



Area / Unidade MOVILIDAD URBANA MU1100C MRM	Documento 851 [REDACTED] A0	
Código de verificación  0T0E [REDACTED] 05H2	Expediente 851/2020/144	
	Data 23-07-2025	

Ao Pleno Municipal

Proposta de acordo

Asunto: aprobación inicial da Ordenanza Municipal de Mobilidade Sostible

Antecedentes administrativos

A Concellería con competencias delegadas en materia de mobilidade encomendou ao Servizo de Mobilidade Urbana a tramitación da elaboración e proposta dunha Ordenanza municipal de mobilidade sostible.

O seu obxecto é promover, de forma clara e decidida, un modelo de cidade máis sostible e seguro para todas as persoas usuarias das vías e espazos públicos e un reparto máis xusto deste espazo. Estes obxectivos pretenden alcanzarse fomentando un cambio modal no eido da mobilidade priorizando a mobilidade peonil e promovendo a mobilidade activa fronte o resto de alternativas, sen deixar de lado o reforzo no uso do transporte público, como catalizadores da mellora do medio ambiente e, particularmente, da calidade do aire do municipio, o que redundará nunha mellora da saúde da cidadanía do municipio.

O procedemento de elaboración da Ordenanza comezou coa consulta previa á redacción da Ordenanza, prevista no artigo 133 da Lei 39/2015, do 1 de outubro e disposta mediante resolución 11083/2020 do 10.09 do concelleiro con competencias delegadas pola Xunta de Goberno Local en materia de mobilidade. A finalidade desta consulta foi recoller a opinión da cidadanía, organizacións e asociacións máis representativas potencialmente afectadas pola futura norma sobre os problemas que se pretenden solucionar coa iniciativa, a necesidade e oportunidade da súa aprobación, os obxectivos da norma, e as posibles solución alternativas regulatorias e non regulatorias, abrindo un prazo de dous meses para que a cidadanía, as organizacións e asociacións que así o considerasen, remitisen as súas opinións sobre os aspectos propostos. Presentáronse un elevado número de propostas que foron estudadas polo Servizo de Mobilidade Urbana e pola Mesa pola Mobilidade Sostible. Todas elas foron tidas en conta no momento de redactar o texto da Ordenanza.

A Corporación municipal da Coruña, na sesión plenaria de carácter ordinario celebrada o día 05 de xuño de 2025, acordou a aprobación inicial da Ordenanza de Mobilidade Sostible do Concello da Coruña.

De conformidade co disposto no artigo 49 da Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, o Boletín Oficial de Provincia da Coruña número 109, do 10 de xuño de 2025, anunciou a aprobación inicial da Ordenanza e a exposición pública do seu texto por un prazo de trinta días hábiles, mediante edicto publicado no taboleiro de edictos do Concello, coa finalidade de que as persoas interesadas puideran examinar o expediente e presentar as reclamacións que estimasen oportunas. O prazo rematou o 23 de xullo de 2025.



Concello da Coruña

O texto da Ordenanza estivo a disposición das persoas interesadas, para o seu exame, no taboleiro de edictos da Sede electrónica do Concello <https://sede.coruna.gal/sede/gl> e no Servizo de Mobilidade sito na Estación de Autobuses na rúa Cabaleiros 21 en horario de 9.00 a 13.00 h de luns a venres.

Así mesmo, publicáronse no portal de transparencia do Concello da Coruña <https://www.coruna.gal/transparencia/es/normativa-municipal/normativa/Ordenanzas/Ordenanzas/detalle-Ordenanza/Ordenanza-de-mobilidade-sostible/contenido/1453896000459> tanto o texto da Ordenanza e os seus anexos como os informes precisos para a aprobación do proxecto da dita Ordenanza pola Xunta de Goberno Local, e para a súa aprobación inicial polo Pleno, que recollen o contido da Ordenanza así como o seu impacto normativo.

Durante o devandito prazo de información pública e audiencia aos interesados, achegáronse as seguintes reclamacións e suxestións:

1. Código FOR [REDACTED] 3MS

Número de Rexistro: 4708

Fecha: 20/06/2025

Interesado: R [REDACTED]

2. Código RMP [REDACTED] YQ

Número de Rexistro: 51794

Fecha: 25/06/2025

Interesado: Asociación Local del Auto-Taxi de A Coruña, G15028962, representante [REDACTED] o

3. Código FOR [REDACTED] Q6

Número de Rexistro: 4830

Fecha: 27/06/2025

Interesado: Asociación Voces de Pocomaco, G7538726, representante [REDACTED] n

4. Código RM [REDACTED] 5Q

Número de Rexistro: 53342

Fecha: 01/07/2025

Interesado: Asociación Herculina del Taxi de La Coruña, G15969728, representante [REDACTED] o

5. Código RMP [REDACTED] 7C



Concello da Coruña

Número de Rexistro: 53400

Fecha: 01/07/2025

Interesado: Asociación Local del Auto-Taxi de A Coruña, G15028962, representante [REDACTED] o

6. Código RM [REDACTED] 5YC

Número de Rexistro: 54372

Fecha: 04/07/2025

Interesado: N [REDACTED] a

7. Código FOR [REDACTED] 1C

Número de Rexistro: 5232

Fecha: 08/07/2025

Interesado: G [REDACTED] r

8. Código RMP [REDACTED] 4Y

Número de Rexistro: 55906

Fecha: 09/07/2025

Interesado: M [REDACTED] o

9. Código RM [REDACTED] 75C

Número de Rexistro: 55920

Fecha: 10/07/2025

Interesado: N [REDACTED] a

10. Código RM [REDACTED] Q1

Número de Rexistro: 56665

Fecha: 14/07/2025

Interesado: Compañía de Tranvías de La Coruña SA, A15000227, representante P [REDACTED] o

11. Código FOR [REDACTED] 4Z

Número de Rexistro: 5363

Fecha: 15/07/2025



Concello da Coruña

Interesado: G [REDACTED] r

12. Código RM [REDACTED] X8

Número de Rexistro: 58220

Fecha: 21/07/2025

Interesado: Á [REDACTED] Q

13. Código R [REDACTED] 17

Número de Rexistro: 58363

Fecha: 21/07/2025

Interesado: [REDACTED] n [REDACTED] e, [REDACTED] 9N

14. Código RMP [REDACTED] L

Número de Rexistro: 58377

Fecha: 21/07/2025

Interesado: Bidafarma Sociedad Cooperativa Andaluza S. Coop. And., F90280116, representante A [REDACTED] n, 3 [REDACTED] 3Q

15. Código RMP [REDACTED] W

Número de Rexistro: 58424

Fecha: 21/07/2025

Interesado: Saba Aparcamientos SA, A08197931, representante [REDACTED] di, [REDACTED] 6K

16. Código RM [REDACTED] 2

Número de Rexistro: 58430

Fecha: 21/07/2025

Interesado: Berlinas Coruña SL, B70616487, representante V [REDACTED] n, [REDACTED] 3S

17. Código RM [REDACTED] 4G

Número de Rexistro: 58480

Fecha: 21/07/2025

Interesado: Asociación de Empresarios de A Grela, G15032634, representante L [REDACTED] a, 3 [REDACTED] M

18. Código RM [REDACTED] 6N



Concello da Coruña

Número de Rexistro: 58559

Fecha: 21/07/2025

Interesado: Mobi-Liza Asociación, G70187794, representante [REDACTED],
[REDACTED] 7T

19. Código RMP [REDACTED] 6O

Número de Rexistro: 58560

Fecha: 21/07/2025

Interesado: Mobi-Liza Asociación, G70187794, representante L [REDACTED],
3 [REDACTED] T

20. Código RMP [REDACTED] 6Q

Número de Rexistro: 58562

Fecha: 22/07/2025

Interesado: Federación Nacional de Asociaciones de Mayoristas de Especialidades
Farmacéuticas, G78783313

21. Código RM [REDACTED] A1

Número de Rexistro: 58681

Fecha: 22/07/2025

Interesado: Cabify España SL, B86261823, representante C [REDACTED] o, [REDACTED] G

22. Código RMP [REDACTED] O

Número de Rexistro: 58776

Fecha: 22/07/2025

Interesado: Setex Aparki SA, A28958247, representante T [REDACTED] n,
3 [REDACTED] N

23. Código RMP [REDACTED] O

Número de Rexistro: 58848

Fecha: 22/07/2025

Interesado: Asociación Española de Codificación Comercial, G08557985

24. Código RM [REDACTED] GQ



Concello da Coruña

Número de Rexistro: 58922

Fecha: 23/07/2025

Interesado: S [REDACTED], 3 [REDACTED] W

25. Código RMP [REDACTED] JS

Número de Rexistro: 59032

Fecha: 23/07/2025

Interesado: Grupo Municipal Partido Popular de A Coruña

26. Código RMP [REDACTED] LY

Número de Rexistro: 59110

Fecha: 23/07/2025

Interesado: Manuel Vázquez Vázquez SL, B15459217, representante G [REDACTED] r,
7 [REDACTED] A

27. Código RMP [REDACTED] 4

Número de Rexistro: 59116

Fecha: 23/07/2025

Interesado: Colegio Oficial de Farmacéuticos de A Coruña, Q1566002J, representante C [REDACTED]
[REDACTED] a, 3 [REDACTED] E

Observaciones: Sin documentación

Asiento complementario: RMP [REDACTED] 6

Número de Rexistro: 59298

Fecha: 24/07/2025

28. Código RM [REDACTED] MA

Número de Rexistro: 59122

Fecha: 23/07/2025

Interesado: Federación de AAVV de A Coruña e Área Metropolitana, G15219165,
representante V [REDACTED] a, 3 [REDACTED] P

29. Código RM [REDACTED] OV

Número de Rexistro: 59215



Concello da Coruña

Fecha: 23/07/2025

Interesado: Unauto UTC, G85996403, representante B [REDACTED],
5 [REDACTED] Y

30. Código RM [REDACTED] OX

Número de Rexistro: 59217

Fecha: 23/07/2025

Interesado: Cofares Noroeste y del Cantábrico SA, A15052012, representante C [REDACTED]
[REDACTED] s, 0 [REDACTED] P

31. Código RMP [REDACTED] PH

Número de Rexistro: 59237

Fecha: 23/07/2025

Interesado: [REDACTED] é, 3 [REDACTED] Z, en nombre de la Sociedad Uber
Systems Spain SL

32. Código RMP [REDACTED] QD

Número de Rexistro: 559269

Fecha: 23/07/2025

Interesado: Agrupación Coruñesa de Asociacións Veciñais, G75315168, representante
[REDACTED] do [REDACTED], 3 [REDACTED] 2E

33. Código RM [REDACTED] AK

Número de rexistro: 59996

Data: 29/07/2025 (carta certificada con rexistro en Correos o 23/07/2025)

Interesado: M [REDACTED], 3 [REDACTED] Z, en nombre de la Sociedad Uber
Systems Spain SL

Tamén achegáronse por correo electrónico unhas suxestións da Xefatura Provincial de Tráfico
da Coruña.

Detectáronse tamén algúns erros materiais que deben ser corrixidos no documento.



Fundamentos de dereito

A Ordenanza insírese nun marco regulatorio a nivel internacional, comunitario europeo, e tamén dentro da acción normativa estatal e autonómica.

En primeiro lugar, as Leis 7/1985, do 2 de abril, de Bases do Réxime Local (LRBRL) e 5/1997, do 22 de xullo, de Administración Local de Galicia (LALG), atribúen aos concellos, respectivamente nos seus artigos 4.1.a) e 7.1.a) as potestades regulamentaria e de autoorganización.

Do mesmo xeito, o artigo 25.2 LRBRL establece que o municipio exercerá en todo caso competencias propias, nos termos da lexislación do Estado e das Comunidades Autónomas: o medio ambiente urbano [letra b)], o tráfico, estacionamento de vehículos, a mobilidade e o transporte colectivo urbano [letra g)]. O artigo 26.1 outorga o carácter de obrigatorio algún dos servizos incluídos nestas competencias propias, como o transporte colectivo urbano e o medio ambiente. En similares termos, a LALG regula as competencias municipais e os servizos mínimos que deberán prestar (artigos 80 e 81).

Xa a exposición de motivos ou preámbulo da Ordenanza establece ese marco regulatorio que debe inspirar o texto:

1. O artigo 45.1 da Constitución española, que recoñece que todo o mundo ten o dereito a dispoñer dun medio ambiente adecuado para o desenvolvemento da persoa, así como o deber de conservalo. O artigo 45.2 da CE establece que os poderes públicos velarán pola utilización racional de todos os recursos naturais, co fin de protexer e mellorar a calidade da vida e defender e restaurar o medio ambiente, apoiándose na indispensable solidariedade colectiva. Por outra banda, o artigo 43.1 da CE recoñece o dereito á protección da saúde.
2. As Directivas 2008/50/CE e 2004/107/CE do Parlamento e do Consello, no nivel comunitario europeo, forman parte tamén deste marco normativo desde a regulación da calidade do aire ambiente.
3. En relación á normativa estatal, este texto recolle a aplicación ao nivel local das Leis 33/2011, do 4 de outubro, xeral de saúde pública, a Lei 2/2011, do 4 de marzo, de Economía sostible, e con moito calado a Lei 7/2021, do 20 de maio, de Cambio climático e transición enerxética, desenvolvida polo Real Decreto 1052/2022, do 27 de decembro, que establecen a obrigatoriedade aos municipios con poboación superior a 50.000 habitantes a establecer zonas de baixas emisións (ZBE). Estas zonas poden supoñer restricións de circulación dentro das cidades o que obriga a regularas a través de Ordenanzas, como é o caso.
4. Está presente en todo momento ao longo do articulado da Ordenanza a normativa sobre accesibilidade, como o Real Decreto Lexislativo 1/2013, do 29 de novembro que aproba o Texto Refundido da Lei Xeral de dereitos de persoas con discapacidade.
5. Outra lexislación sectorial, estatal e autonómica conforman o resto do marco regulatorio que aplica esta Ordenanza para o Concello da Coruña. Sen carácter exhaustivo, forman parte deste marco:
 - Real Decreto Lexislativo 6/2015, do 30 de outubro, polo que se aproba o texto refundido da Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de motor e Seguridade viaria.



- Real Decreto 1428/2003, do 21 de novembro, polo que se aproba o Regulamento Xeral de Circulación para a aplicación e desenvolvemento do texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real Decreto Lexislativo 339/1990, do 2 de marzo.
- Real Decreto 2822/1998, do 23 de decembro, polo que se aproba o Regulamento Xeral de Vehículos.
- Lei 16/1987, do 30 de xullo de Ordenación dos transportes terrestres e o seu regulamento.
- Lei 4/2013, do 30 de maio, de Transporte público de persoas en vehículos de turismo en Galicia.
- Lei 7/2021, do 20 de maio, de cambio climático e transición enerxética
- Lei 2/2017, do 8 de febreiro, galega, de medidas fiscais, administrativas e de ordenación, e normativa de desenvolvemento.
- Lei 33/2003, do 3 de novembro, do Patrimonio das Administracións Públicas.
- Real Decreto 1372/1986, do 13 de xuño, polo que se aproba o Regulamento de Bens das Entidades Locais.

Procedemento de elaboración e aprobación

A Ordenanza municipal de mobilidade sostible do Concello da Coruña dítase en virtude da potestade regulamentaria que, como administración pública de carácter territorial, lle outorgan a LRBRL e a LALG. A Ordenanza eríxese como o documento normativo básico para a intervención do goberno local nesta materia.

Na súa elaboración tivéronse presentes os principios de boa regulación coa finalidade de avanzar na mellora da produción normativa.

No que respecta aos principios de necesidade e eficiencia, existen fundadas razóns de interese xeral para aprobar unha regulación municipal sobre a mobilidade sostible, xa que ten como obxectivo, manifestado na súa exposición de motivos e no seu articulado, promover, de forma clara e decidida, un modelo de cidade máis sostible e seguro para todas as persoas usuarias das vías e espazos públicos e un reparto máis xusto deste espazo, que mellore a nosa saúde e calidade de vida de maneira individual o que tamén inflúe á saúde e calidade de vida dende o punto de vista de colectividade.

No que respecta aos principios de proporcionalidade e eficiencia, dicir que o contido regulatorio da Ordenanza é o mínimo imprescindible para enfocar a acción municipal en materia de mobilidade sostible, sentando unhas bases de futuro para lograr a máxima efectividade das medidas que se vaian implementando na actuación diaria e cotiá do Concello da Coruña.

Na elaboración da Ordenanza tivéronse tamén en conta os principios de seguridade xurídica, transparencia e de incidencia neutra nos principios de estabilidade orzamentaria e



sustentabilidade financeira. Neste último caso, figura no expediente un informe que así o pon de manifesto.

No expediente do que resulta a proposta que se eleva ao Pleno Municipal, constan os informes favorables do Servizo de Concesións, en relación coa instalación de puntos de recarga eléctrica nos aparcadoiros municipais, á Policía Local sobre o réxime sancionador contido na Ordenanza e da Asesoría Xurídica Municipal sobre o proxecto de Ordenanza.

O procedemento para a aprobación das Ordenanzas locais está establecido no artigo 49 LRBRL:

- a) Aprobación inicial polo Pleno
- b) Información pública e audiencia ás persoas interesadas polo prazo mínimo de trinta días para presentar reclamacións e suxestións
- c) Resolución de todas as reclamacións e suxestións presentadas dentro do prazo e aprobación definitiva polo Pleno

No caso de que non se presentase ningunha reclamación ou suxestión, entenderase definitivamente adoptado o acordo ata entón provisional.

A este procedemento hai que engadir o xa citado trámite de consulta previa e a aprobación do proxecto de Ordenanza pola Xunta de Goberno Local nos municipios, como o da Coruña, citados no artigo 121 LRBRL. O proxecto desta Ordenanza de Mobilidade Sostible foi aprobado pola Xunta de Goberno Local en sesión extraordinaria e urxente realizada o 30.05.2025.

A Corporación municipal da Coruña, na sesión plenaria de carácter ordinario celebrada o día 05 de xuño de 2025, acordou a aprobación inicial da Ordenanza de Mobilidade Sostible do Concello da Coruña.

Estrutura e contido da Ordenanza

A Ordenanza municipal de mobilidade sostible consta dunha exposición de motivos, 192 artigos, repartidos en 11 títulos, unha disposición adicional, unha transitoria, unha derogatoria e tres finais. Incorpora tamén cinco anexos con definicións, planos e zonificacións varias.

- Ademais do obxectivo e finalidade o título preliminar recolle os principios informadores da Ordenanza, entre os que destaca un uso equilibrado do espazo público, a cohesión social e económica, a protección do medio ambiente, a igualdade e a accesibilidade universal.
- O título primeiro pretende establecer un reparto xusto dos espazos públicos, priorizando as persoas e establecendo unha xerarquía na mobilidade colocando na cabeza os chamados medios de mobilidade activa.
- O título segundo afonda nesta xerarquía regulando a mobilidade activa e considerándoa pedra angular da mobilidade no municipio, promovendo o cambio modal cara a unha mobilidade máis saudable para a propia persoa e para o conxunto da cidadanía.



- O título terceiro regula o transporte público, fomentando o uso do colectivo como instrumento tamén encamiñado á protección do medio ambiente.
- O título cuarto regula a mobilidade en automóbil privado. Inclúe a xerarquización das vías e espazos públicos e determina límites de velocidade.
- O título quinto regula a distribución urbana de mercadorías na procura dun equilibrio entre o medio ambiente, o tráfico e a actividade económica da cidade.
- Os títulos sexto a noveno regulan a circulación, o estacionamento e o uso especial do dominio público.
- Finalmente, o título décimo introduce un catálogo de infraccións e as sancións correspondentes.

Estudo das reclamacións e suxestións presentadas

➤ **Nº1 J [REDACTED] Z, como Presidente de Asociación de Transportes Lixeiros da Coruña:**

Reclama cuestións que exceden do ámbito da Ordenanza e que por tanto non poden ser obxecto de valoración, a excepción dalgunha relacionada coas bicicletas e os VMP, para os que reclama a obrigatoriedade de casco e chaleco reflectante, seguro de responsabilidade civil e sistema de identificación de usuarios. Infórmase de que a Ordenanza xa regula a obrigatoriedade de pezas reflectoras para persoas usuarias da bicicleta e VMP entre o ocaso e a saída do sol ou cando existan condicións meteorolóxicas ou ambientais que diminúan a visibilidade, e o casco obrigatorio nos VMP para todas as persoas usuarias e nas bicicletas para menores de 16 anos. Estímase parcialmente esta reclamación no relativo ao seguro nos VMP, como consecuencia dunha norma superior que o fai obrigatorio a partir de xaneiro de 2026, quedando o artigo 38.12 redactado como segue:

12. Será obrigatorio dispoñer dun seguro de responsabilidade civil con cobertura de danos a terceiros en caso de accidente, na forma e contía indicada na disposición adicional primeira da Lei 5/2025, do 24 de xullo, pola que se modifican o texto refundido da Lei sobre responsabilidade civil e seguro na circulación de vehículos de motor, aprobado polo Real Decreto Legislativo 8/2004, do 29 de outubro, e a Lei 20/2015, do 14 de xullo, de ordenación, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa.

Así mesmo reclama implementar un “buzón anónimo de denuncias”. Infórmase de que esta materia sobre denuncias anónimas regúlase nunha norma de carácter superior, a Lei 2/2023, do 20 de febreiro, reguladora da protección das persoas que informen sobre infraccións normativas e de loita contra a corrupción, polo que non procede a apertura dun canal por cada materia e desestímase por tanto esta reclamación.

Reclama tamén anular o uso das zonas de carga e descarga polos particulares durante os 15 minutos que permite a Ordenanza. Desestímase a reclamación pois considérase que estas zonas excepcionalmente e sempre que estea presente a persoa condutora poden ser utilizadas por turismos para cargar ou descargar aveños ou outros obxectos sempre que estas operacións non excedan de 15 minutos.

Por outra banda, suxire ampliar o límite de MMA a 12 Tm (no lugar de 8 Tm) para utilizar as zonas de carga e descarga. Desestímase a reclamación pois o texto da Ordenanza xa prevé



un réxime de autorizacións para cargas e descargas para tonelaxes superiores ás 8 toneladas.

➤ **Nº2 e 5: ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTO- TAXI DE A CORUÑA.**

Solicita en primeiro lugar que na renovación da capacitación profesional non se esixa proba de coñecementos. Considérase que non procede a súa regulación nesta Ordenanza senón nunha Instrución que regule a capacitación profesional no acceso e renovación.

No relativo ás baixas e altas de persoal asalariado, suxire eliminar o requisito de aportar a documentación con 3 días hábiles de antelación. Considérase suficiente aportar a mesma a través da sede electrónica do Concello con carácter previo ao comezo da prestación, polo que se estima a suxestión e se modifica o artigo 67.4 que queda como segue: *As altas e baixas do persoal asalariado adscrito a cada vehículo deberán poñerse en coñecemento do Concello da Coruña con carácter previo ao inicio de prestación do servizo. Para este coñecemento, deberán presentar a alta na Seguridade Social e o contrato laboral.*

Solicita así mesmo que se regule a obriga da persoa usuaria de abonar a tarifa. Estímase este punto da alegación, incluíndo un apartado 2 no artigo 66 que se redacta como segue: *As persoas usuarias do taxi terán as obrigas e prohibicións indicadas no artigo 50, con excepción das específicas do bus urbano, pasando a titularse o artigo: Artigo 66. Deberes das persoas profesionais e usuarias do taxi.*

Solicita que as persoas poidan elixir o taxi na parada entre os dous primeiros. Estímase no sentido de incluír esta reclamación no artigo 70.2 que queda redactado como segue: *Nas paradas, as persoas usuarias poderán escoller o vehículo que lle preste o servizo entre os que ocupen as dúas primeiras posicións na correspondente parada, agás que polo número de persoas que pretendan subir ao taxi, ou polas condicións das persoas usuarias, necesiten un vehículo cun maior número de prazas ou adaptado. Nese caso poderán subirse ao primeiro dos que estean na parada que cumpra os requisitos.*

Solicita reducir a 50 metros a distancia entre a parada e recollida de pasaxeiros. Estímase esta alegación modificando o artigo 70.3 que queda redactado como segue: *Autorízase a recollida de pasaxeiros e pasaxeiras fóra das paradas, sempre que o vehículo estea a máis de 50 metros de distancia daquelas e circulen nese momento co módulo indicador luminoso exterior en situación dispoñibilidade do vehículo como libre. Esta esixencia non será aplicable ás persoas con diversidade funcional ou discapacidade que presenten mobilidade reducida que soliciten un taxi adaptado.*

Tamén solicitan o acceso a zonas peonís de maneira diferente a especificada na Ordenanza. Desestímase esta reclamación posto que no artigo 70.6 xa se establece o procedemento para o acceso a zonas peonís en determinadas circunstancias, entendendo que nas zonas peonís non poden circular vehículos con carácter xenérico. En liña con esta solicitude, reclaman ademais que se modifique a redacción do artigo 186.4.c, que tipifica como moi grave o acceso a zonas peonís sen autorización. Desestímase esta reclamación pola mesma razón esgrimida con anterioridade: nas zonas peonís non poden circular vehículos, regulándose na Ordenanza a posibilidade de acceder a estes espazos en determinadas circunstancias previa autorización ou comunicación á Policía Local. Non obstante se modifica a redacción deste punto do artigo 186 para que se comprenda mellor e para que quede fielmente relacionado co establecido no artigo 70.6, do seguinte modo: c. *Circular por zonas peonís sen autorización ou sen realizar a comunicación previa recollida no artigo 70.6 para prestar servizo a persoas titulares dunha acreditación de mobilidade reducida.*



Tamén se reclama que o Concello non teña que autorizar previamente o sistema de telecomunicación que as asociacións profesionais teñan agora e que quede claro que sexa só para as que se implanten no futuro. Desestímase esta reclamación porque o artigo 72.3 se establece con fin de garantir o acceso universal ao servizo de taxi e porque non é posible admitir que as aplicacións existentes poidan incumplir a lexislación vixente.

Solicita así mesmo que se tipifique como grave o non aboamento da tarifa por parte da persoa usuaria. Esta infracción tipifícase como grave no artigo 185, coa sanción correspondente. Estímase a suxestión e modifícase o título do artigo que pasa a denominarse: *Infraccións e sancións das persoas viaxeiras no autobús urbano municipal e no taxi*, así como o seu punto primeiro: *As accións e omisións que constitúan un incumprimento do disposto na presente Ordenanza en materia de obrigas e prohibicións para as persoas viaxeiras do autobús urbano municipal e de taxi ás que se refire a Sección 4ª do Capítulo 2º do Título Terceiro serán constitutivas de infracción leve agás as contempladas no apartado seguinte como graves o moi graves.*

➤ **Nº3: ASOCIACIÓN VOCES DE POCOMACO:**

O escrito que presenta a Asociación Voces de Pocomaco é practicamente idéntico ao presentado por JO [REDACTED] IGUEZ, como Presidente de Asociación de Transportes Lixeiros da Coruña, polo que nos remitimos integramente as respostas e a resolución das reclamacións de este último.

➤ **Nº4: ASOCIACION HERCULINA DEL TAXI DE LA CORUÑA.**

No punto 1 do escrito: solicita ampliar o prazo de contratación dos servizos de VTC e nos puntos 2 e 4 do escrito: solicita marcar o límite de licenzas para VTC e que quede supeditada a demostración dunha demanda non cuberta.

Infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico

1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas



correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.

2. En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.

3. En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.

Como consecuencia do indicado nos puntos anteriores, elimínase o punto do artigo 186.3 relativo aos VTC e palabra VTC do enunciado do dito artigo.

No punto 3 do escrito, solicita un control reforzado das VTC en sitios estratéxicos: desestímase esta suxestión posto que o citado control enmárcase nas funcións da Policía Local.

Nos puntos 5 a 16 do escrito: solicita a regulación de distintos aspectos de imaxe, medios tecnolóxicos, control de tarifas e formación entre outras relativas a VTC. Desestímanse estas suxestións posto que non son obxecto desta Ordenanza senón que no seu caso serán recollidas na Ordenanza específica para VTC indicada no artigo 73.

➤ **Nº6 e 9: M [REDACTED], representante da UDC na Mesa pola Mobilidade sostible:**

Solicita eliminar o límite de 25 Km/h para a bicicleta no artigo 32, e aumentar a velocidade no carril bici a 30 Km/h. Estímase parcialmente a reclamación, adecuando a velocidade da bicicleta á marcada na vía cando vaian por calzada, mais mantendo en 20 Km/h a velocidade nos carrís-bici, por motivos de seguridade vial. O artigo 32 queda por tanto redactado da seguinte maneira: *As persoas ciclistas circularán dentro do termo municipal á velocidade que lles permita manter o control da condución e deterse en calquera momento. Cando circulen por calzada, a velocidade máxima será a establecida para a vía, non podendo superar os 45 Km/h se a velocidade máxima da vía fora superior, coas excepcións legalmente establecidas. Nos carrís-bici, a velocidade máxima será de 20 Km/h.*

Trasládase así mesmo esta modificación ás velocidades establecidas para a bicicleta no artigo 34.



Tamén reclama que no artigo 33 se recomende o uso de pezas reflectoras ás persoas nos supostos contemplados e que sexa unha recomendación circular cos remolques con menores por carril bici, no lugar de que sexan ambas as dúas cousas obrigatorias. Desestímanse estas reclamacións, mantendo a regulación establecida na Ordenanza por razóns de seguridade viaria.

Reclama así mesmo que o feito de circular polo carril-bici sexa unha recomendación no lugar de resultar obrigado cando existe esta infraestrutura e tamén que non se obrigue a circular polo carril 30 senón que sexa unha recomendación. Máis adiante fai referencia a modificar o artigo 183 para excluír a infracción relativa a este asunto. Desestímase esta alegación, por motivos de seguridade viaria en liña co indicado no artigo 17 do Texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación e seguridade viaria (artigo 36 do Regulamento).

Detecta dous erros de redacción nos artigos 38.6 e 40.d posto que se fala de bicicletas cando tiña que falarse de VMP: corríxense os erros detectados, cambiando en ambos a palabra bicicleta por VMP.

Propón incluír no artigo 50 dúas prohibicións para as persoas viaxeiras no transporte colectivo urbano, relativas a comer e beber no autobús e ao uso de dispositivos con altofalante. Estímase a proposta e engádense as seguintes prohibicións:

o. Empregar dispositivos emisores de son con altofalantes (teléfonos móbiles, altofalantes ou similares).

p. Comer no interior dos vehículos ou portar vasos ou botellas sen tapa.

Suxire que no artigo 101 se permita estacionar as bicicletas en beirarrúa sempre que non se impida a circulación peonil. Non se recolle a suxestión e mantense o establecido na Ordenanza entendendo que deben aparcarse nos lugares habilitados para iso reservando as beirarrúas para as persoas viandantes.

Fai unha reclamación relativa ao artigo 188, para que as infraccións relativas ás bicicletas se pasen ao artigo 183 e que se faga referencia aos VMP: Estímase parcialmente esta reclamación incluíndo aos VMP no artigo 188 i e j.

Por último, fai unha serie de cuestións adicionais a considerar como a de que as bicicletas poidan circular en sentido contrario en carrís 30 ou en zonas peonís. Desestímase esta suxestión por razóns de seguridade viaria. En canto a que as bicicletas poidan saltarse o semáforo en roxo cunha determinada sinalización, no suposto de que esa sinalización existise despois do correspondente estudo, esa posibilidade xa estaría permitida, polo que non é preciso a súa inclusión na Ordenanza e se desestima a suxestión.

Tamén fai fincapé na necesidade de xerar un maior respecto por parte dos condutores de vehículos automóbiles cara ás bicicletas e VMP. Estímase esta suxestión introducindo un punto máis no artigo 188.3., q, que queda redactado como sigue: *Adiantar a persoa ciclista deixando un espazo lateral de menos de 1,5 metros ou sen manter unha distancia de seguridade prudencial e proporcional á velocidade de maneira intimidatoria.*



➤ N°7: O [REDACTED] S, como delegado do Comité de empresa da
Compañía de Tranvías de La Coruña:

Solicita en primeiro lugar que o artigo 48.5 se refira á climatización de todos os vehículo. Estímase a reclamación quedando redactado o artigo 48.5 do seguinte modo: *A operadora do Servizo Público de Transportes Urbanos estará obrigada a que todos os vehículos dispoñan de sistemas de climatización.*

Propón unha serie de dotacións para os autobuses así como o pago do billete con tarxeta bancaria sen contacto ou o pago do billete pola porta traseira para persoas que fagan uso de cadeira de rodas, que se entende non procede incluír na Ordenanza téndose en consideración para os pregos da futura licitación do servizo. Por outra banda estase a estudar a implantación de novos medios de pago en colaboración coa Xunta de Galicia.

Tamén solicita un firme compromiso para a implantación de carrís para autobuses con prioridade semaforica. Desestímase esta pretensión posto que na Ordenanza non procede a inserción dun calendario de implantación nin as características do carril bus, que si serán tidas en conta na redacción dos proxectos que se realicen en concordancia co establecido na Ordenanza.

A proposta recollida no punto 4 da Reclamación de instalar cámaras no frontal dos autobuses para sancionar a dobre fila, considérase que non procede a súa inclusión na Ordenanza, procedendo o seu análise para estudar a súa viabilidade.

Considera tamén precisa a instalación de baños nas cabeceiras de liña. Esta cuestión no procede que sexa incluída na Ordenanza mais é unha cuestión que se considera de relevancia e que terá que ser inevitablemente implantada.

Nos puntos 7 e 8 da súa Reclamación, relativas a sancións exemplares e á colaboración coa Policía Local, considérase que a Ordenanza xa recolle un réxime sancionador adecuado á normativa vixente de aplicación, polo que non procede a súa estimación.

Suxire unha serie de medidas para o acceso de carriños de bebé que se consideran de aplicación no futuro regulamento do servizo, non podendo incluírse na Ordenanza por depender das características do vehículo.

En canto a suxestión de sistemas e espazos para o acceso de persoas de mobilidade reducida, estímase a dita suxestión quedando redactado o artigo 50.1.d da maneira seguinte: *As persoas que fagan uso de cadeira de rodas ou outros dispositivos para persoas con mobilidade reducida, poderán acceder pola porta de baixada unha vez despregada a rampla de acceso ou se bastase, empregando o sistema de axeonllamento (kneeling), tendo dereito preferente para ocupar o espazo sinalizado para ese efecto.*

Realiza unha reclamación relativa aos animais de compañía, para que accedan ao autobús en transportín e no ocupen asento adicional. Estímase a alegación incorporando un punto no artigo 50.1: f. *Poderase acceder con animais de compañía ao transporte público en transportín ou contedor adecuado e específico, non podendo o transportín ocupar asento adicional nin obstruír as portas ou zonas de paso do autobús.* E no artigo 50.2: d. *Cando se viaxe con animal de compañía en transportín, a persoa viaxeira será responsable da actitude do animal e debe ter coidado para que non produza ningunha molestia polo seu comportamento, olor ou ruído ás demais persoas viaxeiras do autobús. Terá que cumprir coas obrigas da Ordenanza para a protección e tenza de animais do Concello da Coruña.* E no 185.2. i. *Subir ao autobús con animal de compañía incumprindo as condicións indicadas no artigo 50.*



Concello da Coruña

En canto ás normas que propoñen para as persoas usuarias e o seu comportamento no autobús, considérase que algunhas son obxecto do regulamento do servizo, outras xa foron incluídas na Ordenanza mais estímase a incorporación das relativas a comer e beber e utilizar altofalantes, que quedan recollidas no artigo 50.3. puntos o e p:

o. Empregar dispositivos emisores de son con altofalantes (teléfonos móbiles, altofalantes ou similares).

p. Comer no interior dos vehículos ou portar vasos ou botellas sen tapa.

Para poder discernir entre os artigos de inmediata aplicación coa aprobación definitiva da Ordenanza e os que acadarían vixencia cando se produza unha nova adxudicación do contrato, engádese un punto quinto na disposición transitoria única, para incluír a transitoriedade necesaria no contrato regulador do servizo público de transporte colectivo de viaxeiros, quedando como segue:

5. As modificacións introducidas nesta Ordenanza con relación ao transporte urbano regular de viaxeiros respecto da anterior Ordenanza que se derroga coa aprobación desta, serán aplicables cando se formalice un novo contrato. Para o contrato vixente será de aplicación transitoria a Ordenanza municipal de transportes, aprobada por acordo do Pleno do 19 de outubro de 1992, a excepción dos artigos 50 e 185 da presente Ordenanza, relativos aos dereitos, obrigacións ou prohibicións das persoas viaxeiras e ás infraccións e sancións correspondentes, que serán de aplicación coa aprobación definitiva da presente Ordenanza.

➤ N°8: I	N:
----------	----

Solicita por unha banda que a velocidade máxima da bicicleta en ningún caso supere a velocidade máxima permitida para a vía, nin os 45 Km/h se a velocidade máxima da vía fora superior. Estímase esta reclamación quedando o artigo 32 como segue: *As persoas ciclistas circularán dentro do termo municipal á velocidade que lles permita manter o control da condución e deterse en calquera momento. Cando circulen por calzada, a velocidade máxima será a establecida para a vía, non podendo superar os 45 Km/h se a velocidade máxima da vía fora superior, coas excepcións legalmente establecidas. Nos carrís-bici, a velocidade máxima será de 20 Km/h.*

Trasládase así mesmo esta modificación ás velocidades establecidas para a bicicleta no artigo 34.

Por outra banda solicita a inclusión da palabra obrigatoriamente no artigo 34.b para reforzar a necesidade de vaian por calzada no caso de non existir o carril bici e indicando a velocidade máxima de 45 Km/h. Desestímase a alegación posto que coa redacción actual xa se fai constar que cando no hai carril bici, a bicicleta ten que ir por calzada.

Solicita así mesmo que a velocidade nas beirarrúas bici sexa inferior á da do carril bici. Como corrección material da Ordenanza, elimínase a denominación “beirarrúa-bici” posto que é un carril bici sinalizado en beirarrúa, mais un carril bici ao fin e o cabo. Queda o artigo redactado como segue, tamén por outra alegación ao respecto:

Artigo 14. Carril-bici



1. O carril-bici é a vía ciclista que discorre pegada á calzada ou sinalizada na beirarrúa, nun só sentido ou en dobre sentido; denomínase carril-bici protexido a aquel provisto de elementos laterais que o separan fisicamente do resto da calzada, así como da beirarrúa.

2. Darase prioridade á execución de carrís-bici en calzada fronte aos sinalizados na beirarrúa. Só poderá sinalizarse carril-bici en beirarrúa cando quede garantido un ancho accesible para as persoas viandantes no resto da sección da beirarrúa.

Solicita tamén aclaración de velocidade anormalmente reducida. Infórmase que se trata dunha forma de denominar a velocidade que perturba gravemente a circulación e que esta denominación xa se utiliza na normativa de tráfico de carácter superior. Considérase que non é precisa esta aclaración na norma.

➤ **Nº10: COMPAÑÍA DE TRANVÍAS DE LA CORUÑA SA**

Reclama en primeiro lugar que se revise a instalación de bandas reguladoras de velocidade (badenes) pois alega que lles ocasionan unha serie de problemas para persoas e vehículos que menciona no seu escrito. Con relación á primeira reclamación, relativo ás características dos badenes, considérase que a regulación dos ditos elementos non é obxecto desta Ordenanza e poderíase facerse a través dunha Instrución, non sendo obxecto de regulación nesta Ordenanza. Por outra banda, cabe indicar que a norma aludida Orde FOM/3058/2008 aludida no seu escrito é de aplicación en estradas estatais.

Suxire en segundo lugar que se prohiba o acceso ao autobús con patinetes eléctricos, dado que poden arder ou estourar poñendo en risco a integridade dos traballadores e pasaxeiros. Estímase a reclamación, incluíndo na Ordenanza a prohibición de subir ao autobús con VMP, de modo que no artigo 50.3 engádesse unha letra máis nas prohibicións da persoa viaxeira:

q. Subir ao vehículo con VMP.

Trasládase tamén esta cuestión ao artigo 185.3.

Con relación á terceira reclamación, relativa a establecer a prohibición expresa de comer e beber no autobús, estímase a dita reclamación, engadindo no artigo 50.3 esta prohibición e modificando a prohibición do punto m, da seguinte maneira:

m. Fumar, consumir drogas ou bebidas alcohólicas no vehículo.

(...)

p. Comer no interior dos vehículos ou portar vasos ou botellas sen tapa.

➤ **Nº11: [REDACTED] ES, en calidade de Presidente do Comité de Seguridade e Saúde da Compañía de Tranvías de La Coruña SA**

Reclama que se incorpore de maneira expresa a prohibición de acceso de patinetes eléctricos ao interior dos autobuses urbanos polo risco de incendio e de que poidan estourar as súas baterías. Con motivo tamén doutra alegación, estímase esta suxestión incluíndo na Ordenanza a prohibición de subir ao autobús con VMP, de modo que no artigo 50.3 engádesse unha letra máis nas prohibicións da persoa viaxeira:



Reclama a exclusión dos patinetes eléctricos no autobús: estímase a reclamación, incluíndo na Ordenanza a prohibición de subir ao autobús con VMP, de modo que no artigo 50.3 engádese unha letra máis nas prohibicións da persoa viaxeira:

q. Subir ao vehículo con VMP.

Trasládase tamén esta cuestión ao artigo 185.3.

➤ Nº12. [REDACTED] TO

Fai unha primeira reclamación relativa á necesidade de engadir a perspectiva metropolitana na Ordenanza, propoñendo a modificación de determinados artigos. Estímase a reclamación e modifícase os artigos 2 da Ordenanza que queda como segue:

Artigo 2. Ámbito de aplicación

A presente Ordenanza é de aplicación en todo o termo municipal da Coruña e é de obriga para todas as persoas usuarias das vías e terreos públicos aptos para a circulación, ás das vías e terreos que, sen ter tal aptitude, sexan dun uso común e, en defecto doutras normas, ás persoas ou entidades titulares das vías e terreos privados que sexan utilizados por unha colectividade indeterminada de persoas usuarias. Todo iso sen prexuízo da, no seu caso, integración e coordinación das redes de transporte e mobilidade da área de transporte metropolitana da Coruña.

E engádese un punto no artigo 3:

j. Coordinación e integración metropolitana das redes de transporte e mobilidade sostible.

Con respecto ao axuste normativo solicitado na segunda reclamación para o uso especial do espazo público, estímase a reclamación e procede modificar o artigo 8.1 que queda como segue:

1. Calquera uso especial ou privativo das vías ou espazos públicos requirirá, en todo caso, autorización municipal que se axustará ao disposto na normativa sectorial que resulte de aplicación.

Con relación á terceira reclamación, relativa á zona de baixas emisións, infórmase que se establece, con esta Ordenanza, unha zona de baixas emisións denominada ZBE CENTRO na contorna delimitada no Anexo II, que comprende a Cidade Vella, Avenida da Marina, Paseo do Parrote e determinadas rúas da Pescadería, permitíndose no devandito territorio a circulación exclusiva de determinados vehículos conforme ao artigo 20 da Ordenanza. Implántase nunhas zonas declaradas como zonas peonís nos anos 2017 e 2018, rexendo para obter autorización de circulación os Decretos da Alcaldía de 27 de marzo de 2017 polo que se regulan as zonas peonís reguladas (ZPR) e do 1 de xuño de 2018 polo que se delimita o ámbito da Cidade Vella como área de preferencia peonil, polo que as restricións establecidas na Ordenanza concordan coas xa implantadas nas ZPR citadas, engadindo unha ampliación de horario de carga e descarga de mercadorías para determinadas etiquetas ambientais co fin de estimular e impulsar a utilización de vehículos menos contaminantes buscando unha mellora da calidade do aire e unha minoración do ruído. Polo que non existindo novas restricións, a publicidade e transparencia queda garantida polas regulacións xa implantadas e experimentadas durante os pasados exercicios



Cabe salientar que A Coruña atópase nun escenario de cumprimento dos valores límite de calidade do aire vixentes, o que nos permite expor como obxectivo os novos valores límite para 2030 e as Directrices da OMS.

A implantación e regulación das seguintes fases da zona de baixas emisións, requirirá da aprobación dun novo proxecto de Zona de Baixas Emisións pola Xunta de Goberno Local, que deberá cumprir as esixencias do artigo 10 do RD 1052/2022 e os obxectivos para alcanzar uns niveis de calidade do aire que garantan a saúde das persoas, tal e como recolle o dito RD 1052/2022. A actualización do proxecto de ZBE ten que cumprir coas esixencias do artigo 10 do Real Decreto 1052/2022 do 27 de decembro e contará co trámite de exposición ao público.

Con relación ao contexto normativo aludido polo alegante na súa argumentación, resulta preciso aclarar que ten a súa base nunha normativa en tramitación e que non resulta de aplicación na actualidade.

Polo que no se considera procedente a estimación da reclamación no contexto actual.

Con relación á cuarta reclamación, relativa a falta de regulación expresa das autorizacións para VTC, infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico

1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.

2. En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.



3. En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.

Con relación á quinta reclamación, relativa ao apartado 1 da Disposición transitoria única, onde propón unha redución do prazo de 6 meses indicado, desestímase a alegación posto que se considera un prazo necesario de transitoriedade, dada a magnitude e o alcance da Ordenanza.

Con relación á sexta reclamación, relativa á proporcionalidade e gradación das contías das sancións establecidas, desestímase a reclamación posto que as contías foron axustadas á norma sectorial de aplicación de cada caso.

Con relación á sétima reclamación, relativa á necesidade de incorporar unha disposición adicional nova para recoller os obxectivos anuais de implantación de puntos de recarga de vehículos, resulta preciso aclarar que ten a súa base nunha normativa en tramitación e que non resulta de aplicación na actualidade. Polo que no se considera procedente a estimación da reclamación no contexto actual, se ben será precisa a súa actualización cando sexa promulgada.

Con relación á octava reclamación, relativa a indicadores e seguimento da Ordenanza, non se considera que unha norma como esta Ordenanza sexa o instrumento adecuado para a inclusión de indicadores de seguimento, se ben coa actualización do PMUS si será precisa unha renovación e actualización dos indicadores.

Con relación á novena reclamación, relativa á actualización do PMUS, se ben na actualidade o Concello da Coruña, a través do Servizo de Mobilidade está xa a traballar na posta en marcha dos traballos precisos para a actualización do PMUS, hai que salientar que coa aprobación desta Ordenanza estase a dar cumprimento aos obxectivos do PMUS en vigor, que indica como un deses obxectivos a redacción da Ordenanza de Mobilidade Sostible e a adecuación das entón existentes que agora se inclúen nesta Ordenanza. Consecuentemente, desestímase esta reclamación.

Con relación á décima reclamación relativa a espazos accesibles, infórmase que a normativa de accesibilidade é de obrigado cumprimento e de rango superior a esta Ordenanza, polo que non é preciso engadir unha disposición ao respecto.

Con relación á undécima reclamación, relativa a outras cuestións como a publicidade dos Decretos de peonalización aos que se fai referencia nos artigos dedicados á ZBE e á necesidade de integrais na exposición de motivos, infórmase que os ditos Decretos foron publicados no Boletín Oficial da Provincia da Coruña (BOP), e que a exposición de motivos da Ordenanza se considera que da unha explicación resumida como preámbulo da norma. Con relación á base cartográfica dos planos, infórmase que están pensadas para a fácil comprensión do plano segundo a súa escala. Polo que no é preciso modificación algunha da Ordenanza con relación a estes dous aspectos.



➤ **Nº13. E [REDACTED] Z**, presidente de la Asociación Coruñesa de VMP (ACoUVMP)

Con relación á reclamación para incluír os VMP no artigo 35, no que solicita engadir a expresión “usuarios de VMP”, desestímase a reclamación posto que no artigo 35 establécese a prioridade de circulación da bicicleta respecto aos vehículos a motor.

Con relación ás reclamacións relativas á idade mínima e ao casco e a relativa ao artigo 183, desestímase por razóns de seguridade viaria e posto que xa está así previsto no proxecto de Real Decreto de protección de usuarios vulnerables que modificará o Regulamento Xeral de Circulación.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 40.a, no que se reclama igualar as condicións de circulación cos ciclistas no uso do carril-bici, estímase a alegación, suprimindo o parágrafo de prioridade respecto das persoas viandantes en carrís-bici do artigo 34.a, posto que o carril bici non é un espazo compartido coas persoas viandantes.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 40.b, para que poidan os VMP circular por calzada aínda que exista carril-bici, desestímase esta alegación, por motivos de seguridade viaria en liña co indicado no artigo 17 do Texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación e seguridade viaria (artigo 36 do Regulamento).

Con relación á reclamación relativa ao artigo 40.c, no que se fala da posible autorización de VMP e bicicletas en espazos peonís, desestímase a reclamación, posto que xa nese artigo se establece a posibilidade de circular con VMP neses espazos cando haxa vía ciclable.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 41.2, sobre a capacidade de limitar o número de VMP en determinados casos, estímase a alegación aínda que xa se establecía esta limitación como unha posibilidade. Queda por tanto o artigo 41 redactado como segue:

Artigo 41. Rexistro de VMP

O Concello da Coruña poderá establecer un rexistro para os VMP no que constará a marca, modelo e número de bastidor/serie, para os efectos de identificación.

Con relación ao reclamado respecto do artigo 102, para que os VMP poidan utilizar os aparcabicicletas seguros, desestímase a alegación, posto que estes elementos destínanse especificamente para as bicicletas.

➤ **Nº14: BIDAFARMA SOCIEDAD COOPERATIVA ANDALUZA S. COOP. AND.**

Reclama en primeiro lugar, que no artigo 94, Modo e forma de execución das paradas, non se esixa a presenza de dúas persoas nas labores de distribución de medicamentos ás Farmacias e Centros Hospitalarios. Fai referencia ao artigo 67.2 do Real Decreto Lexislativo 1/2015, do 24 de xullo, polo que se aproba o texto refundido da Lei de garantías e uso racional dos medicamentos e produtos sanitarios, que indica que *a actividade de distribución deberá garantir un servizo de calidade, sendo a súa función prioritaria e esencial o abastecemento ás oficinas de farmacia e aos servizos de farmacia legalmente autorizados no territorio nacional*, sendo de aplicación á propia actividade de distribución. Desestímase esta proposta posto que a subministración de produtos farmacéuticos e de laboratorio a farmacias xa se establece no dito artigo como unha excepción, e poden facer parada sen necesidade de autorización. O



requisito de que a persoa condutora non abandone o vehículo e que a subministración sexa realizada por outra persoa obedece a unha necesidade de garantir a seguridade viaria, toda vez que se trata dunha parada e non dun estacionamento. Por outra banda, a Ordenanza establece outras formas de facer a distribución, facendo uso das zonas de carga e descarga xenéricas e tamén establecendo a posibilidade de cargas e descargas nunha reserva de espazo de carácter anual vinculada ao local, regulada no artigo 150. En canto aos Centros Hospitalarios, dispoñen de espazo na súa parcela de equipamento para facer efectiva a distribución de medicamentos.

Por outra banda, o artigo 94 fai referencia a que a subministración sexa realizada por outra persoa que non sexa o condutor, mais non necesariamente ten esta persoa que viaxar no vehículo senón que podería mesmo ser persoal do local ao que se serve os produtos farmacéuticos.

Con relación á segunda reclamación, relativa a que se garanta e protexa o abastecemento áxil de medicamentos a centros hospitalarios e á poboación, e que este asunto sexa considerado como un dos principios informadores da Ordenanza no seu artigo 3, infórmase de que no artigo 3 se establecen principios informadores xerais nos que se basea a Ordenanza, e que son despregados nos seus posteriores artigos, entendendo que non cabe tratar nese artigo todos os obxectivos a tratar na Ordenanza. Reclámase por outra banda que a actividade de distribución de medicamentos sexa considerada a efectos da Ordenanza municipal un servizo especial ou servizo público básico: infórmase de que non é posible que a Ordenanza defina servizos especiais ou públicos básicos e que a Ordenanza xa fai excepción con esta actividade de distribución, considerándoa entre as catro para as que é posible facer parada, no artigo 94.8.d. Polo que se desestima esta reclamación.

Na súa terceira suxestión, solicita que a distribución de medicamentos sexa incluído como un dos servizos públicos básicos relacionados no artigo 11.2.i para a posibilidade de circular por rúas peonís. Non é preciso recoller esta suxestión posto que nese mesmo artigo, no punto ii, xa se establecen as excepcións para a carga e descarga. Todos iso sen prexuízo de que poidan solicitarse autorizacións específicas para determinadas rúas peonís (punto v do mesmo artigo).

Tamén suxire incluír esta distribución no artigo 18.4, relativo á declaración de zona de acceso restrinxido. Mais xa se indica no propio artigo a posibilidade de establecer vehículos autorizados. E tamén incluído no artigo 20.2, acceso a zonas de Baixas Emisións. Mais xa se posibilita neste artigo a carga e descarga nun determinado horario e, en caso de non ser suficiente por calquera razón que se alegue, tamén se establece un sistema de autorizacións nos Decretos aludidos no 20.3, publicados no Boletín Oficial da Provincia da Coruña.

Solicita así mesmo, se exima aos vehículos de distribución de medicamentos no horario de carga e descarga establecido no artigo 89, puntos 3 e 5, da Ordenanza: a este respecto infórmase de que tamén neste caso se posibilita nese artigo unha autorización expresa para outros horarios ou determinada sinalización distinta no panel da carga e descarga. Polo que se considera que no é preciso incluír estas suxestións na Ordenanza.

➤ **Nº15: SABA APARCAMIENTOS SA**

Na primeira reclamación relativo á xerarquía da mobilidade indicada no artigo 6, non se considera procedente atender a pretensión de eliminar a priorización establecida, posto que



corresponde ao Concello establecer os obxectivos e xerarquía da mobilidade de acordo cos principios informadores do artigo 3. Desestímase por tanto a reclamación.

Na segunda, terceira, cuarta e quinta reclamación, relativas á necesidade de contemplar o acceso aos aparcadoiros privados ou públicos en rúas peonís, zonas de acceso restrinxido e zonas baixas emisións, enténdese que non se considera necesario modificar o texto da Ordenanza posto que neste xa se prevé un réxime de autorizacións para estes casos. Polo que se desestiman estas reclamacións.

Con relación á sexta reclamación, relativa a distintos servizos relacionados coa mobilidade que os aparcadoiros poden conter, enténdese que non é preciso modificar o texto da Ordenanza, pois xa se prevé inclusión de servizos complementarios e accesorios nos aparcadoiros no artigo 134. Polo que se desestima esta reclamación.

Con relación á sétima reclamación, relativa ás obrigacións das xestoras de aparcadoiros, establecidas no artigo 126, infórmase de que as Ordenanzas municipais son normas xurídicas que teñen por obxectivo regular materias da súa competencia de acordo coa lexislación reguladora das entidades locais. A potestade regulamentaria está prevista na Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local.

Entre estas materias sobre as que conta con un título competencia para exercer a potestade regulamentaria, no caso do concello da Coruña, encontramos materias de tráfico, estacionamento e mobilidade (art. 25.2.h da Lei 7/1985). En cumprimento deste mandato legal, deberá regular e manter ao día o estacionamento na nosa cidade, que se recolle nesta Ordenanza de Mobilidade Sostible.

Neste sentido, no título sétimo, artigo 117 a 135 recollese a normativa municipal de obrigado cumprimento para os aparcadoiros municipais, en especial nos artigos 121 de dereitos e 126 de obrigas dos aparcamentos. Nestes artigos búscase facer compatible a pluralidade de dereitos dos cidadáns, ordenando un aparcamento sostible e respectuoso.

Para dar cumprimento a estes mandatos recolleuse no artigo 126 entre as obrigas das concesionarias dos aparcadoiros municipais, os deberes de acceso aos espazos físicos que os albergan dos técnicos e axentes municipais para comprobación da normativa actual, como unha función de inspección habilitada pola normativa que regula a explotación do patrimonio municipal, no bo fin da concesión e no conxunto normativo que debe cumprir e facer cumprir o Concello. A pretensión dos alegantes de cingirse sómente a unha determinada interpretación dos pregos reitores de cada concesión, resulta contraria á normativa de xeral aplicación, sobre accesibilidade, seguridade e análoga.

Xa o digan ou non os pregos reitores é acervo xurídico común adaptarse por parte da concesionaria ao progreso técnico e tecnolóxico que implica unha mellora para a cidadanía e para os usuarios de cada ben concesionado, máis tamén producen ordinariamente unha mellora na eficiencia e rendibilidade económica das concesións. É simplemente aplicar a coñecida como cláusula de progreso.

As condicións da explotación e prestación deben adaptarse aos cambios normativos e non se pode por vía dun contrato ou dos pregos reitores recortar a potestade regulamentaria do Concello. So se esta adaptación resultase tan onerosa que chegara a subverter o equilibrio financeiro da concesión, con risco para o seu mantemento, incluso coas vantaxes e eficiencias da propia innovación, o propio sistema permite mecanismos de re equilibrio que se deben estudar caso por caso, sen que unha Ordenanza sexa o ámbito administrativo adecuado.



En canto a referencia que se fai no artigo 126 letra f) da Ordenanza sobre responsabilidade por danos e perdas, non poden os alegantes buscar un cambio do instituto da responsabilidade patrimonial definido e regulado na Lei 40/2015, posto que esa proposta que vai máis alá da regulación legal suporía aprobar unha norma regulamentaria contra-lemem.

Polo que se desestima esta suxestión.

Con relación á oitava alegación, relativa ao artigo 130, Facultades do Concello da Coruña respecto dos aparcadoiros municipais, estímase parcialmente a reclamación, quedando os apartados 1 e 2 do artigo 130 como segue:

1. O Concello da Coruña poderá modificar libremente, de forma motivada, o réxime de circulación e estacionamento na zona de influencia do estacionamento.

2. O Concello da Coruña poderá requirir do concesionario o establecemento de zonas de estacionamento para bicicletas naqueles espazos aptos para este uso sen diminuír as prazas de estacionamento de vehículos.

No relativo ao proposto na novena reclamación, relativo a eliminar a reserva de praza nos abonos regulados no artigo 132, enténdese que, tal e como se establece no artigo 132.1, trátase de exemplos de propostas posibles de abono, polo que se desestima esta reclamación.

➤ **Nº16: BERLINAS CORUÑA SL**

Reclama a regulación de forma expresa na Ordenanza de Mobilidade Sostible o procedemento para a concesión de licenzas urbanas para VTC, outorgando prioridade as empresas VTC xa radicadas na cidade que reúnan unha serie de requisitos, poñendo en valor o servizo que esta empresa e outra (Lapacar Gran Turismo SL) prestan na cidade.

Infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico

1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas



correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.

2. En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.

3. En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.

➤ **Nº17: ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE A GRELA**

Na reclamación primeira relativa ao artigo 83.1 da Ordenanza, na que solicita definir con precisión e certeza o concepto “centro urbano”, estímase esta reclamación modificando o citado artigo que queda como segue:

1. Para circular en vías do termo municipal da Coruña -a excepción dos seus polígonos comerciais-industriais regulados na norma zonal de actividades económicas do Plan Xeral de Ordenación Municipal e aqueles que puideran incorporarse-, con vehículos destinados ao transporte de mercadorías cuxa masa máxima autorizada (M.M.A.) exceda de 3.500 kg será necesario obter autorización municipal, que se outorgará para cada vehículo, previo abono das taxas establecidas na correspondente Ordenanza fiscal que resulte de aplicación e previa tramitación do procedemento descrito no presente capítulo.

Quedan exceptuados da necesidade desta autorización os vehículos adscritos aos servizos públicos así como os de salvamento e extinción de incendios.

Modificando consecuentemente este ámbito no artigo 187.4.a.

Na reclamación segunda relativa ao artigo 136 da Ordenanza, relativa a non esixencia das taxas coa solicitude de vao, desestímase a reclamación por entender razoable o contido de documentos a achegar coa solicitude, podendo ser solicitada posteriormente calquera devolución de taxas que proceda.

Na reclamación terceira, relativo ao artigo 138, na que se solicita se inclúa na categoría de vao permanente (24 horas) aquelas actividades que acrediten servizos permanentes, acéptase a reclamación, quedando o artigo 138.b redactado como segue:

b. Talleres de reparación de vehículos que acrediten que realizan servizos permanentes de urxencia así como empresas que acrediten o desenvolvemento de actividades que requiran atención ou servizo operativo permanente durante as vinte catro horas do día.



Na reclamación cuarta, relativa ao artigo 139, para incluír unha categoría nos supostos de vao laboral, a de garaxes situados en edificios con actividades administrativas, de servizos ou comerciais, estímase a alegación, no sentido de engadir ese suposto, nun novo punto e do artigo 139 coa seguinte redacción:

e. Garaxes situados en edificios non residenciais nos que se desenvolvan actividades comerciais, administrativas e de servizos.

Na reclamación quinta, relativa ao artigo 142, para que na tramitación da autorización de vao se exclúa a necesidade de presentar título urbanístico habilitante para uso como garaxe do local, para o caso de licenzas de actividade concedidas antes da aprobación da Ordenanza, desestímase a reclamación, posto que o Concello ten que garantir que nese local para o cal outorga a autorización de vao, consta ese uso coas necesarias instalacións contra incendios e as que a normativa esixa para ese uso. Non obstante, modifícase o punto c do artigo 142.2, para remarcar a posibilidade do título habilitante de actividade con entrada e saída de vehículos, que queda redactado como segue:

c. Título urbanístico habilitante para uso como garaxe do local ou para actividade con entrada e saída e/ou garda de vehículos.

En canto á reclamación sexta, relativa ao artigo 150 para incluír as necesidades loxísticas das empresas como causa de necesidade de reserva de espazo de carácter anual, e en canto á reclamación sétima, relativa ao artigo 150.3 e a necesidade de facer resolución expresa da autorización ou renovación da reserva de espazo anual, estímase as reclamacións no sentido que se recolle na redacción do artigo 150 que se indica a continuación:

Artigo 150. Autorizacións

1. Con carácter xeral, poderanse reservar prazas de estacionamento en calzada do dominio público para hospitais, centros de saúde, organismos públicos, recintos culturais, educativos ou deportivos públicos e outros edificios de interese público xeneral, que faciliten a parada e o estacionamento de vehículos destinados ao seu funcionamento.

2. Previa solicitude ao Concello da Coruña tamén se poderán reservar prazas de estacionamento en calzada para negocios privados para fins de carga e descarga de mercadorías ou embarque/ desembarque de persoas, no seu caso, sempre que se acredite que é necesario para o funcionamento do negocio de que se trate e que esta necesidade sexa apreciada polo Concello da Coruña. En ningún caso poderá utilizarse para vehículos privados do persoal ao servizo de tales establecementos. En todo caso será necesario acreditar o horario de carga e descarga e lonxitude necesaria para ese efecto.

Coa solicitude deberán acompañar a seguinte documentación:

- a. Modelo de solicitude de autorización de reserva de espazo anual debidamente cumprimentado.*
- b. Documentación acreditativa da titularidade da actividade que xustifica a solicitude.*
- c. Licenza de actividade do local.*
- d. Alta no Imposto sobre Actividades Económicas.*
- e. Acreditación documental da necesidade de reserva para carga e descarga, así como do horario e lonxitude mínima solicitada para efectuar os labores de carga e descarga en función do número e lonxitude dos vehículos e os horarios de subministración.*



f. Xustificante de abono de taxas correspondentes en concepto de reserva de espazo anual e pola tramitación da autorización conforme á Ordenanza Fiscal reguladora.

3. No caso dos polígonos comerciais-industriais regulados na norma zonal de actividades económicas do Plan Xeral de Ordenación Municipal e aqueles que puideran incorporarse, poderanse reservar prazas de estacionamento para fins loxísticos e empresariais, previa solicitude ao Concello. Coa solicitude deberán acompañar a documentación indicada no punto anterior, a excepción da indicada no punto e.

4. A solicitude resolverase no prazo de dous meses desde a presentación da totalidade da documentación necesaria para a súa tramitación, atendendo a criterios de ordenación do tráfico, seguridade viaria, mobilidade e outras razóns de interese xeral e, en caso de outorgarse autorización, serao por un prazo máximo dun ano, previo informe técnico favorable, renovándose mediante o abono das taxas correspondentes e notificándose a dita renovación ao interesado.

5. Os e as axentes encargados da vixilancia do tráfico poderán ordenar a inmediata retirada de todas aquelas ocupacións non autorizadas ou que, contando coa autorización, se excedesen ou realizasen contra a mesma, así como aquelas que, sobre a base de criterios circunstanciais de oportunidade e conveniencia pública, houbesen de retirarse.

6. As autorizacións poderán ser revogadas por incumprimento dos seus termos, cando desaparecesen as circunstancias que motivaron o seu outorgamento ou cando sobreviñesen outras que, de existir, xustificarian a denegación.

➤ **Nº18 e 19: MOBI-LIZA ASOCIACIÓN**

1. Solicitan a inclusión nun novo subnivel na xerarquía da mobilidade establecida no artigo 6, a similitude da Ordenanza doutra cidade á que aluden, para dar prioridade ás bicicletas fronte ás mobilidades motorizadas como as bicicletas eléctricas ou ciclos de motor.

Estímase a suxestión, quedando o artigo 6 como segue:

Artigo 6. Xerarquía na mobilidade

Con respecto á liberdade de elección entre os diferentes modos de desprazamento, a xerarquización do uso do espazo público priorizará, por esta orde:

- a. Os desprazamentos a pé.*
- b. Os desprazamentos en ciclo ou bicicleta, incluídas as bicicletas de pedaleo asistido así como outros medios de transporte activo non motorizados.*
- c. Vehículos de mobilidade persoal (VMP en diante).*
- d. Os desprazamentos mediante transporte público.*
- e. Os desprazamentos mediante vehículos privados.*

2. Parece que se suxire no escrito presentado que se establezan normas para as persoas que van correndo e normas de uso do Carril-runner.



Desestímase a suxestión posto que o carril runner está circunscrito a unha zona específica da cidade que non está a supor problemas de convivencia. A súa regulación efectúase a través da sinalización horizontal e vertical.

3. Suxírese que non se limite a 25 Km/h a velocidade máxima permitida para bicicleta en calzada.

Estímase a alegación, que é similar a outras suxestións recibidas, adecuando a velocidade da bicicleta á marcada na vía cando vaian por calzada cun máximo de 45 Km/h. O artigo 32 queda por tanto redactado da seguinte maneira: *As persoas ciclistas circularán dentro do termo municipal á velocidade que lles permita manter o control da condución e deterse en calquera momento. Cando circulen por calzada, a velocidade máxima será a establecida para a vía, non podendo superar os 45 Km/h se a velocidade máxima da vía fora superior, coas excepcións legalmente establecidas. Nos carrís-bici, a velocidade máxima será de 20 Km/h.*

Trasládase así mesmo esta modificación ás velocidades establecidas para a bicicleta no artigo 34.

4. Maniféstase tamén que se ben están de acordo coa velocidade máxima establecida de 20 Km/h establecida no carril-bici, a persoa ciclista pode ir pola calzada aínda que exista carril-bici na vía, para ir a maior velocidade.

Desestímase esta alegación, por motivos de seguridade viaria en liña co indicado no artigo 17 do Texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación e seguridade viaria (artigo 36 do Regulamento).

5. Suxírese que se aumente a idade dos menores que poden ir no asento adicional na bicicleta, facendo referencia a idade establecida no Regulamento Xeral de Circulación.

Estímase a alegación quedando redactado o artigo 33.2 como segue:

2. Os ciclos que, por construción, non poidan ser ocupados por máis dunha persoa poderán transportar, con todo, cando á persoa condutora sexa maior de idade, un/ha menor de ata sete anos en asento adicional que terá que ser homologado.

6. Respecto dos remolques ou similares, solicítase que se elimine algunha das restricións impostas, como a de circular por carril bici ou a de limitar a circulación cando sexa de día e en condicións que non diminúan a visibilidade. Tendo en conta a existencia da iluminación pública, estímase parcialmente a suxestión no sentido de eliminar o requisito de circular de día, sempre cos dispositivos de visibilidade esixidos na Ordenanza, mais mantendo a necesidade de circular polo carril bici por razóns de seguridade viaria. Elimínase por tanto a letra correspondente a esta cuestión do apartado 3 do artigo 33.

Con relación á posibilidade de que nos remolques se leven persoas maiores, ademais de menores, animais de compañía e carga, infórmase de que o exemplo empregado na alegación non se trata dun remolque senón dun triciclo homologado para transporte de persoas. Os ciclos xa están regulados na Ordenanza.

7. Suxírese que as bicicletas poidan circular por túneles, como norma xeral.

Na Ordenanza establécese que está prohibida a súa circulación polos túneles que carezan de carril-bici protexido, salvo sinalización expresa que o autorice. Desestímase a suxestión por



razóns de seguridade viaria e posto que se permite en determinados casos sinalizándoo a tal efecto.

8. Faise constar a violencia e agresións verbais a ciclistas cando circulan por calzada no lugar de optar polo carril-bici cando a vía dispón do dito carril.

Como xa se indicou con anterioridade, desestímase a suxestión de permitir circular ás bicicletas por calzada cando exista carril-bici na vía, por motivos de seguridade viaria en liña co indicado no artigo 17 do Texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación e seguridade viaria (artigo 36 do Regulamento).

Con relación ás agresións a persoas ciclistas, tívose en conta outra alegación similar, introducindo nas infraccións un punto máis no artigo 188.3., o punto q., que queda redactado como segue: *q. Adiantar a persoa ciclista deixando un espazo lateral de menos de 1,5 metros ou sen manter unha distancia de seguridade prudencial e proporcional á velocidade de maneira intimidatoria.*

9. Suxírese que se permita a circulación con bicicletas e ciclos por rúas e zonas peonís.

Desestímase a suxestión por seguridade viaria e posto que a Ordenanza xa establece que en determinados casos, o Concello poderá autorizar o uso compartido destes espazos para viandantes e bicicletas, sinalizándoo para ese efecto.

10. Con relación ao artigo 36.2, suxírese que as infraccións e sancións relativas ao servizo de préstamo de bicicletas se recollan na Ordenanza no lugar de facer remisión ás que sexan aprobadas en cada momento en función da forma de xestión que o Concello acorde para a prestación do servizo.

A tal respecto, cabe indicar que a Ordenanza prevé un catálogo de infraccións e sancións para persoas usuarias de bicicletas, aplicables tamén a Bicicoruña. Ademais, a xestora do servizo, a través do seu regulamento, pode incluír outras sancións intimamente ligadas ao feito de que se trate dun servizo de aluguer de bicicletas (por exemplo, non custodiar a bicicleta debidamente, prestala a terceiras persoas, etc.). Iso é o que implica o artigo 36.2.

O Pleno municipal decidiu que a xestión de Bicicoruña fose levada a cabo por EMVSA. O detalle desta xestión, xa que logo, debe incluírse nas normas que aprobe o Consello de Administración desta empresa municipal.

Desestímase por tanto esta suxestión.

10. Reclámase que se permita subir ao transporte público colectivo con bicicleta pregable.

Estímase a reclamación no sentido de incluír un dereito engadido no artigo 50 ás persoas usuarias, que queda redactado como segue:

h. Subir ao vehículo con bicicleta pregable sempre que estea pregada.

Máis adiante suxírese que tamén se poda acceder con bicicletas pregables a edificios públicos, o que non é obxecto desta Ordenanza. Polo que se desestima esa suxestión.

11. Suxírense distintas cuestións sobre infraccións e sancións.



Con relación ás agresións a persoas ciclistas, tívose en conta outra alegación similar, introducindo nas infraccións un punto máis no artigo 188.3, q, que queda redactado como sigue: *Adiantar a persoa ciclista deixando un espazo lateral de menos de 1,5 metros ou sen manter unha distancia de seguridade prudencial e proporcional á velocidade de maneira intimidatoria.*

Con relación á velocidade anormalmente reducida, infórmase que se trata dunha forma de denominar a velocidade que perturba gravemente a circulación e que esta denominación xa se utiliza na normativa de tráfico de carácter superior. Considérase que non é precisa esta aclaración na norma.

12. Suxírese que dentro dos vehículos autorizados na ZBE sinalados no artigo 20.2 figuren expresamente as bicicletas, os ciclos e os VMP.

Estímase esta alegación en congruencia coa sinalización prevista no anexo III, engadindo o seguinte apartado ao artigo 20, relativo ao acceso e circulación dos ditos vehículos na ZBE respectando o previsto na Ordenanza para os distintos espazos públicos da mobilidade:

6. Os ciclos, as bicicletas e os VMP poden circular pola ZBE respectando en todo caso as normas de circulación establecidas na Ordenanza para as zonas peonís, onde só poderán circular os ciclos e bicicletas se a sinalización así o recolle explicitamente, e sempre a unha velocidade máxima de 10 Km/h.

13. Suxírese a implantación de zonas de especial sensibilidade, zonas ZES, con obxectivos e medidas semellantes e adicionais ás tomadas para as ZBE e de implantación inmediata independentemente do código postal ou distrito.

Na ZBE existe unha prohibición xenérica de circular o que vai en liña co alegado.

A implantación e regulación das seguintes fases da zona de baixas emisións, requirirá da aprobación dun novo proxecto de Zona de Baixas Emisións pola Xunta de Goberno Local, que deberá cumprir as esixencias do artigo 10 do RD 1052/2022 e os obxectivos para alcanzar uns niveis de calidade do aire que garantan a saúde das persoas, tal e como recolle o dito RD 1052/2022. A actualización do proxecto de ZBE ten que cumprir coas esixencias do artigo 10 do Real Decreto 1052/2022 do 27 de decembro e contará co trámite de exposición ao público.

No momento no que se redacte o dito proxecto e tras os estudos correspondentes poderá valorarse a implantación desta zonas de especial sensibilidade a que se refire a suxestión.

Se ben, con independencia do establecemento das ZBE e ZES, estanse a adoptar na actualidade medidas de limitación á circulación así como a executar medidas de sinalización correctivas nos ámbitos sensibles dos que se está a falar.

En todo caso, trátase dunha alegación que, máis que ir contra a Ordenanza, diríxese contra a normativa europea e estatal reguladora das zonas de baixas emisións. Polo que se desestima a suxestión.

14. Suxírese a posibilidades de que as bicicletas e VMP poidan aparcar en mobiliario urbano en ausencia de aparcabicicletas.

A finalidade do mobiliario urbano non é a de servir de soporte para o estacionamento de bicicletas e VMP. Aparcar as bicicletas en mobiliario urbano suporía poñer trabas ao uso deste ben polo resto de persoas usuarias polo que se desestima a suxestión.



15. Suxírese que os ciclos poidan circular en sentido contrario en vías de determinadas características.

Non se trata de que a Ordenanza replique calquera outra norma estatal ou autonómica. Se o Regulamento Xeral de Circulación permite esta modalidade, o que fará o Concello da Coruña será estudar vías nas que se poida implementar a medida e dotalas da sinalización correspondente sen necesidade de incluíla na Ordenanza. Polo que se desestima esta suxestión.

16. Suxírese que as bicicletas en determinados traxectos, coa sinalización correspondente, poidan pasar ante un semáforo en vermello como se fose un ceda ao paso.

No suposto de que esa sinalización existise despois do correspondente estudo, esa posibilidade xa estaría permitida, polo que non é preciso a súa inclusión na Ordenanza e se desestima a suxestión.

17. Indícase que a Ordenanza carece do concepto de perspectiva de xénero ou de envellecemento activo.

Infórmase de que aínda que non hai referencias expresas á perspectiva de xénero ou a atención ao envellecemento activo, durante toda a tramitación da Ordenanza tivéronse en conta estas dimensións da mobilidade.

18. Suxírese a inclusión do termo “asimilado” para as bicicletas con respecto ao peóns.

Considérase que este termo pode crear ambigüidade e deixaría sen efecto a xerarquía da mobilidade do artigo 6 da Ordenanza, polo que se desestima a suxestión.

19. Suxírese a inclusión do termo “disuasorio” no capítulo VII da Ordenanza.

Non precisa a entidade alegante o lugar concreto onde propón incluír este termo.

Por outra banda, non é obxecto da Ordenanza marcar os lugares onde se van a establecer estes aparcadoiros disuasorios. En todo caso, a rede de aparcadoiros disuasorios debe situarse, preferiblemente, fóra das metrópoles, vinculadas aos principais corredores de acceso e conectadas ás infraestruturas de transporte público. Xa que logo, esta solución excede das competencias do Concello. Así pode verse, por exemplo, no Plan Sectorial de Aparcadoiros Disuasorios ligados ao fomento do transporte público e da viaxe compartida nos eidos metropolitanos da Coruña, Ferrol, Vigo, Pontevedra, Santiago de Compostela, Lugo e Ourense elaborado pola Xunta de Galicia. Polo que se desestima a suxestión.

➤ **Nº20: FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE MAYORISTAS DE ESPECIALIDADES FARMACÉUTICAS**

1. Reclama en primeiro lugar, que no artigo 94, Modo e forma de execución das paradas, non se esixa a presenza de dúas persoas nas labores de subministración de produtos farmacéuticos e de laboratorio a farmacias. Fai referencia ao artigo 67.1 do Real Decreto Lexislativo 1/2015, do 24 de xullo, polo que se aproba o texto refundido da Lei de garantías e uso racional dos medicamentos e produtos sanitarios, relativo ás obrigas na distribución, sendo de aplicación o dito artigo á propia actividade de distribución.



Desestímase esta proposta posto que a subministración de produtos farmacéuticos e de laboratorio a farmacias xa se establece no dito artigo como unha excepción, e poden facer parada sen necesidade de autorización. O requisito de que a persoa condutora non abandone o vehículo e que a subministración sexa realizada por outra persoa obedece a unha necesidade de garantir a seguridade viaria, toda vez que se trata dunha parada e non dun estacionamento. Por outra banda, a Ordenanza establece outras formas de facer a distribución, facendo uso das zonas de carga e descarga xenéricas e tamén establecendo a posibilidade de cargas e descargas nunha reserva de espazo de carácter anual vinculada ao local, regulada no artigo 150. En canto aos Centros Hospitalarios, dispoñen de espazo na súa parcela de equipamento para facer efectiva a distribución de medicamentos.

Por outra banda, o artigo 94 fai referencia a que a subministración sexa realizada por outra persoa que non sexa o condutor, mais non necesariamente ten esta persoa que viaxar no vehículo senón que podería mesmo ser persoal do local ao que se serve os produtos farmacéuticos.

2. Suxire que a actividade de distribución de medicamentos sexa considerada, a efectos da Ordenanza Municipal, un servizo especial ou servizo público básico, podendo acollerse ás correspondentes excepcións ou autorizacións de paso permitidas de conformidade co texto da mesma e non como un servizo máis de entrega de mercadorías.

Infórmase de que non é posible que a Ordenanza defina servizos especiais ou públicos básicos e que a Ordenanza xa fai excepción con esta actividade de distribución, considerándoa entre as catro para as que é posible facer parada, no artigo 94.8.d. Polo que se desestima esta reclamación.

3. En particular propón a modificación dos seguintes artigos da Ordenanza:

3.1. No artigo 11.2.i. da Ordenanza, relativo ás zonas peonís: recolla á actividade de distribución de medicamentos como un dos servizos públicos básicos que se relacionan neste apartado.

Non é preciso recoller esta suxestión posto que nese mesmo artigo, no punto ii, xa se establecen as excepcións para a carga e descarga. Todo iso sen prexuízo de que poidan solicitarse autorizacións específicas para determinadas rúas peonís (punto v do mesmo artigo).

3.2. No punto 4 do artigo 18 da Ordenanza, relativo ás Zonas de Acceso Restringido, que se inclúa o suposto de acceso, circulación e parada para a carga e descarga aos vehículos que distribúan medicamentos a Oficinas de Farmacia.

Infórmase de que xa se indica no propio artigo a posibilidade de establecer vehículos autorizados.

3.3. No punto 2 do artigo 20 da Ordenanza (relativo a las Zonas de Baixas Emisións da Coruña) incorporar o seguinte punto sobre a permisión de acceso de circulación de vehículos: "Ao acceso, circulación e parada para la carga y descarga dentro da Zona de Baixas Emisións (en diante, "ZBE"), sen limitación de horarios, aos vehículos que distribúan medicamentos a Oficinas de Farmacia ou Centros Hospitalarios, incorporando o dito suposto.

Infórmase de que xa se posibilita neste artigo a carga e descarga nun determinado horario e, en caso de non ser suficiente por calquera razón que se alegue, tamén se establece un



sistema de autorizacións nos Decretos aludidos no 20.3, publicados no Boletín Oficial da Provincia da Coruña.

3.4. No artigo 89.3 da Ordenanza, que se exima dos horarios de carga e descarga ás distribuidoras de produtos farmacéuticos, podendo realizarse a carga e descarga durante as 24 horas do día os 7 días da semana, se fose preciso.

A este respecto infórmase de que tamén neste caso se posibilita nese artigo unha autorización expresa para outros horarios ou determinada sinalización distinta no panel da carga e descarga. E que o horario xenérico é de 8.00 a 20.00 horas e sábados de 8.00 a 14.00 horas.

Polo que se considera que no é preciso incluír estas suxestións na Ordenanza.

➤ **Nº21: CABIFY ESPAÑA SL**

Con relación á reclamación para que se inclúa os VTC na xerarquización establecida no artigo 6, infórmase de que corresponde ao Concello establecer os obxectivos e xerarquía da mobilidade de acordo cos principios informadores do artigo 3. Desestímase por tanto a reclamación.

Con relación á reclamación relativa ao acceso dos VTC á ZBE, infórmase de que no artigo 22.2.c recóllese que o acceso estará permitido a vehículos autorizados, podendo polo tanto os VTC formular a solicitude de acceso correspondente, para o que será preciso acreditar a autorización autonómica interurbana para os ditos VTC.

Con relación ás reclamacións relativas ao artigo 73, infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico

1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia



ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.

2. En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.

3. En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.

Con relación á reclamación formulada con respecto ao artigo 72.3, desestímase a reclamación posto que este artigo é de aplicación aos taxis. A regulación das autorizacións urbanas dos VTC establecerase no seu caso na Ordenanza específica aludida no punto anterior.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 186.3, infórmase de que como consecuencia da nova redacción do artigo 73, elimínase o apartado relativo a VTC do artigo 186.3.

➤ **Nº22: SETEX APARKI SA**

A. Con relación ao capítulo 6 do Título VI relativo á ordenación e regulación do aparcadoiro en superficie (ORA), súxírese:

1. Que se determinen os tempos máximos de estacionamento segundo a tipoloxía de prazas (xeral, alta rotación e exprés), e a determinación do órgano municipal que tería a competencia para a súa regulación.

Estímase parcialmente a suxestión, no sentido de incluír os tempos máximos no artigo 107.2.a. Respecto das competencias para a súa regulación, considérase que ven definido no artigo 107.5, se ben, debe suprimirse a última frase do dito apartado por advertirse que para modificar o perímetro máximo non é competente o órgano que se indicaba.

Os artigos 107.2.a e 107.5 quedan como segue:

2. As modalidades de prazas de estacionamento na zona ORA son as seguintes:

a. *Prazas de estacionamento de uso xeral. Son prazas destinadas ao estacionamento de rotación nas que calquera persoa pode estacionar o seu vehículo mediante a satisfacción dun prezo. En función do tempo de estacionamento máximo permitido, as prazas de uso xeral poderán ser de:*

- i. *Rotación (zona azul): durante un tempo máximo de dúas horas.*
- ii. *Alta rotación (zona vermella): durante un tempo máximo dunha hora.*
- iii. *Exprés (zona laranxa): durante un tempo máximo de vinte minutos.*

(...)



5. Corresponde a Alcaldía ou, no seu caso, á Concellería que teña delegadas as competencias en materia de Circulación, a fixación e distribución dos espazos de Uso Xeral e os de Residentes, e a distribución en Sectores. Estas competencias non terán efecto ata a súa completa e íntegra publicación no Boletín Oficial da Provincia e a correspondente actualización da sinalización, co fin de garantir en cada momento o coñecemento dos Usos e Sectores en vigor e facer efectivo o seu cumprimento.

Como consecuencia de esta modificación, insírese no artigo 112.2 a referencia a estes tempos máximos, quedando o artigo 112.2 redactado como segue:

2. Durante o horario de estacionamento na zona ORA, as prazas da zona azul poderán ser utilizadas polas persoas usuarias durante os tempos máximos permitidos indicados no artigo 107.2.a. Unha vez transcorrido o tempo máximo autorizado, o vehículo terá que rotar non podendo estacionar no mesmo lugar.

2. Que se corrixa o erro material no artigo 107.2 b. (enténdese que se refire ao artigo 107.2.a) e no artigo 108.2 posto que as prazas de alta rotación (actualmente Xeral Corta Duración I) son prazas vermellas, e as exprés (actualmente Xeral Corta duración II-Exprés) correspóndense coa zona laranxa, e non ao revés.

Estímase a suxestión, corrixindo os erros detectados, quedando o artigo 107.2.a como se indica no punto anterior, e o artigo 108.2 como segue:

2. No caso das prazas de zona ORA de uso xeral, acoutarase o espazo reservado na calzada, mediante unha liña descontinua de cor azul a de rotación, vermella a de alta rotación, e laranxa a exprés, no seu caso. No caso das prazas de residentes, farase mediante unha liña descontinua de cor verde.

3. Suxírese incluír no artigo 107.2 prazas de uso Mixto (rotación ou residente segundo horario), para regular a posibilidade de establecer usos mixtos de estacionamento.

No transcurso da elaboración da Ordenanza fíxose seguimento do nivel de ocupación das prazas de residentes, observándose que están ocupadas practicamente ao cen por cen na maior parte do horario, polo que desestima a suxestión.

4 y 5. Que posto que o artigo 109.2 non define a tipoloxía de “Persoas usuarias en xeral”, e en “Residentes” inclúense os requisitos, pero non a definición, o artigo 109.2 teña a seguinte redacción:

“Persoas usuarias en xeral: Poderán estacionar abonando a taxa correspondente por horas ou fraccións con límite temporal na zona regulada correspondente.

Residentes: Poderán estacionar con distintivo que acredite a autorización para estacionar sen límite de tempo na zona regulada correspondente.”

Tamén indica que o artigo 109.2 contempla un requisito duplicado, pois xa está recollido no artigo 115, relativo aos vehículos exentos de pago en zona ORA.

Estímase a suxestión, para incluír as definicións de cada tipo de persoa usuaria e eliminar o contido que xa se contempla no artigo 115, quedando o artigo 109 redactado como segue:

Artigo 109. Tipoloxía de persoas usuarias

Dentro da zona ORA diferenciaranse os seguintes tipos de persoas usuarias:



- a. Persoas usuarias en xeral: Poderán estacionar abonando a taxa correspondente por horas ou fraccións con límite temporal na zona regulada correspondente.*
- b. Residentes: Poderán estacionar con distintivo que acredite a autorización para estacionar sen límite de tempo na zona regulada correspondente.*

6. Suxire tamén que no artigo 110 se engada como requisito para a ocupación de prazas o de que “A taxa abonada estará asociada a matrícula do vehículo estacionado”

Estímase esta suxestión para deixar claro ese extremo, quedando o artigo 110 redactado como segue:

Artigo 110. Requisitos para a ocupación das prazas de estacionamento en zona ORA de uso xeral

Para poder estacionar nas prazas de estacionamento en zona ORA de uso xeral será preciso abonar previamente a taxa regulada na Ordenanza fiscal de aplicación para obter o billete correspondente na máquina expendedora ou realizar o pago mediante aplicacións telemáticas ou outros medios habilitados para o efecto. A taxa abonada estará asociada a matrícula do vehículo estacionado.

A avaría ou funcionamento deficiente dunha máquina non eximirá da obriga de adquirir o billete correspondente, debendo a persoa usuaria acudir a outra máquina expendedora que estivera en funcionamento, ou ben realizar o pago mediante aplicacións telemáticas ou outros medios habilitados para o efecto.

7. Que artigo 111.1.d se determine temporalmente o dereito ao uso do distintivo polo vehículo de substitución, por exemplo, dous meses.

Estímase esta suxestión, con fin de marcar un máximo de tempo, quedando o artigo 111.1.d como segue:

d. Residente con vehículo que, temporalmente, substitúa a calquera dos apartados anteriores, exclusivamente polo tempo que dure a substitución con un máximo de dous meses.

8. Que no artigo 111 se especifique que o domicilio do vehículo debe estar no Concello da Coruña. E nos casos de renting e/o vehículo de empresa, se a empresa a cuxo nome está matriculado o vehículo na DXT, teña o seu domicilio legal fóra do Concello da Coruña, deberá achegar a Declaración responsable de cambio de domicilio do vehículo no Concello da Coruña.

Estímase parcialmente no sentido de esixir que o vehículo en propiedade da persoa residente teña o seu domicilio fiscal no Concello da Coruña, en liña co disposto na normativa de tráfico, mais sen esixir a declaración responsable proposta para os casos de renting ou vehículo de empresa, posto que nese caso son as empresas propietarias do vehículo as que teñen a potestade de cambiar o domicilio do vehículo e non o residente. Polo que o artigo 111.1.a queda redactado como segue:

a. Residente con vehículo en propiedade con domicilio fiscal do dito vehículo no Concello da Coruña.

9 y 10. Que se elimine no artigo 111.3.3º o requisito de achegar a copia do xustificante do seguro obrigatorio pois considera que non ten competencia a concesionaria para a súa



comprobación. Tamén suxire que nese punto se especifiquen os requisitos para acreditar a titularidade do vehículo no caso de vehículos con arrendamento financeiro e vehículos de empresa.

Tamén suxire que para o caso das renovacións, poderíase requirir unicamente o abono de taxa, e declaración responsable do solicitante, confirmando a non modificación de condicións, que serán despois comprobadas pola concesionaria.

Estímase a suxestión pois efectivamente non compete a concesionaria fiscalizar a vixencia do seguro obrigatorio do vehículo. Por outra banda, cómpre engadir unha aclaración no punto 2º do dito apartado terceiro do artigo 111 para facer referencia á documentación precisa no caso de renting ou vehículo de empresa ou vehículo de substitución. Queda por tanto o artigo 111.3 redactado como segue:

3. Na solicitude da autorización de uso das prazas de residente, que poderá facerse en calquera momento do ano polos meses que resten para a finalización do dito ano, indicárase a matrícula do vehículo e acompañarase cos documentos seguintes ou facultarase a consulta dos mesmos, de ser o caso:

1º.- Copia do documento de identidade da persoa solicitante.

2º.- Copia do permiso de circulación do vehículo, acompañada da documentación acreditativa da relación da persoa residente co vehículo nos casos b, c e d do apartado 1 deste artigo.

Para o caso das renovacións, engádese no artigo 111.5 unha frase para facer constar a documentación necesaria, reducida respecto da que se presentou para a obtención da autorización inicial, quedando o artigo 111.5 redactado como segue:

5. O período de vixencia da autorización será anual e estará referida á matrícula do vehículo para a que se concede e o sector no que ten validez o estacionamento, salvo que este poida ser modificado polas mesmas razóns polas que se modifiquen ou supriman temporalmente as prazas de estacionamento regulado (ORA). A persoa autorizada deberá renovar no prazo dun mes anterior ao fin de ano achegando a tal efecto unha declaración responsable de non modificarse as circunstancias que motivaron a autorización inicial e o xustificante do aboamento da taxa correspondente.

11. Que no artigo 112.2 se especifiquen as condicións de “rotación”, especificando espazo físico e/ou temporal, pois indica que o termo “lugar”, ao seu entender é ambiguo.

Desestímase a suxestión posto que no artigo xa se indica que se debe rotar a outro lugar, e por tanto non se pode ocupar a mesma praza.

12. Que no artigo 113.c. só se contempla un prazo para abonar a taxa por exceso, dunha hora, cando actualmente xa se regula ata dúas horas. O tempo para abonar o exceso de tempo permitido entendemos que xa está regulado a través de Ordenanza Fiscal.

Estímase a suxestión co fin de remitir á Ordenanza fiscal que regula as diferentes tarifas aplicables. O artigo 113 queda redactado como segue:

Artigo 113. Taxas

O estacionamento en zona ORA regulado nesta Ordenanza virá suxeito ao pago da taxa establecida na correspondente Ordenanza fiscal, na que se establecen as seguintes tarifas:



- a. *Tarifa por estacionamento en prazas de uso xeral.*
- b. *Tarifa por estacionamento sen título habilitante.*
- c. *Tarifa por exceso do tempo sinalado no título habilitante.*
- d. *Tarifa por estacionamento en prazas de residentes.*

13. Que no artigo 115.g. e para un control efectivo da hora gratuíta para persoas titulares da tarxeta de estacionamento en lugares reservados para persoas con mobilidade reducida, deberá requirirse a necesidade de emitir un billete en parquímetros ou por outros medios telemáticos, gratuito, que indique hora de inicio e hora de fin da exención do devandito estacionamento.

Estímase a suxestión, engadindo un sistema de control no apartado g do artigo 115 que queda redactado como segue:

g) Estarán exentos durante unha hora ao día do pago da taxa por estacionar na zona ORA de uso xeral (zona azul) os vehículos que transporten a persoas titulares da tarxeta para estacionamento en lugares reservados para persoas con mobilidade reducida. Para ese efecto deberán solicitar a incorporación da matrícula do vehículo na base de datos correspondente, acreditando que este vehículo garda relación con persoa titular da referida tarxeta de persoa con mobilidade reducida, sendo posible vincular un só vehículo por cada tarxeta. Mentres se estea facendo uso desta exención será obrigatoria a exhibición do orixinal da tarxeta correspondente no cadro de mandos do vehículo, colocada de forma que poida ser visible e lexible de forma íntegra. Para o adecuado control deste estacionamento, deberase obter o documento que acredite o inicio do estacionamento na máquina expendedora ou mediante aplicacións telemáticas ou outros medios habilitados para o efecto.

B. Con relación ao capítulo 3 do Título X relativo ao réxime xurídico sancionador da ordenación e regulación do aparcadoiro en superficie (ORA), suxírese o seguinte:

14. Que no artigo 189.1 non está incluída a infracción recollida na Ordenanza en vigor, relativa ao estacionamento fóra de praza: “Estacionar fóra dos límites marcados horizontalmente”.

Estímase a suxestión pese a que está xa contemplado no artigo 188.3 para o estacionamento en xeral, mais considérase adecuado para unha correcta xestión da zona de estacionamento regulada incluílo tamén no artigo específico de infracción na zona ORA:

Engádese o apartado seguinte ao artigo 189.1:

- g. Estacionar fóra dos límites marcados na sinalización horizontal da praza.*

15. Que no artigo 189.4. obsérvase un erro no prazo para eludir a imposición da sanción (1 hora) e importe 8 €, e que os devanditos conceptos están regulados en Ordenanza Fiscal. Por outra banda, indícase que “no caso das prazas de estacionamento azul, a persoa poderá eludir a imposición de sanción (...), neste caso recoméndase especificar que avisos de denuncia serían anulables, a) e c) soamente, ou a totalidade das contempladas.

Estímase a suxestión en liña co modificado no artigo 113 por suxestión anterior, quedando o artigo 189.4 redactado como segue:

4. No caso das prazas de estacionamento da zona de uso xeral, poderase eludir a imposición da sanción aplicable á infracción por non ter o título habilitante ou por excederse do tempo



abonado, a que se refiren os supostos a) e c) do apartado 1 deste artigo, mediante o abono, nas máquinas expendedoras ou por medios telemáticos, das tarifas que se establezan a tal efecto na correspondente Ordenanza fiscal para cada un deles, e dentro dos períodos de tempo que se determinen na dita Ordenanza fiscal.

C. Con relación á Disposición Transitoria Única, súxírese o seguinte:

16. Que no punto 4 se exceptúe na derogación da Ordenanza Actual ao comezo do novo contrato, o Anexo II: Usos e Sectores de zona ORA, mentres non se publique nova distribución.

Estímase a suxestión no sentido de incluír a transitoriedade necesaria no contrato regulador da ORA, quedando como segue:

4. As modificacións introducidas nesta Ordenanza con relación á Ordenación e regulación de aparcadoiro en superficie (ORA) respecto da anterior Ordenanza que se derroga coa aprobación desta, serán aplicables cando se formalice un novo contrato. Para o contrato vixente será de aplicación transitoria a Ordenanza municipal do servizo público de ordenación e regulación de aparcadoiro (ORA), aprobada definitivamente o 12 de xuño de 1998.

➤ N°23: ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CODIFICACIÓN COMERCIAL

Reclama esta Asociación que na Ordenanza se teña en conta que determinados sectores no ámbito da distribución de mercadorías, precisan dun abastecemento constante e solicita que esta circunstancia estea presente na ZBE e na amplitude de horarios das zonas de carga e descarga.

Infórmase de que esta Ordenanza xa amplía os horarios de carga e descarga respecto dos actuais, recollendo un horario que abarca practicamente todo o horario comercial. Por outra banda, no artigo 89 tamén se posibilita unha autorización expresa para outros horarios ou determinada sinalización distinta no panel da carga e descarga.

Por outra banda, no artigo 94 determínanse as excepcións nas paradas para determinadas subministracións e para a carga e descarga na ZBE xa se posibilita no artigo 20.2.d a carga e descarga nun determinado horario e, en caso de non ser suficiente por calquera razón que se alegue, tamén se establece un sistema de autorizacións nos Decretos aludidos no artigo 20.3, publicados no Boletín Oficial da Provincia da Coruña.

Por todo o exposto, desestímase a suxestión.

➤ N°24: J [REDACTED] O

Con relación á reclamación relativa ao artigo 121, relativo a dereitos de xestoras de estacionamentos, na que engade o dereito para dispoñer do servizo da grúa para a retirada de vehículos abandonados, e con relación á reclamación relativa ao artigo 129 para incluír como prohibición para as persoas usuarias a de abandonar vehículos no aparcadoiro, e con relación á reclamación relativa ao artigo 130 para que sexa facultade do Concello a súa retirada, infórmase de que é unha obriga da concesionaria manter o aparcadoiro e non se considera procedente incluír esta cuestión como dereito nin como prohibición para a persoa usuaria, pois a retirada dun vehículo abandonado require dun procedemento que non é obxecto desta Ordenanza.



Concello da Coruña

Con relación á reclamación relativa ao artigo 121 (dereito “e” proposto) e ás reclamacións relativas ao artigo 126, relativa ás obrigacións das xestoras de aparcadoiros, infórmase de que as Ordenanzas municipais son normas xurídicas que teñen por obxectivo regular materias da súa competencia de acordo coa lexislación reguladora das entidades locais. A potestade regulamentaria está prevista na Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local.

Entre estas materias sobre as que conta con un título competencia para exercer a potestade regulamentaria, no caso do concello da Coruña, encontramos materias de tráfico, estacionamento e mobilidade (art. 25.2.h da Lei 7/1985). En cumprimento deste mandato legal, deberá regular e manter ao día o estacionamento na nosa cidade, que se recolle nesta Ordenanza de Mobilidade Sostible.

Neste sentido, no título sétimo, artigo 117 a 135 recollese a normativa municipal de obrigado cumprimento para os aparcadoiros municipais, en especial nos artigos 121 de dereitos e 126 de obrigas dos aparcamentos. Nestes artigos búscase facer compatible a pluralidade de dereitos dos cidadáns, ordenando un aparcamento sostible e respectuoso.

Para dar cumprimento a estes mandatos recolleuse no artigo 126 entre as obrigas das concesionarias dos aparcadoiros municipais, os deberes de acceso aos espazos físicos que os albergan dos técnicos e axentes municipais para comprobación da normativa actual, como unha función de inspección habilitada pola normativa que regula a explotación do patrimonio municipal, no bo fin da concesión e no conxunto normativo que debe cumprir e facer cumprir o Concello. A pretensión dos alegantes de cingirse sómente a unha determinada interpretación dos pregos reitores de cada concesión, resulta contraria á normativa de xeral aplicación, sobre accesibilidade, seguridade e análoga.

Xa o digan ou non os pregos reitores é acervo xurídico común adaptarse por parte da concesionaria ao progreso técnico e tecnolóxico que implica unha mellora para a cidadanía e para os usuarios de cada ben concesionado, máis tamén produce ordinariamente unha mellora na eficiencia e rendibilidade económica das concesións. É simplemente aplicar a coñecida como cláusula de progreso.

As condicións da explotación e prestación deben adaptarse aos cambios normativos e non se pode por vía dun contrato ou dos pregos reitores recortar a potestade regulamentaria do Concello. So se esta adaptación resultase tan onerosa que chegara a subverter o equilibrio financeiro da concesión, con risco para o seu mantemento, incluso coas vantaxes e eficiencias da propia innovación, o propio sistema permite mecanismos de reequilibrio que se deben estudar caso por caso, sen que unha Ordenanza sexa o ámbito administrativo adecuado.

En canto a referencia que se fai no artigo 126 letra f) da Ordenanza sobre responsabilidade por danos e perdas, non poden os alegantes buscar un cambio do instituto da responsabilidade patrimonial definido e regulado na Lei 40/2015, posto que esa proposta que vai máis alá da regulación legal suporía aprobar unha norma regulamentaria contra-lem.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 130, Facultades do Concello da Coruña respecto dos aparcadoiros municipais, estímase parcialmente a reclamación, quedando os apartados 1 e 2 do artigo 130 como segue:

1. O Concello da Coruña poderá modificar libremente, de forma motivada, o réxime de circulación e estacionamento na zona de influencia do estacionamento.



2. O Concello da Coruña poderá requirir do concesionario o establecemento de zonas de estacionamento para bicicletas naqueles espazos aptos para este uso sen diminuír as prazas de estacionamento de vehículos.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 131, desestímase a alegación de non poder o Concello dentro da súa labor inspectora, de solicitar datos sobre a demanda, os ingresos e os gastos así como as contas, entendendo que non se vulnera normativa algunha.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 133, sobre puntos de recarga eléctrica, desestímase a reclamación, pois a redacción actual do artigo deriva dunha norma de carácter superior que non precisa que sexa de aplicación unicamente ás prazas de rotación.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 135, desestímase a regulación xenérica de actualización de tarifas proposta, tendo que acudir aos pregos da licitación. Desestímase esta reclamación.

Con relación á reclamación relativa ao artigo 144, de sinalización de vao, desestímase a reclamación pois xa se ten considerado outras posibilidades segundo o informe técnico.

➤ **Nº25: GRUPO MUNICIPAL PARTIDO POPULAR DE A CORUÑA**

A alegación comeza cunha exposición de motivos que expón o grupo político municipal que a presenta e que, por tanto, non debe ser obxecto de valoración neste informe-proposta. Así mesmo, tampouco procede pronunciamento ningún sobre a retirada da Ordenanza nin sobre a solicitude de non aprobación definitiva desta, cuestións ambas que corresponden ao Pleno da corporación. Unicamente se precisa que, con relación á necesidade de actualización do PMUS de maneira previa á aprobación definitiva da Ordenanza de Mobilidade Sostible, infórmase de que, se ben na actualidade o Concello da Coruña, a través do Servizo de Mobilidade está xa a traballar na posta en marcha dos traballos precisos para a actualización do PMUS, hai que salientar que coa aprobación desta Ordenanza estase a dar cumprimento aos obxectivos do PMUS en vigor, que indica como un deses obxectivos a redacción da Ordenanza de Mobilidade Sostible e a adecuación das entón existentes que agora se inclúen nesta Ordenanza.

Alegación 1:

Recolle unha serie de manifestacións sobre a Seguridade Pública, a necesidade de incorporar un maior compromiso institucional coa formación e tamén manifesta que debía incorporarse a dixitalización como parte do desenvolvemento sostible.

Resposta:

Ao non formularse proposta ningunha de modificación do texto normativo, cabe unicamente poñer de manifesto o esforzo innovador realizado polo Concello da Coruña. Pode observarse facilmente nas rúas da cidade o importante despregamento de paneis, cámaras e redes que as comunican co centro de control de tráfico CIMOB, e que supuxo un importante esforzo investidor executado durante os últimos exercicios.

As campañas formativas e educativas que poida levar a cabo o Concello en materia de seguridade viaria non son obxecto de regulación da Ordenanza de Mobilidade Sostible, senón que se trata de cuestións formativas de especial relevancia, dirixidas a todo tipo de entidades



e asociacións ou centros educativos, e que son ofertadas anualmente pola Área de Seguridade Cidadá, as que se unen as campañas informativas que se realizan en colaboración coa DXT. Outro exemplo de campaña formativa e educativa é a levada a cabo con motivo da Semana da Mobilidade ou en días puntuais como o Día da bicicleta.

Estímase parcialmente o alegado, no sentido de engadir un novo apartado no artigo 3, co seguinte contido: *“k. Incorporación da dixitalización como parte esencial do desenvolvemento urbano sostible”*.

Alegación 2:

Indica que non se describen as zonas compartidas en toda a norma, aínda que están sinalizadas na cidade naqueles tramos de zonas peonís onde as bicicletas, ciclos e VMP poden circular a unha velocidade máxima de 10 km/h.

Resposta:

Estímase parcialmente a alegación no sentido de recoller no único lugar da norma no que se facía referencia a zonas compartidas, o artigo 9.4., referencia a rúas residencias e zonas de preferencia peonil, descritas no artigo 12. O artigo 9.4 queda redactado como segue:

4. As persoas usuarias do espazo público deberán prestar atención á sinalización, sobre todo, nas rúas residencias e zonas de preferencia peonil.

Alegación 3:

Reclama retirar a prioridade aos ciclistas nas beirarrúas bici debido ao grave perigo que supoñen. Propón eliminar este tipo de uso compartido das beirarrúas polos problemas que xeran.

Resposta:

Infórmase de que que en virtude da corrección do artigo 14 e da estimada na alegación número 8, a palabra Beirarrúa-bici xa non se emprega e se elimina como corrección material no texto, ao tratarse dun carril-bici sinalizado na beirarrúa, mais un carril-bici ao fin e o cabo.

Alegación 4:

A regulación das ZBE e ZBECor debería producirse posteriormente á actualización do PMUS, por ser unha das principais causas de anulación en recentes sentenzas xudiciais en España.

As ZBE non poden ser discriminatorias para as clases máis humildes da sociedade que non poden permitirse comprar un coche eléctrico. A Coruña atópase nun escenario favorable de valores límite, debido á súa situación xeográfica, polo que vemos innecesaria a aplicación de tales medidas. A creación destas zonas ou a ampliación das mesmas, esixidas pola Lei 7/2021, do 20 de maio, debe ser competencia do Pleno do Concello e debe contar con todas as garantías procedimentais e xurídicas para que non sexa anulada pola xustiza.

Sen un PMUS actualizado, consonte á nova configuración da cidade e coas novas realidades en materia de mobilidade, non é posible falar da implantación das ZBE.

Resposta:



Concello da Coruña

Por unha banda, se ben na actualidade o Concello da Coruña, a través do Servizo de Mobilidade está xa a traballar na posta en marcha dos traballos precisos para a actualización do PMUS, hai que salientar que coa aprobación desta Ordenanza estase a dar cumprimento aos obxectivos do PMUS en vigor, que indica como un deses obxectivos a redacción da Ordenanza de Mobilidade Sostible e a adecuación das entón existentes que agora se inclúen nesta Ordenanza.

Por outra banda, e con relación á zona de baixas emisións, infórmase que se establece, con esta Ordenanza, unha zona de baixas emisións denominada ZBE CENTRO na contorna delimitada no Anexo II, que comprende a Cidade Vella, Avenida da Marina, Paseo do Parrote e determinadas rúas da Pescadería, permitíndose no devandito territorio a circulación exclusiva de determinados vehículos conforme ao artigo 20 da Ordenanza. Implántase nunhas zonas declaradas como zonas peonís nos anos 2017 e 2018, rexendo para obter autorización de circulación os Decretos da Alcaldía de 27 de marzo de 2017 polo que se regulan as zonas peonís reguladas (ZPR) e do 1 de xuño de 2018 polo que se delimita o ámbito da Cidade Vella como área de preferencia peonil, polo que as restricións establecidas na Ordenanza concordan coas xa implantadas nas ZPR citadas, engadindo unha ampliación de horario de carga e descarga de mercadorías para determinadas etiquetas ambientais co fin de estimular e impulsar a utilización de vehículos menos contaminantes buscando unha mellora da calidade do aire e unha minoración do ruído. Consecuentemente, ao non existir novas restricións, non se produce discriminación algunha e ademais, a publicidade e transparencia queda garantida polas regulacións xa implantadas e experimentadas durante os pasados exercicios.

Cabe salientar que A Coruña atópase nun escenario de cumprimento dos valores límite de calidade do aire vixentes, o que nos permite expor como obxectivo os novos valores límite para 2030 e as Directrices da OMS.

A implantación e regulación das seguintes fases da zona de baixas emisións, requirirá da aprobación dun novo proxecto de Zona de Baixas Emisións pola Xunta de Goberno Local, que deberá cumprir as esixencias do artigo 10 do RD 1052/2022 e os obxectivos para alcanzar uns niveis de calidade do aire que garantan a saúde das persoas, tal e como recolle o dito RD 1052/2022. A actualización do proxecto de ZBE ten que cumprir coas esixencias do artigo 10 do Real Decreto 1052/2022 do 27 de decembro e contará co trámite de exposición ao público.

Desestímase por tanto a alegación.

Alegación 5:

Recalca que a accesibilidade universal debe terse en conta de xeito transversal e formula cuestións sobre a regulación dos ritmos dos semáforos neste sentido.

Resposta:

Non formula proposta de modificación de artigo ningún. A accesibilidade universal constitúe un dos principios informadores da Ordenanza, sendo a normativa de accesibilidade de obrigado cumprimento e de rango superior a esta Ordenanza. Polo que os ritmos dos semáforos terán que adecuarse á dita normativa e aos principios informadores desta Ordenanza, non sendo preciso regular nela os tempos dos semáforos.

Desestímase a alegación.



Alegación 6:

Considera deficitario o tratamento na Ordenanza en materias como ampliar beirarrúas, eliminar obstáculos e instalar ramplas mecánicas en zonas con pendente.

Resposta:

A instalación de ascensores, escaleiras mecánicas ou a ampliación de beirarrúas forma parte da actuación ordinaria dos servizos de Infraestruturas e Mobilidade Urbana polo que non é preciso incorporar na Ordenanza referencias ás ditas actuacións, polo que se desestima a alegación. Un dos principio informadores da Ordenanza recollidos no artigo 3 é a accesibilidade universal para garantir o acceso universal aos sistemas de transporte e mobilidade, con especial referencia ás persoas con discapacidade ou diversidade funcional.

Alegación 7:

Indica que non existe ningún artigo referente á regulación expresa de novos modos de mobilidade a través do aluguer de patinetes, motos eléctricas, vehículos compartidos.

Resposta:

Os transportes non descritos na Ordenanza, como os indicados na alegación, poderán ser obxecto de autorización. No caso de que comporten aproveitamento económico e se detecte unha demanda que supoña problemas de conxestión de tráfico ou do dominio público e por razóns de seguridade viaria, deberán ser obxecto de concorrencia competitiva e precisarán de licenza de actividade, ademais da autorización para circular pola cidade. Desestímase por tanto a alegación.

Alegación 8:

Reclama que se debería ter en conta algo fundamental como instalar máis bancos para facilitar o descanso das persoas con dificultades de mobilidade.

Resposta:

A instalación de bancos forma parte da actuación ordinaria do servizo de Infraestruturas polo que non é preciso incorporar na Ordenanza referencias ás ditas actuacións, polo que se desestima a alegación. Un dos principio informadores da Ordenanza recollidos no artigo 3 é a accesibilidade universal para garantir o acceso universal aos sistemas de transporte e mobilidade, con especial referencia ás persoas con discapacidade ou diversidade funcional.

Alegación 9:

Ademais do uso obrigatorio do casco para ciclistas menores de 16 anos e recomendable para o resto: reclama que debería recomendarse tamén o uso de elementos reflectantes en ciclistas.

Resposta: desestímase a alegación posto que xa está contemplado na Ordenanza, no artigo 33.1:

1. Os ciclos e bicicletas deberán ser visibles en todo momento. Os ciclos e bicicletas que circulen entre o ocaso e a saída do sol ou cando existan condicións meteorolóxicas ou



Concello da Coruña

ambientais que diminúan a visibilidade deben levar aceso a iluminación que corresponda segundo o RXCIR.

Así mesmo, nestes mesmos supostos, as persoas usuarias de ciclos e bicicletas deberán facer uso de pezas reflectoras, sendo recomendable a utilización das devanditas pezas sempre, aínda que exista luz diúrna e non concorran factores que diminúan a visibilidade.

Ademais, as bicicletas estarán dotadas dos elementos reflectores e sonoros (timbre) que, debidamente homologados, determináanse no RXV.

Alegación 10:

Reclama regular o sistema de alugueiro privado de bicicletas, EPAC ou bici-taxi (TUK-TUK).

Resposta:

Os transportes non descritos na Ordenanza, como os indicados na alegación, poderán ser obxecto de autorización. No caso de que comporten aproveitamento económico e se detecte unha demanda que supoña problemas de conxestión de tráfico ou do dominio público e por razóns de seguridade viaria, deberán ser obxecto de concorrencia competitiva e precisarán de licenza de actividade, ademais da autorización para circular pola cidade. Desestímase por tanto a alegación.

Alegación 11:

Reclama que se esixa un seguro de responsabilidade civil obrigatorio para VMP, e campañas municipais de sensibilización viaria e control de infraccións.

Resposta:

Estímase a suxestión, como consecuencia dunha norma superior que o fai obrigatorio a partir de xaneiro de 2026, quedando o artigo 38.12 redactado como segue:

12. Será obrigatorio dispoñer dun seguro de responsabilidade civil con cobertura de danos a terceiros en caso de accidente, na forma e contía indicada na disposición adicional primeira da Lei 5/2025, do 24 de xullo, pola que se modifican o texto refundido da Lei sobre responsabilidade civil e seguro na circulación de vehículos de motor, aprobado polo Real Decreto Legislativo 8/2004, do 29 de outubro, e a Lei 20/2015, do 14 de xullo, de ordenación, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa.

Alegación 12:

Reclama crear un rexistro municipal de VMP e regular os que se usan con fins turísticos en réxime de aluguer esixindo o cumprimento de tódalas normas de circulación para este tipo de vehículos.

Resposta:

Desestímase a alegación por estar xa previsto na Ordenanza no artigo 41:

O Concello da Coruña poderá establecer un rexistro para os VMP no que constará a marca, modelo e número de bastidor/serie, para os efectos de identificación.



Concello da Coruña

O cumprimento das normas é obrigatorio para todos os medios de transporte, non procede aclaralo para cada un deles.

Alegación 13:

Reclama garantir a accesibilidade dos buses urbanos no que respecta ó seu mantemento, incluíndo elementos como as ramplas, botóns de parada e sinalización sonora e visual.

Resposta: como consecuencia da reclamación nº7, xa se ten incorporado na Ordenanza esta previsión no artigo 50.1.

Alegación 14:

Reclama ampliar o uso da rampla ou calquera outro mecanismo que facilite o acceso a todas as persoas con mobilidade reducida, non só as que usan cadeira de rodas.

Resposta: como consecuencia da reclamación nº7, xa se ten incorporado na Ordenanza esta previsión no artigo 50.1.

Alegación 15:

Reclama que todas as paradas del transporte urbano deben ser seguras e accesibles, con información visual e sonora do tempo de chegada dos buses.

Resposta: esta esixencia xa está prevista en norma de rango superior, no Real Decreto 1544/2007, do 23 de novembro, polo que se regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos modos de transporte para persoas con discapacidade, polo que non resulta preciso a súa incorporación na Ordenanza.

Alegación 16:

Crítica a falta de medidas para promover a intermodalidade (bus-lanzadeira desde aparcadoiros disuasorios, tarxeta multitransporte, etc.).

Resposta: esta previsión xa está contida na Ordenanza: artigos 3, 36, 42 ou 52, e con relación á tarxeta multitransporte, estase a desenvolver en colaboración coa Xunta de Galicia e o Estado a incorporación de novos medios de pago no transporte, polo que se desestima a alegación.

Alegación 17:

Propón prohibir expresamente fumar, beber ou consumir drogas no interior de calquera transporte público.

Resposta: estes aspectos se recollen no artigo 50.3 da Ordenanza aprobada inicialmente e modificado coas alegacións nº 6, 7, 9 e 10.

Alegación 18:

Propón manter o sistema actual de comunicación de altas/baixas no taxi, tres días despois en lugar de tres días antes do comezo da prestación por parte do conductor.

Resposta: como consecuencia da alegación nº2 e 5 xa se modifica esta cuestión, quedando o artigo 67.4 segue: *As altas e baixas do persoal asalariado adscrito a cada vehículo deberán*



Concello da Coruña

poñerse en coñecemento do Concello da Coruña con carácter previo ao inicio de prestación do servizo. Para este coñecemento, deberán presentar a alta na Seguridade Social e o contrato laboral.

Alegación 19:

Propón, para garantir servizos, autorizar o paso de taxis por zonas peonís para dar servizo a persoas con mobilidade reducida, restrinxíndoo tan só ó propio servizo e non só a residentes.

Resposta: estímase esta reclamación quedando redactado o artigo 70.6 como segue:

6. Autorízase aos taxis para circular por vías peonís co obxectivo de prestar servizo ás persoas titulares dunha acreditación de mobilidade reducida.

Cada servizo que se realice con inicio ou fin en zona peonil deberá ser comunicado previamente á Policía Local a través do medio que en cada momento se estableza.

Alegación 20:

Indica que o Concello é a administración que ten a obriga de regular os servizos de VTC. Critica a falta de regulación de mecanismos de control dos servizos VTC, e non se dispón na Ordenanza se vai ser a Policía Local quen os controle.

Resposta: infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico

1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.



2. *En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.*

3. *En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.*

Con relación ás condicións de funcionamento dos VTC indicadas na alegación, infórmase de que é a normativa autonómica de aplicación a que as establece, e no relativo ao control do cumprimento deste servizo no termo municipal, infórmase de que o citado control enmárcase nas funcións da Policía Local.

Alegación 21:

Pide confiar nos profesionais do taxi e limitar a obriga de acreditar coñecementos só aos novos condutores.

Resposta:

Solicita que na renovación da capacitación profesional non se esixa proba de coñecementos. Considérase que non procede a súa regulación nesta Ordenanza senón nunha Instrución que regule a capacitación profesional no acceso e renovación.

Alegación 22:

Propón que a Ordenanza debe especificar a obriga de pagar a tarifa que se estableza como prezo da viaxe no taxi, igual que a Ordenanza recolle para o bus.

Resposta: esta proposta xa foi incluída no texto como consecuencia da alegación da ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTO- TAXI DE A CORUÑA , incluíndo un apartado 2 no artigo 66 que se redacta como segue: *As persoas usuarias do taxi terán as obrigas e prohibicións indicadas no artigo 50, con excepción das específicas do bus urbano*, pasando a titularse o artigo: *Artigo 66. Deberes das persoas profesionais e usuarias do taxi.*

Alegación 23:

Propón que o artigo 70.2 sexa redactado de novo por ser contrario ao previsto no Decreto 103/2018, do 13 de setembro; as persoas usuarias do transporte público urbano poderán utilizar indistintamente tanto o vehículo que está en cabeceira de parada como o segundo.

Resposta: esta resposta xa foi incluída no texto como consecuencia da alegación da ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTO- TAXI DE A CORUÑA, e o artigo 70.2 que queda redactado como segue: *Nas paradas, as persoas usuarias poderán escoller o vehículo que lle preste o servizo entre os que ocupen as dúas primeiras posicións na correspondente parada, agás que polo número de persoas que pretendan subir ao taxi, ou polas condicións das persoas usuarias, necesiten un vehículo cun maior número de prazas ou adaptado. Nese caso poderán subirse ao primeiro dos que estean na parada que cumpra os requisitos.*



Alegación 24:

Propón autorizar a recollida das persoas usuarias do transporte público urbano fóra das paradas cando o vehículo se atope a máis de 50 metros (e non de 100 metros) de distancia das mesmas e circule nese momento co módulo identificador luminoso. Isto melloraría a prestación do servizo.

Resposta: esta resposta xa foi incluída no texto como consecuencia da alegación da ASOCIACIÓN LOCAL DE AUTO- TAXI DE A CORUÑA, e o artigo 70.3 que queda redactado como segue: *Autorízase a recollida de pasaxeiros e pasaxeiras fóra das paradas, sempre que o vehículo estea a máis de 50 metros de distancia daquelas e circulen nese momento co módulo indicador luminoso exterior en situación dispoñibilidade do vehículo como libre. Esta esixencia non será aplicable ás persoas con diversidade funcional ou discapacidade que presenten mobilidade reducida que soliciten un taxi adaptado.*

Alegación 25:

Indica que para os transportes especiais ou discrecionais déixase aberta a posibilidade de esixir distintivos ambientais ou Emisións ECO para a categoría M1, o que lle parece pouco xustificable nunha cidade que non presenta problemas ambientais. Propón que o Concello estableza unha liña de axudas para o cambio de vehículos, semellante ás subvencións das que xa dispoñen outros colectivos.

Resposta: estímase parcialmente no sentido de eliminar a categoría M1 mais tendo en conta de que se trata dunha posibilidade, non dunha esixencia, que deixa aberta a posibilidade de mellorar as condicións ambientais da cidade se as condicións ambientais ou a normativa así o requirisen. Queda por tanto o artigo 75.2 redactado como segue:

2. Os vehículos utilizados deberán estar homologados para o transporte de persoas e non poderán transportar maior número do que estableza a súa ficha técnica. Na devandita autorización establecerase o tipo de vehículo, número de persoas viaxeiras máximo, horario do servizo, rutas a realizar e toda aquela información que poida ser relevante na prestación do antedito servizo.

Os vehículos deberán ter en vigor o correspondente seguro de responsabilidade civil que cubra posibles danos e prexuízos a persoas usuarias e a terceiras persoas.

O Concello poderá esixir que os vehículos empregados estean clasificados segundo un determinado distintivo ambiental.

Alegación 26:

Reclama que se especifique a ratio esixible de taxis adaptados para as persoas con mobilidade reducida durante as 24 horas de todos os días do ano (segundo o RD 1544/2007, do 23 de novembro, a ratio mínima é do 5% para municipios de máis de 50.000 habitantes).

Resposta: desestímase a alegación posto que xa se establece un ratio mínimo na norma citada e regúlase na Ordenanza o seguinte ao respecto: *O Concello da Coruña asegurará a dispoñibilidade de vehículos adaptados a persoas de mobilidade reducida, para o que poderá establecer calendarios, unha vez escoitadas as asociacións profesionais, cuxo obxectivo sexa a dispoñibilidade deste tipo de vehículos as 24 horas do día, os 7 días da semana, sen prexuízo dos dereitos laborais das persoas traballadoras.*



Alegación 27:

Considera que cómpre deixar constancia de que, por tratarse dun transporte público, os condutores de taxi están obrigados a facilitar a entrada ou saída de persoas con discapacidade ou mobilidade reducida. Isto inclúe non só permitir o acceso, senón tamén axudar no embarque e desembarque, colocar os sistemas de ancoraxe e cintos, así como cargar os elementos necesarios como cadeiras de rodas ou cans guía.

Estímase a alegación, engadindo un paragrafo no artigo 66.1: *A persoa condutora do taxi prestará toda a axuda precisa ás persoas con mobilidade reducida no embarque e desembarque, cos sistemas de ancoramento e seguridade e ao acomodar no vehículo maletas ou cadeiras de rodas.* Tipificándose como moi grave esta falta no artigo 186: *Non prestar a axuda precisa ás persoas con mobilidade reducida.*

Alegación 28:

Indica que atendendo a criterios de accesibilidade universal, será necesario especificar que calquera aplicación destinada a facilitar a reserva e uso de taxis deberá ser accesible universalmente.

Resposta: considérase que o establecido nos artigo 72, puntos 2 e 3, é suficiente para garantir o alegado, polo que se desestima a alegación.

Alegación 29:

Propón que na relación de vehículos que poden estar acendidos mentres están detidos, deberían incluírse os vehículos que dispoñen do dispositivo start/stop, que aínda que non sexan de emisións contaminantes nulas, ao estar parados non contaminan hasta que pisan o acelerador.

Resposta: estímase parcialmente a alegación no sentido de suprimir no artigo 78.c.a palabra parado.

Alegación 30:

Expón que debería especificarse claramente que o peso máximo autorizado de carga para un vehículo pode ser de ata 3500 kg, podendo o vehículo, en función das súas características, chegar ás 12 toneladas de peso total.

Resposta: as tonelaxes referidas na Ordenanza nos artigos relativos a circulación de pesados e transportes especiais e para a carga e descarga, refírense, tal e como se indican na Ordenanza, á MMA (masa máxima autorizada) do vehículo, polo que se desestima a suxestión.

Alegación 31:

A Unión Europea obriga cada vez máis á relación administración-administrado a través das declaracións responsables; neste sentido, no caso da distribución urbana de mercadorías, propón que se a administración non pode contestar en prazo, debe entenderse o silencio como favorable ao administrado, para evitar os prexuízos que se poidan causar a empresas ou particulares. Non se pode deixar ao criterio subxectivo un dereito regulado.



Concello da Coruña

Resposta: Desestímase a alegación dada a importancia da regulación para a seguridade viaria e das persoas.

Alegación 32:

Propón a regulación da carga e descarga segundo un triplo horario: matutino, vespertino e completo, aumentando nalgúns casos o horario pola mañá e noutros casos pola tarde, mentres que o completo fose un pouco máis reducido nos extremos dos anteriores (por exemplo, a zona dos mercados municipais necesita comezar antes das 8 da mañá e polas tardes están pechados).

Resposta: desestímase a alegación por estar xa contemplado na Ordenanza a posibilidade de autorizacións expresas e modificacións nos horarios.

Alegación 33:

Considera que debido á configuración dos aparcadoiros subterráneos municipais, e sobre todo á súa altura, e a que adoitan estar completos, non parece factible habilitar espazos para as plataformas de distribución de mercadorías de última milla. Insta a contemplar outra solución.

Resposta: no artigo 134, Servizos complementarios e accesorios, régúlase a posibilidade de que a solicitude razoada da xestora poderá autorizarse polo órgano competente, previo informe favorable dos servizos técnicos das Administracións Públicas competentes, a prestación dese tipo de servizos. Desestímase por tanto a alegación posto que esta posibilidade levarase a cabo só no caso de que sexa factible.

Alegación 34:

Propón estudar unha bonificación nas tarifas dalgúns aparcadoiros para colectivos que teñen permitido usar as zonas de carga e descarga pero requiren máis de 15 minutos de parada, coa intención de que deixen libres as zonas de carga e descarga para o seu uso real.

Resposta: as tarifas veñen reguladas nos pregos da licitación non sendo obxecto de regulación nesta Ordenanza, polo que se desestima a alegación.

Alegación 35:

Na Ordenanza, en canto ás zonas de carga e descarga para a Distribución Urbana de Mercadorías (DUM), dise que o Concello disporá zonas habilitadas para estes fins. Expoñen que debería establecerse unha ratio segundo cada zona da cidade e elaborarse un mapa por distritos de localización desas zonas que debería figurar como anexo á presente Ordenanza.

Resposta: esta localización non é obxecto desta Ordenanza, senón da planificación para a situación destas zonas, que partirá dos obxectivos indicados nela.

Alegación 36:

Expón que na Ordenanza se establece que os transportes especiais poderán ser limitados polo Concello a circular por determinadas vías da cidade ou a uns horarios ou días específicos. Porén, non existe ningunha planificación de rutas alternativas en caso de emerxencia ou de situación excepcional, ao non existir un PMUS actualizado que recolla estas continxencias.



Resposta: desestímase esta alegación posto que non é obxecto da Ordenanza de Mobilidade Sostible o establecemento de ditas rutas. Estas rutas deben incorporarse nas ordes de servizo, plans de autoprotección específicos para cada actividade e evento e plan de emerxencia correspondente, en colaboración cos corpos de seguridade do Estado.

Alegación 37:

En relación coas paradas que deben realizar determinadas empresas para prestar algúns servizos, algún deles de utilidade pública, (por exemplo, os servizos farmacéuticos ou de laboratorio) entende que non se lles debe esixir a presenza de dúas persoas, o condutor e o acompañante, debido ao elevado custo que iso suporía.

Resposta: Desestímase esta proposta posto que a subministración de produtos farmacéuticos e de laboratorio a farmacias xa se establece no artigo 94 como unha excepción, e poden facer parada sen necesidade de autorización. O requisito de que a persoa condutora non abandone o vehículo e que a subministración sexa realizada por outra persoa obedece a unha necesidade de garantir a seguridade viaria, toda vez que se trata dunha parada e non dun estacionamento. Por outra banda, a Ordenanza establece outras formas de facer a distribución, facendo uso das zonas de carga e descarga xenéricas e tamén establecendo a posibilidade de cargas e descargas nunha reserva de espazo de carácter anual vinculada ao local, regulada no artigo 150.

Por outra banda, o artigo 94 fai referencia a que a subministración sexa realizada por outra persoa que non sexa o condutor, mais non necesariamente ten esta persoa que viaxar no vehículo senón que podería mesmo ser persoal do local ao que se serve os produtos farmacéuticos.

Alegación 38:

Solicita que non se modifique a zona actual de ORA e, por tanto, se modifique o plano anexo na Ordenanza eliminando/suprimindo as zonas perimetradas en cor vermella onde se prevé ampliar o perímetro actual.

Resposta: o que se establece a través do anexo V é un ámbito máximo de aplicación ao que se chegou por agregación dos recintos a solicitude dos representantes sociais dos veciños aos que se lle aplicou un criterio de continuidade. A implantación finalmente pasará por un proceso rigoroso de estudos y análises técnicos que dará lugar á aprobación dos ámbitos de implantación que correspondan dentro de ese recinto máximo. Neste sentido xa a Ordenanza no artigo 107.2 recolle *A implantación dunha ou outra modalidade das prazas de estacionamento na zona ORA realizarase en función das necesidades de cada barrio, distrito ou zona tras os informes técnicos pertinentes, e requirirá a aprobación polo órgano municipal competente, así como a súa posterior publicación no Boletín Oficial da Provincia.* Consecuentemente, desestímase a alegación.

Alegación 39:

Propón que os residentes que teñan o seu vehículo estacionado e que por causas de forza maior non poidan movelo dentro dos sete días que teñen autorizados, poidan comunicar ao Concello estas circunstancias para ampliar ese período o estritamente necesario, debendo presentar os xustificantes acreditativos de tal forza maior.

Resposta: se ben a Ordenanza ten que por un máximo de estancia, as causas de forza maior, como o seu propio nome indica, poderán ser atendidas se ven acompañadas da acreditación



correspondente. Desestímase a alegación posto que non é obxecto da Ordenanza recoller toda a casuística que poda presentarse.

Alegación 40:

Na parte da Ordenanza destinada ás prazas de estacionamento para persoas con discapacidade que presenten mobilidade reducida (PMR), establece que o Concello habilitará espazos na calzada destinados especificamente para estas prazas, porén, non se fai referencia nin a cantas nin ao seu deseño.

Solicita que se cumpra a ratio por distrito de prazas para persoas que presenten mobilidade reducida (PMR) e que no deseño de ditas prazas se cumpra a normativa, ca achega dun anexo no que se reflicta claramente dito deseño e as súas correspondentes medidas.

Resposta: as características das prazas para persoas con mobilidade reducida e o seu ratio veñen definidas na normativa de accesibilidade de rango superior. Desestímase a alegación posto que non é obxecto da Ordenanza recoller estes aspectos, que son de obrigado cumprimento por norma superior e que en todo caso poderán vir recollidas no Plan de accesibilidade.

Alegación 41:

No artigo referente aos vehículos exentos do pago na zona ORA, entende necesario que se inclúa un apartado no que se permita a utilización das prazas ORA de forma gratuíta a aquelas persoas con mobilidade reducida, en aplicación da normativa estatal. Moitas cidades españolas xa decidiron implantar esta medida.

Resposta: Na Ordenanza xa se recolle esta previsión, no artigo 115.g., polo que se desestima a suxestión.

Alegación 42:

En relación coas obrigas das empresas xestoras dos aparcadoiros e tendo en conta todos os aspectos relativos á accesibilidade universal e ao seu amparo legal, considera necesario incluír na Ordenanza: ter garantida a accesibilidade para persoas con mobilidade reducida, contando cun ascensor, sancionar calquera avaría non arranxada no prazo de 15 días, dispoñer dunha ratio de prazas PMR preto do ascensor, dispoñer de sinais que especifiquen que indiquen cantas prazas PMR están libres e ter garantida a accesibilidade universal en calquera espazo, coma os aseos.

Resposta: a Ordenanza xa recolle estas previsións de accesibilidade no artigo 126, para que os estacionamentos públicos adapten as instalacións ao que en cada momento e segundo o progreso da ciencia dispoña a normativa técnica, medioambiental, de accesibilidade e eliminación de barreiras e de seguridade de uso que resulte de aplicación. Desestímase por tanto esta alegación.

Alegación 43:

Propón que no artigo que se refire aos dereitos das persoas usuarias dos aparcadoiros municipais, se engada a indicación onde se atopan as prazas para persoas con mobilidade reducida, cuxa situación deberá estar debidamente sinalizada e que se garanta un correcto uso das prazas PMR.



Resposta: Estímase a alegación, engadindo o relativo á sinalización das prazas PMR, no artigo 126.q, quedando como segue: *q. Dotar ao aparcadoiro de prazas destinadas a persoas con diversidade funcional ou discapacidade que presenten mobilidade reducida na contía establecida pola normativa de aplicación en vigor no momento da aprobación desta Ordenanza, cuxa situación deberá estar sinalizada adecuadamente nos accesos.*

Alegación 44:

No relativo aos aparcadoiros municipais, non se fai referencia en ningures da Ordenanza ás dimensións que deben de ter as prazas de estacionamento, que actualmente non se atopan adaptadas nin á normativa vixente nin ás dimensións dos vehículos actuais.

Resposta: a Ordenanza xa recolle estas previsións de accesibilidade no artigo 126, para que os estacionamentos públicos adapten as instalacións ao que en cada momento e segundo o progreso da ciencia dispoña a normativa técnica, medioambiental, de accesibilidade e eliminación de barreiras e de seguridade de uso que resulte de aplicación. Desestímase por tanto esta alegación.

Alegación 45:

Expón que a concesión do servizo de retirada de vehículos está caducada desde o ano 2021. Ao non existir un prego actualizado, descoñécese o cumprimento das características técnicas, requisitos operativos e de seguridade dos vehículos e do persoal, nin tampouco os criterios de adxudicación.

Resposta: non é obxecto da Ordenanza de Mobilidade Sostible cuestións relativas aos pregos de licitación da grúa. Desestímase por tanto a alegación.

Alegación 46:

Indica que non constan en ningún apartado da Ordenanza as medidas medioambientais que debe cumprir o depósito municipal de vehículos.

Resposta: non é obxecto da Ordenanza de Mobilidade Sostible cuestións relativas as medidas medioambientais que debe cumprir o depósito municipal de vehículos. Desestímase por tanto a alegación.

Alegación 47:

Propón a introdución das seguintes sancións no réxime xurídico sancionador:

- Introducir unha sanción leve para aqueles usuarios que non abonen o custo do transporte en taxi.
- Circular os taxis por rúas peonís sen que o servizo fose previamente solicitado por algún dos medios habilitados para tal fin.
- Fumar, beber ou consumir drogas en autobuses urbanos, taxis ou VTC.

Resposta: as cuestións primeira e terceira foron incluídas na Ordenanza como consecuencia doutras alegacións (artigos 50 e 185) e a segunda xa estaba contemplada no texto aprobado inicialmente (artigo 186)

Alegación 48:



Concello da Coruña

No apartado sobre infraccións e sancións en materia de taxis e VTC, propón incluír dentro das infraccións graves o feito de non mostrar de forma clara as diferentes tarifas, que deberán estar tamén en Braille, así como as seguintes:

- Negarse a axudar a entrar ou saír do vehículo a persoas que acrediten ter unha discapacidade.
- Negarse a transportar persoas con mobilidade reducida ou a axudar a introducir no taxi os elementos de apoio á mobilidade (cadeiras de rodas, andadores, muletas, etc.).

Resposta: estímase esta alegación en concordancia co resultado da alegación 27 desta mesa reclamación.

Alegación 49:

O Concello da Coruña conta cun servizo municipal de Transportes Lixeiros (existen paradas e zonas reservadas para este servizo) desde hai máis de 50 anos e non temos constancia da súa disolución. Non se contempla nesta Ordenanza ningún capítulo para seguir regulando este servizo público, a pesar de que dispón de zonas reservadas. Polo tanto, propón que se debería regular o mantemento deste servizo ou, no seu caso, xustificar debidamente a súa disolución.

Resposta: desestímase esta alegación posto que coa normativa vixente, as tarxetas de transporte son competencia autonómica e non municipal. As licenzas municipais de transporte lixeiro existentes deberán ser estudadas nos seus respectivos expedientes non podendo ser reguladas nesta Ordenanza polos cambios normativos de rango superior nesta materia.

Alegación 50:

O artigo 146 no seu punto 2.a, do capítulo primeiro, refírese á obriga da persoa titular do vao de manter e conservar o espazo público do mesmo.

Entende que esta obriga debería anularse por non ser axustada a dereito (véxase a sentenza do Tribunal Contencioso Administrativo nº 2 do 14 de decembro de 2016, contra o Concello de Santiago de Compostela).

Considera que este mantemento debería articularse dunha forma máis operativa, polo tempo que se prolongan as reclamacións e procedementos de execución forzosa e, como consecuencia, as múltiples caídas que tal demora provoca.

Propón que debería redactarse e esixirse unhas condicións técnicas especiais para estes accesos antes de seren recibidos polo Concello.

Resposta: o mantemento do espazo fronte ao vao corresponde á persoa que realiza o aproveitamento especial do dominio público afectado, polo que se desestima a alegación.



Nº26: M

Con relación á reclamación previa, segunda e sexta, relativa ao exceso de competencias municipais para regular os VTC, hai que dicir que o artigo 46 da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, establécese o seguinte:



“Artigo 46. Competencias para o seu outorgamento.

O outorgamento das autorizacións de arrendamento de vehículos con condutor que se domicilien no territorio da Comunidade Autónoma de Galicia e habiliten para a prestación de servizos interurbanos será realizado polo órgano da Administración xeral da Comunidade Autónoma de Galicia que, directamente ou por delegación, tivese atribuída a competencia para a súa expedición.

Nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoña previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sustentabilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.”

Polo que os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor e por tanto, desestímase a reclamación.

Con relación á primeira reclamación, relativa ao acceso á ZBE por parte dos VTC, infórmase de que no artigo 22.2.c se recolle que o acceso estará permitido a vehículos autorizados, podendo polo tanto os VTC formular a solicitude de acceso correspondente, para o que será preciso acreditar a autorización autonómica interurbana para os ditos VTC.

Con relación ás reclamacións relativas ao artigo 73, desestímase a alegación por non aterse á normativa autonómica en vigor indicada, e infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico

1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de



arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.

2. En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.

3. En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.

➤ **Nº27: COLEGIO OFICIAL DE FARMACÉUTICOS DE A CORUÑA**

1. Fan referencia ao artigo 67.2 do Real Decreto Lexislativo 1/2015, do 24 de xullo, polo que se aproba o texto refundido da Lei de garantías e uso racional dos medicamentos e produtos sanitarios, que indica que a actividade de distribución deberá garantir un servizo de calidade, sendo a súa función prioritaria e esencial o abastecemento ás oficinas de farmacia e aos servizos de farmacia legalmente autorizados no territorio nacional, sendo de aplicación á propia actividade de distribución. E suxiren que a Ordenanza non o pon de relevo.

Infórmase de que non é posible que a Ordenanza defina servizos especiais ou públicos básicos e que a Ordenanza xa fai excepción con esta actividade de distribución, considerándoa entre as catro para as que é posible facer parada, no artigo 94.8.d. Polo que se desestima esta suxestión.

2. Suxírese que para esta distribución non existan restricións acceso, circulación e de horarios para a carga e descarga. Máis adiante tamén alega que son insuficientes as franxas horarias establecidas na Ordenanza para o uso das zonas de carga e descarga. E solicítase que os vehículos que realizan distribución de produtos farmacéuticos ás oficinas de farmacia, ademais das paradas autorizadas no artigo 94, dispoñan de zona de carga e descarga habilitadas para o efecto sen limitación horaria para satisfacer as necesidades de entrega.

Infórmase de que esta Ordenanza xa amplía os horarios de carga e descarga respecto dos actuais, recollendo un horario que abarca practicamente todo o horario comercial. Por outra banda, no artigo 89 tamén se posibilita unha autorización expresa para outros horarios ou determinada sinalización distinta no panel da carga e descarga.

Por outra banda, a subministración de produtos farmacéuticos e de laboratorio a farmacias xa se establece no artigo 94 como unha excepción, e poden facer parada sen necesidade de autorización. Tamén establece a Ordenanza establece outras formas de facer a distribución, facendo uso das zonas de carga e descarga xenéricas e tamén establecendo a posibilidade de cargas e descargas nunha reserva de espazo de carácter anual vinculada ao local, regulada no artigo 150.



Polo que se desestima esta suxestión.

3. Suxírese que se exceptúen das restricións de acceso e circulación na zona de baixas emisións aos vehículos que realicen entregas de medicamentos e produtos sanitarios ás oficinas de farmacia, por canto prestan un servizo de interese público. Suxírense que os citados vehículos dispoñan dun distintivo identificativo (ou outro mecanismo que se considere adecuado) que permita o seu acceso, circulación, parada, carga e descarga por toda a cidade sen limitacións. Tamén solicita o acceso á zona de baixas emisións do persoal que preste servizos nas oficinas de farmacia situadas dentro da ZBE durante os horarios de atención ao público de servizos de garda.

No artigo 20 establécese a carga e descarga nun determinado horario e, en caso de non ser suficiente por calquera razón que se alegue, tamén se establece un sistema de autorizacións nos Decretos aludidos no artigo 20.3, publicados no Boletín Oficial da Provincia da Coruña.

➤ **Nº28: FEDERACIÓN DE AAVV DE A CORUÑA E ÁREA METROPOLITANA**

Primeiro. Reclama que exista unha maior especificación na Ordenanza sobre a Mesa para a Mobilidade Sostible como órgano participativo onde está representada a Federación de Asociacións veciñais da Coruña e Área Metropolitana, posto que só aparece nomeada no preámbulo. Tamén que se expoñan nas futuras Mesas para a Mobilidade Sostible os posteriores cambios respecto do proxecto de Zona de Baixas Emisións, e que sexan flexibles e progresivos atendendo a realidade da cidade e a un parque móbil envellecido.

Resposta: Desestímase a alegación posto que non é obxecto da Ordenanza a regulación da Mesa para a Mobilidade Sostible. A ZBE CENTRO sitúase dentro da contorna delimitada no Anexo II, que comprende a Cidade Vella, Avenida da Marina, Paseo do Parrote e determinadas rúas da Pescadería, permitíndose no devandito territorio a circulación exclusiva de determinados vehículos conforme ao artigo 20 da Ordenanza. Implántase nunhas zonas declaradas como zonas peonís nos anos 2017 e 2018, rexendo para obter autorización de circulación os Decretos da Alcaldía de 27 de marzo de 2017 polo que se regulan as zonas peonís reguladas (ZPR) e do 1 de xuño de 2018 polo que se delimita o ámbito da Cidade Vella como área de preferencia peonil, polo que as restricións establecidas na Ordenanza concordan coas xa implantadas nas ZPR citadas, engadindo unha ampliación de horario de carga e descarga de mercadorías para determinadas etiquetas ambientais co fin de estimular e impulsar a utilización de vehículos menos contaminantes buscando unha mellora da calidade do aire e unha minoración do ruído. Consecuentemente, ao non existir novas restricións, non se produce discriminación algunha e ademais, a publicidade e transparencia queda garantida polas regulacións xa implantadas e experimentadas durante os pasados exercicios. Non obstante, nas futuras sesións da Mesa para a Mobilidade Sostible pode afondarse nesta cuestión.

Segundo. Reclama que na Ordenanza se faga unha maior especificación/referencia a educación viaria e as campañas formativas e educativas para reducir a futuro os conflitos e non depender tanto das sancións como medida disuasoria.

Resposta: As campañas formativas e educativas que poida levar a cabo o Concello en materia de seguridade viaria non son obxecto de regulación da Ordenanza de Mobilidade Sostible, senón que se trata de cuestións formativas de especial relevancia, dirixidas a todo tipo de entidades e asociacións ou centros educativos, e que son ofertadas anualmente pola Área de Seguridade Cidadá, as que se unen as campañas informativas que se realizan en



colaboración coa DXT. Outro exemplo de campaña formativa e educativa é a levada a cabo con motivo da Semana da Mobilidade ou en días puntuais como o Día da bicicleta. Polo que se desestima a suxestión.

Terceiro. Que se tome exemplo de modelos como o Consorcio de Transportes de Granada e considerar un sistema de autobuses con portabicicletas no servizo interurbano. A nivel local debería existir unha malla cuberta por BiciCoruña, sen ter que ir cada usuario coa súa propia bicicleta. No caso de VMP non parece adecuado a súa inclusión no transporte urbano en condicións de seguridade se non é posible ter un rexistro nin un seguro de responsabilidade civil.

Resposta: En canto ao transporte interurbano, a competencia é da Xunta de Galicia. Estímase parcialmente a reclamación no sentido de incluír un dereito engadido no artigo 50 ás persoas usuarias, que queda redactado como segue:

- i. Subir ao vehículo con bicicleta pregable sempre que estea pregada.

En canto aos VMP, por outras alegacións xa se prevé que non se poda subir ao autobús urbano con este tipo de vehículos, no artigo 50.3. Por outra banda, e como consecuencia dunha norma superior que o fai o seguro obrigatorio, o artigo 38.12 queda redactado como segue:

12. Será obrigatorio dispoñer dun seguro de responsabilidade civil con cobertura de danos a terceiros en caso de accidente, na forma e contía indicada na disposición adicional primeira da Lei 5/2025, do 24 de xullo, pola que se modifican o texto refundido da Lei sobre responsabilidade civil e seguro na circulación de vehículos de motor, aprobado polo Real Decreto Legislativo 8/2004, do 29 de outubro, e a Lei 20/2015, do 14 de xullo, de ordenación, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa.

Cuarto. Consideran imprescindible crear o rexistro de VMP e non só que figure como unha posibilidade (din que non sería posible sancionar se non hai posibilidade de identificación, control e rexistro de vehículos).

Resposta: Desestímase a reclamación posto que é unha previsión da Ordenanza o dito rexistro que no seu caso poderá crearse polo Concello. Non obstante a identificación da persoa condutora en caso de infracción realízase pola Policía Local, aos efectos sancionadores oportunos.

Quinto. Que se inclúan no Anexo I (de definicións, símbolos, abreviaturas e acrónimos os seguintes conceptos que non figuran: "centro urbano" (que aparece nas páxinas 25, 48, 59, 102, 103), posto que o concepto "centro" aparece tamén coa ZBE centro e se mapea, habería que definir centro urbano para que conste a nivel definición do que se entende por centro urbano nas páxinas que indica.

Resposta: Estímase a alegación, delimitando con un maior detalle o ámbito para cada caso establecido nos distintos artigos: substituír o texto centro urbano por "termo municipal" no artigo 27.4; por outra alegación, no artigo 83.1 e 187.4.a substitúese centro urbano por "termo municipal da Coruña -a excepción dos seus polígonos comerciais-industriais regulados na norma zonal de actividades económicas do Plan Xeral de Ordenación Municipal e aqueles que puideran incorporarse-"; substituír o texto centro urbano por "termo municipal" no artigo 104; substituír o texto centro urbano por "termo municipal" no artigo 188.3.m.



➤ N°29: UNAUTO UTC

Con relación á primeira reclamación, relativa ao acceso á ZBE por parte dos VTC, infórmase de que no artigo 22.2.c se recolle que o acceso estará permitido a vehículos autorizados, podendo polo tanto os VTC formular a solicitude de acceso correspondente, para o que será preciso acreditar a autorización autonómica interurbana para os ditos VTC.

Con relación ás reclamacións relativas ao artigo 73, desestímase a reclamación e infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico

1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.

2. En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.

3. En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.



Nº30: COFARES NOROESTE Y DEL CANTÁBRICO SA

Reclama que a Ordenanza establece restricións ao tráfico a aqueles vehículos de distribución de mercadorías, limitando o acceso a determinadas vías ou zonas e horarios de carga e descarga, citando o artigo 89, afectando directamente á súa actividade empresarial. Por outra banda fai referencia a que no artigo 94.8, considera esta distribución dentro das paradas autorizadas, sen necesidade de resolución expresa. Tamén indícase que os artigos 86 e seguintes contraveñen e obstaculizan a actividade principal da interesada, a distribución de produtos sanitarios e medicamentos, que é unha actividade de interese público e carácter esencial

Infórmase de que esta Ordenanza xa amplía os horarios de carga e descarga respecto dos actuais, recollendo un horario que abarca practicamente todo o horario comercial. Por outra banda, no artigo 89 tamén se posibilita unha autorización expresa para outros horarios ou determinada sinalización distinta no panel da carga e descarga.

Por outra banda, a subministración de produtos farmacéuticos e de laboratorio a farmacias xa se establece no artigo 94 como unha excepción, e poden facer parada sen necesidade de autorización. Tamén establece a Ordenanza establece outras formas de facer a distribución, facendo uso das zonas de carga e descarga xenéricas e tamén establecendo a posibilidade de cargas e descargas nunha reserva de espazo de carácter anual vinculada ao local, regulada no artigo 150.

Polo que se desestima esta suxestión.

➤ **Nº31 e Nº33: J [REDACTED] L, en nome da sociedade UBER SYSTEMS SPAIN SL**

Con relación á primeira reclamación, relativa ao acceso á ZBE por parte dos VTC, infórmase de que no artigo 22.2.c se recolle que o acceso estará permitido a vehículos autorizados, podendo polo tanto os VTC formular a solicitude de acceso correspondente, para o que será preciso acreditar a autorización autonómica interurbana para os ditos VTC.

Con relación á reclamación relativa aos artigos da Ordenanza reguladores do taxi, desestímase a alegación posto que son conformes á Lei 4/2023, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia.

Con relación á reclamación octava, relativa ao artigo 73, infórmase de que por mor desta suxestión e doutras relativas á necesidade de regulación expresa dos servizos urbanos de VTC, considérase adecuado remitir á elaboración dunha Ordenanza específica a regulación das autorizacións urbanas para VTC, posto que o artigo 46 da Lei 4/2013 establece que a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan, limitacións que deberán ser obxecto dun estudo rigoroso e por tanto, procede modificar o artigo 73 pasando a ter a seguinte redacción:

Artigo 73. Réxime xurídico



1. O transporte público urbano de persoas en vehículos turismo en réxime de arrendamento con persoa condutora está suxeito ao previsto na LOTT, no RLOTT, na Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, no Decreto 103/2018, do 13 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia e no resto de normativa que os complementa ou substitúa.

O artigo 46 da citada Lei 4/2013 dispón que nos termos que estableza a presente lei e a súa normativa de desenvolvemento, no suposto de prever o seu outorgamento nas correspondentes Ordenanzas municipais, os concellos serán competentes para o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos de arrendamento de vehículos con condutor a quen dispoñan previamente da correspondente autorización interurbana domiciliada en Galicia, condicionando, en todo caso, a súa vixencia ao mantemento desta última. Neste caso, a Ordenanza municipal deberá establecer limitacións para o outorgamento das autorizacións por motivos de tipo ambiental ou vinculadas coa seguridade viaria, proporcionais para a garantía da sostibilidade, a calidade e a seguridade dos servizos de interese público involucrados e a consecución ou mantemento dos índices ambientais que se establezan.

2. En relación co recollido no parágrafo anterior, o outorgamento de autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos, así como o establecemento das limitacións para o outorgamento das mesmas, requirirá dunha Ordenanza específica de VTC.

3. En tanto non se aprobe esta Ordenanza específica non se poderán outorgar autorizacións habilitantes para a prestación de servizos urbanos VTC, ao determinar a devandita lei que só se poderán outorgar coa intermediación dunha Ordenanza que canalice os presupostos fácticos e categorías conceptuais que establece como base legal da mesma, e consecuentemente, non se poderá prestar o servizo urbano.

Nº32: AGRUPACIÓN CORUÑESA DE ASOCIACIÓNS VECIÑAIS

Primeiro. Propoñe na súa reclamación eliminar do artigo 12 relativo ás rúas residenciais e zonas de preferencia peonil, a palabra "coexistencia" (no mesmo espazo de viandantes, ciclistas e vehículos de motor), posto que, alegan, estes espazos deben ser só peonís, de non existir a anchura suficiente e delimitado indistintamente os espazos para cada un deles .

Resposta: Desestímase a reclamación posto que xa figura unha clasificación para as zonas peonís no artigo 11, sendo estes espazos exclusivos dos peóns. O artigo 12 regula outro tipo de espazos públicos nos que se permite a coexistencia do tráfico peonil con outros medios de mobilidade.

Segundo. Solicita suprimir "ou en bicicleta" do camiño escolar seguro regulado no artigo 13, en coherencia, din, co artigo 34 c, porque se ata 12 anos os nenos en bicicleta teñen que ir acompañados dun adulto a pé pola beirarrúa, deixaría de ser de maneira autónoma.

Resposta: Estímase a reclamación, e suprímese o texto "ou en bicicleta" do artigo 13, quedando redactado como segue:

Artigo 13. Camiño escolar seguro



Concello da Coruña

Camiño ou ruta escolar segura é o conxunto de vías acondicionadas polo Concello da Coruña para promover e facilitar que os nenos e nenas vaian camiñando ao colexio de maneira autónoma, a través dun itinerario indicado e acondicionado que faga dese desprazamento unha actividade segura, agradable e sostible.

Terceiro. Reclama que no artigo 14 se engadan dous puntos máis: punto 3 priorizárase ou desenvolvemento e mellora de carrís-bici protexidos. 4 En ningún caso a beirarrúa-bici poderán coexistir se non existe ancho suficiente para delimitar as dúas vías (ou incluír este texto ao final do punto 2).

Resposta: Estímase parcialmente a reclamación, posto que a palabra Beirarrúa-bici xa non se emprega e se elimina como corrección material no texto, ao tratarse dun carril-bici sinalizado na beirarrúa, mais un carril-bici ao fin e o cabo. E se en engade un novo apartado no artigo 14 segundo o solicitado, quedando o artigo 14 redactado como segue:

Artigo 14. Carril-bici

1. O carril-bici é a vía ciclista que discorre pegada á calzada ou sinalizada na beirarrúa, nun só sentido ou en dobre sentido; denomínase carril-bici protexido a aquel provisto de elementos laterais que o separan fisicamente do resto da calzada, así como da beirarrúa.

2. Darase prioridade á execución de carrís-bici en calzada fronte aos sinalizados na beirarrúa. Só poderá sinalizarse carril-bici en beirarrúa cando quede garantido un ancho accesible para as persoas viandantes no resto da sección da beirarrúa.

Cuarto. Solicita engadir unha letra (g) no artigo 20, relativo aos vehículos autorizados para circular polas ZBE, para permitir o acceso e circulación aos "vehículos adaptados para persoas con mobilidade reducida."

Resposta: Desestímase a reclamación posto que no artigo 22.2.c se recolle que o acceso estará permitido a vehículos autorizados, entre os que se atopan os residentes. Polo que aqueles vehículos de residentes con mobilidade reducida poderán obter autorización para acceder á ZBE.

Quinto. Solicita que no artigo 27, onde se fala da prioridade dos viandantes que corresponde ás persoas que teñen discapacidade que presenten mobilidade reducida, engadir permanente ou temporal.

Resposta: Desestímase a alegación porque a redacción "que presenten mobilidade reducida", é máis xenérica e englobaría ao solicitado.

Sexto. No artigo 28 propoñe no apartado 1 que os patíns, monopatíns e aparellos non motorizados circulen exclusivamente polo carril bici protexido (ou beirarrúa-bici), e suprimir o apartado 2 (o que di que por beirarrúas e resto de zonas peonís a unha velocidade adaptada ao paso de persoas).

Resposta: Hai que aclarar que este artigo se refire exclusivamente aos patíns, monopatíns e aparellos similares, non motorizados, que en ningún caso poderían ir pola calzada. Por iso se lles permite ir polos lugares indicados coas condicións descritas no artigo. Desestímase por tanto a reclamación.

Sétimo. Propón suprimir no artigo 29.1: "Os patíns e patinetes sen motor ou aparellos similares sen propulsión motorizada poderán transitar polas beirarrúas e demais zonas peonís a unha



velocidade adaptada ao paso de persoas, evitando en todo momento causar molestias ou crear perigo."

Resposta: Estímase a alegación, porque se trata dun erro material a súa inclusión nese artigo, e por tanto, suprímese, quedando o artigo 29.1 redactado como segue:

1. As persoas con diversidade funcional ou discapacidade que presenten mobilidade reducida terán dereito a usar as vías e espazos públicos en condicións de accesibilidade.

Oitavo. No artigo 31, reclama modificar o punto 3 e poñer obrigatorio o casco e o chaleco reflectante para todos os usuarios (non só para os menores de 16 anos). E no apartado 7 poñer que será obrigatorio (non recomendable) dispoñer dun seguro de responsabilidade civil.

Resposta: Estímase parcialmente a alegación e o artigo 31.7 queda redactado do modo seguinte: *Será recomendable dispoñer dun seguro de responsabilidade civil con cobertura de danos a terceiros en caso de accidente e obrigatorio no caso de que unha norma superior así o estableza.*

En canto ao chaleco reflectante, xa se establece no artigo 33.1 que é obrigatorio para todas as persoas ciclistas en condicións de pouca visibilidade, recomendándoo no resto de situacións. En canto ao casco, establécese como obrigatorio para menores de 16 anos e recomendable para o resto das persoas ciclistas, no artigo 31.3, en liña co establecido pola normativa estatal. Polo que se desestima a alegación.

Noveno. No artigo 34 solicita engadir na letra c, cando di que o Concello da Coruña poderá autorizar nas beirarrúas e rúas peonís o uso compartido coas bicis , engadir "cando o ancho suficiente da beirarrúa así o permita".

Resposta: A previsión de uso compartido non se refire ao suposto c) senón ao d), posto que na beirarrúa non pode darse ese uso compartido. O apartado d) é o relativo a outras zonas peonís como prazas, parques e xardíns ou outros espazos asimilables. Desestímase a alegación posto que non ten sentido facer referencia ao ancho suficiente da beirarrúa nese apartado.

Décimo. No artigo 38 sobre os VMP reclama poñer obrigatorio (non recomendable) un seguro de responsabilidade civil.

Resposta: Estímase a suxestión, por aplicación dunha norma de carácter superior, quedando o artigo 38.12 como segue:

12. Será obrigatorio dispoñer dun seguro de responsabilidade civil con cobertura de danos a terceiros en caso de accidente, na forma e contía indicada na disposición adicional primeira da Lei 5/2025, do 24 de xullo, pola que se modifican o texto refundido da Lei sobre responsabilidade civil e seguro na circulación de vehículos de motor, aprobado polo Real Decreto Legislativo 8/2004, do 29 de outubro, e a Lei 20/2015, do 14 de xullo, de ordenación, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa.

Undécimo. No artigo 49 solicita engadir un punto 4 de que "A empresa concesionaria correrá cos gastos de compra, instalación e mantemento de aseo en paradas determinadas por eles para uso exclusivos dos seus traballadores. Acordando co Concello a súa localización."



Resposta: Esta cuestión no procede que sexa incluída na Ordenanza mais é unha cuestión que se considera de relevancia e que terá que ser inevitablemente implantada. Quen asuma os gastos deberá ser indicado nos pregos de licitación ou determinado polo Concello, mais non nunha Ordenanza. Desestímase por tanto esta reclamación.

Duodécimo. No artigo 50 solicita engadir unha letra que sinala: As persoas que presenten algunha discapacidade que precise da compañía dun can de asistencia poderá subir co no transporte público coa debida acreditación.

Resposta: Estímase a reclamación e por tanto se engade este dereito, quedando o artigo 50.1.g como segue:

g. As persoas usuarias de cans guía ou cans de asistencia, en todo caso, poderán acceder con eles ao vehículo.

Décimo terceiro. Solicita que no apartado 3 do artigo 89 relativo ao horario das zonas de carga e descarga, se engada. "Fóra de estes horarios poderase aparcar vehículos privados"

Resposta: A restrición de prohibido aparcar nas zonas de descarga é aplicable no horario establecido. Fóra dese horario é posible o estacionamento de vehículos, segundo a sinalización vertical. Polo que se desestima a alegación ao estar implícito o solicitado na sinalización das cargas e descargas.

Décimo cuarto. No artigo 105 sobre os estacionamentos reservados e áreas de servizo (para autocaravanas, caravanas e campers) propón engadir que o Concello deberá (no lugar de poderá) dispoñer de estas zonas. Ademais solicita que no artigo 106 se indique que estes vehículos non poidan parar e estacionar nas vías urbanas senón só nas zonas habilitadas e se elimine o texto "persoa condutora".

Resposta: Estímase parcialmente a reclamación, substituíndo poderá dispoñer por disporá no primeiro parágrafo do artigo 105.1, quedando redactado como segue:

1. O Concello disporá de zonas de estacionamento e áreas de servizo exclusivas para o estacionamento de autocaravanas, vehículos tipo camper ou vehículos con caravanas, que só poderán ser ocupadas por vehículos destas características, sinalándoas adecuadamente, e con observancia da normativa urbanística e medioambiental.

En canto a que non se permita a parada e o estacionamento destes vehículos na vía pública, segundo o criterio indicado na Instrución 08/V-74 do Ministerio de Interior, estes vehículos poden efectuar as manobras de parada e estacionamento nas mesmas condicións e coas mesmas limitacións que calquera outro vehículo nas vías urbanas, polo que se desestima este punto da reclamación.

En canto a eliminación do texto persoa condutora do artigo 106.1, estímase a alegación para unha mellor comprensión do dito apartado, quedando redactado como segue:

1. As autocaravanas, vehículos tipo camper e vehículos con caravanas, poderán efectuar manobras de parada e estacionamento nas vías urbanas sempre e cando non se realicen actividades que se consideren acampada e nas mesmas condicións e coas mesmas limitacións que calquera outro vehículo, con observancia do establecido na lexislación estatal sobre tráfico e circulación de vehículos e na presente Ordenanza Municipal para as vías urbanas, así como do especial réxime xurídico establecido para os espazos naturais protexidos, áreas protexidas por instrumentos internacionais, os terreos forestais, os terreos



clasificados como solo rústico de especial protección polo planeamento urbanístico en xeral, calquera outro espazo especialmente protexido pola lexislación sectorial que se localicen dentro do municipio.

En todo caso, a parada e o estacionamento deberán efectuarse de tal maneira que non se obstaculice a circulación ni constitúa un risco para o resto das persoas usuarias da vía, coidando especialmente a colocación do vehículo e evitando que poidan poñerse en movemento en ausencia da persoa condutora.

Décimo quinto. No artigo 119 solicita engadir outra letra para permitir nos aparcadoiros municipais un estacionamento gratuito de 15 minutos para servizos de recollida ou entrega de persoas, paquetería ou trámites exprés.

Resposta: Desestímase esta reclamación que afecta ás tarifas dos aparcadoiros, posto que na Ordenanza non se regulan as ditas tarifas senón que se regulan nos correspondentes pregos de licitación, coas actualizacións previstas neles.

Décimo sexto. No artigo 126, solicita que nas obrigas das xestoras dos aparcadoiros municipais se engada outra letra (r) para obrigarlles á " Instalación e mantemento de ascensores ou ramplas de acceso destinadas a persoas con diversidade funcional ou discapacidade que presente mobilidade reducida". E no artigo 127, relativo aos dereitos das persoas usuarias dos aparcadoiros municipais, engadir unha letra "c" para contar con prazas de aparcamento para persoas con discapacidade funcional e mobilidade reducida, así como con accesos pertinentes ao mesmo, facendo constar nun sinal exterior a característica de tal aparcadoiro.

Resposta: A Ordenanza xa recolle estas previsións de accesibilidade no artigo 126, para que os estacionamentos públicos adapten as instalacións ao que en cada momento e segundo o progreso da ciencia dispoña a normativa técnica, medioambiental, de accesibilidade e eliminación de barreiras e de seguridade de uso que resulte de aplicación, así como para que doten de prazas destinadas a persoas con diversidade funcional o discapacidade que presenten mobilidade reducida na contía establecida pola normativa de aplicación. Desestímase por tanto esta alegación.

Décimo sétimo. No artigo 183, solicita engadir no apartado 3 a infracción "k. Estacionar a bicicleta amarrada ao mobiliario urbano ou árbores" e no apartado 4 engadir outra letra "g. Non dispoñer de casco adecuado ao tipo de vehículo." E no artigo 188 solicita suprimir o de estacionar ciclo ou bici amarrada ao mobiliario ou árbores da letra i, posto que xa se incluíría no artigo 183 e modificar a letra j. para quitar ciclo o bicicleta cando se tipifica estacionar entre dous vehículos de maneira que impidan o acceso aos mesmos ou obstaculicen as manobras de estacionamento.

Resposta: Esta cuestión está xa contemplada no artigo 188, posto que con motivo doutra alegación, xa foron incluídos os VMP no artigo 188.3, letras i) e j) e a conducta de estacionar tanto a bicicleta como o VMP amarrados ao mobiliario urbano ou árbores considérase como infracción grave. E no artigo 183.3 tipifícase como infracción grave "Circular sen casco de protección cando sexa obrigatorio".

En canto ao estacionamento de VMP xa no artigo 102 establécese que poderán estacionarse nas mesmas condicións que as establecidas para o estacionamento de ciclos e bicicletas na presente Ordenanza.



Non obstante e para unha maior claridade, estímase parcialmente a suxestión e modifícase o título do artigo 188 eliminando a referencia ao vehículo privado, quedando redactado como segue:

Artigo 188. Infraccións e sancións en materia de paradas e estacionamento

Décimo oitavo. No artigo 184 solicita engadir como infracción grave "Estacionar o patinete amarrado ao mobiliario urbano ou árbores" e no apartado 3 como moi grave "Circular con patíns, patinetes, monopatíns ou similares sen seguro de responsabilidade civil e casco".

Resposta: Faise constar que o artigo está dedicado a infraccións e sancións relativas a patíns, patinetes, monopatíns ou dispositivos similares non motorizados exclusivamente, para os que son esixidos na Ordenanza nin casco nin seguro, polo que se desestima neste sentido a reclamación.

Estímase parcialmente a reclamación relativa ao estacionamento, no sentido de incluír no artigo 102 aos patinetes non motorizados quedando redactado como segue:

Artigo 102. Estacionamento de VMP e patinetes non motorizados

Os VMP e patinetes non motorizados poderán estacionarse nos espazos habilitados e destinados ao estacionamento de ciclos e bicicletas, excepto nos aparcabicicletas seguros, e, igualmente, poderán estacionarse nas mesmas condicións que as establecidas para o estacionamento de ciclos e bicicletas na presente Ordenanza.

Incluíndo en consecuencia aos patinetes nos motorizados no artigo 188.3, letras i e j.

Por outra banda, recibíuse no correo electrónico da Concellaría determinadas suxestións á Ordenanza, realizadas pola Xefatura provincial de Tráfico da Coruña, que indican o seguinte:

1. Artigo 10, sobre velocidade, podería recollerse, a modo de principios xerais, o contido do artigo 45 RGCIRC:

Todo condutor está obrigado a respectar os límites de velocidade establecidos e a ter en conta, ademais, as súas propias condicións físicas e psíquicas, as características e o estado da vía, do vehículo e da súa carga, as condicións meteorolóxicas, ambientais e de circulación, e, en xeral, cantas circunstancias concorran en cada momento, a fin de adecuar a velocidade do seu vehículo a elas, de maneira que sempre poida detelo dentro dos límites do seu campo de visión e ante calquera obstáculo que poida presentarse.

Estímase esta suxestión engadindo o paragrafo proposto no artigo 10.2, quedando redactado como segue:

2. As persoas condutoras deberán adecuar a súa velocidade atendendo as circunstancias concretas, sobre todo, ante a presenza de usuarios ou usuarias vulnerables. Tamén deberán mostrar con suficiente antelación, pola súa forma de circular e pola súa moderación de velocidade, que non van poñer en perigo nin dificultar o paso das persoas usuarias con preferencia.



En todo caso, deberá circularse a velocidade moderada e deter o vehículo, se fose preciso, nos supostos previstos no artigo 46 do RXCIR.

As persoas condutoras están obrigadas a respectar os límites de velocidade establecidos e a ter en conta, ademais, as súas propias condicións físicas e psíquicas, as características e o estado da vía, do vehículo e da súa carga, as condicións meteorolóxicas, ambientais e de circulación, e, en xeral, cantas circunstancias concorran en cada momento, a fin de adecuar a velocidade do seu vehículo a elas, de maneira que sempre poida detelo dentro dos límites do seu campo de visión e ante calquera obstáculo que poida presentarse.

2. Artigo 38.12: O 25/07/2025 publicouse a Lei 5/2025, do 24 de xullo, pola que se modifica o texto refundido da Lei sobre responsabilidade civil e seguro na circulación de vehículos de motor, aprobado polo Real Decreto Legislativo 8/2004, do 29 de outubro, e a Lei 20/2015, do 14 de xullo, de ordenación, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras. Na súa Disposición Adicional primeira recóllese o seguro obrigatorio de responsabilidade civil para vehículos persoais lixeiros e entra en vigor o 2/01/2026 segundo se establece na Disposición Final Novena.

Estímase a suxestión aplicando a disposición adicional indicada e modificando o artigo 38.12 do modo seguinte:

12. Será obrigatorio dispoñer dun seguro de responsabilidade civil con cobertura de danos a terceiros en caso de accidente, na forma e contía indicada na disposición adicional primeira da Lei 5/2025, do 24 de xullo, pola que se modifican o texto refundido da Lei sobre responsabilidade civil e seguro na circulación de vehículos de motor, aprobado polo Real Decreto Legislativo 8/2004, do 29 de outubro, e a Lei 20/2015, do 14 de xullo, de ordenación, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa.

3. Artigo 41: No proxecto de RD de protección de usuarios vulnerables, que modificará o RG de Circulación, se inclúe unha modificación do Regulamento Xeral de Vehículos na Disposición Final segunda, en cuxo punto dous, engade un apartado 4 ao artigo 22 bis, "Vehículos de mobilidade persoal", co seguinte contido: "4. Os vehículos de mobilidade persoal deberán inscribirse no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico e ostentar unha etiqueta identificativa co número de inscrición asignado, de acordo con o disposto no Anexo XIX".

O Organismo Autónomo Xefatura Central de Tráfico rexistrará os vehículos de mobilidade persoal a partir do 2 de xaneiro de 2026. Incorpórase tamén un Anexo XIX referido ao rexistro de vehículos de mobilidade persoal.

Desestímase a suxestión posto que o rexistro establecido no artigo 41 sería un rexistro municipal, a maiores do rexistro da DXT.

Ademais de todas as reclamacións indicadas corrixíronse os seguintes erros materiais detectados na Ordenanza aprobada inicialmente:

- No artigo 33.3 substitúese a palabra mascota por animal de compañía.
- Substitúese a palabra aceso por acendido, tamén do galego normativo.
- Corríxense algúns erros gramaticais e ortográficos.



- Elimínase a palabra Beirarrúa-bici, posto que se trata dun carril-bici sinalizado na beirarrúa, mais un carril-bici ao fin e o cabo. Eliminando a palabra no texto e quedando o artigo 14 redactado como segue:

Artigo 14. Carril-bici

1. O carril-bici é a vía ciclista que discorre pegada á calzada ou sinalizada na beirarrúa, nun só sentido ou en dobre sentido; denomínase carril-bici protexido a aquel provisto de elementos laterais que o separan fisicamente do resto da calzada, así como da beirarrúa.

2. Darase prioridade á execución de carrís-bici en calzada fronte aos sinalizados na beirarrúa. Só poderá sinalizarse carril-bici en beirarrúa cando quede garantido un ancho accesible para as persoas viandantes no resto da sección da beirarrúa.

- No artigo 105.1 engádesse o seguinte paragrafo para ter en conta o establecido no Real Decreto Real Decreto 933/2021 relativo as obrigacións de rexistro documental e información das persoas físicas ou xurídicas que exercen actividades de hospedaxe e aluguer de vehículos a motor:

No caso de esixirse prezo, contraprestación o compensación para a utilización das ditas zonas de estacionamento ou áreas de servizo, os ocupantes do vehículo deberán facilitar ao Concello os datos precisos para cumprir coas obrigacións de rexistro documental e comunicación que lle sexan esixibles conforme o Real Decreto Real Decreto 933/2021, de 26 de outubro, polo que se establecen as obrigacións de rexistro documental e información das persoas físicas ou xurídicas que exercen actividades de hospedaxe e aluguer de vehículos a motor.

Órgano competente

Os artigos 22.2. d) e 49 da LRBRL e o 64.2. d) da Lei 5/1997, do 22 de xullo, de Administración Local de Galicia establecen que lle corresponde ao Pleno da Corporación a aprobación das Ordenanzas locais.

Proposta de acordo

Primeiro. Estimar as reclamacións e suxestións conforme ao indicado neste informe proposta e **modificar o texto da Ordenanza de Mobilidade Sostible nos artigos correspondentes e desestimar as reclamacións e suxestións** conforme ao establecido neste informe proposta.

Segundo. Aprobar definitivamente a Ordenanza municipal de Mobilidade Sostible da Coruña, que consta dunha exposición de motivos, 192 artigos, repartidos en 11 títulos, unha disposición adicional, unha transitoria, unha derogatoria, tres finais e cinco anexos, cuxo texto ten o seguinte código CSV: 5E1P 4E60 2352 4W5X 0AX6

Terceiro. Notificar o presente Acordo e a Ordenanza de Mobilidade Sostible aprobada definitivamente á Administración Xeral do Estado e á Xunta de Galicia en virtude do artigo 65.2 da Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases do réxime local.



Concello da Coruña

Cuarto. Notificar o presente Acordo e a Ordenanza de Mobilidade Sostible aprobada definitivamente ás persoas físicas e xurídicas que presentaron suxestións e reclamacións no período de información ao público do texto aprobado inicialmente, coa resposta correspondente á súa suxestión ou reclamación.

Quinto. Publicar integramente no Boletín Oficial da Provincia da Coruña e no Portal de Transparencia do Concello da Coruña o presente Acordo e a Ordenanza de Mobilidade Sostible aprobada definitivamente, entrando en vigor, en aplicación do establecido no artigo 65.2 da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, aos quince días hábiles da súa publicación.

A Coruña, na data da sinatura electrónica

A xefa de servizo de Mobilidade Urbana

O director da Área de Mobilidade

A concelleira delegada de Infraestruturas e Mobilidade