



**ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA POR
EL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO
EL DIA 2 DE MAYO DE 2019**



CONSTITUCIÓN

Fecha:	2 de Mayo de 2019
Lugar:	Salón de Sesiones Plenarias
Hora de Comienzo:	16:30
Hora de Terminación:	23:59
Carácter:	Ordinaria
Convocatoria:	Primera

ASISTEN:

- D. Pedro Manuel Sáez Rojo, Concejal.
- D. Miguel Angel Sáinz García, Concejal.
- D. Félix Francisco Iglesias Del Valle, Concejal.
- D. María del Pilar Montes Lasheras, Concejal.
- D. Jesús Ruiz Tutor, Concejal.
- D. José Luis Díez Camara, Concejal.
- D. Izaskun Fernández Núñez, Concejal.
- D. Angel Sáinz Yangüela, Concejal.
- D. María del Mar San Martín Ibarra, Concejal.
- D. Nieves Solana Gómez, Concejal.
- D. Julián San Martín Marqués, Concejal.
- D. Rubén Antoñanzas Blanco, Concejal.
- D. Antonio Fuertes Martínez, Concejal.



D Concepción Gamarra Ruiz Clavijo, Alcaldesa.

D. Kilian Cruz Dunne, Concejál.

D. Paloma Corres Vaquero, Concejál.

D. Beatriz Arráiz Nalda, Concejál.

D. María Marrodán Funes, Concejál.

D. Gonzalo Peña Ascacíbar, Concejál.

D. José Manuel Zúñiga Suescun, Concejál.

D. Marina Blanco Viana, Concejál.

D. Javier Merino Martínez, Concejál.

D. Manuel Peiró Somalo, Concejál.

D. Ana Vaquero Garrido, Concejál.

D. Vicente Ruiz Cazorla, Concejál.

D. María Luisa Alonso García, Concejál.

D. Alfredo Ruiz Pastor, Concejál.



ORDEN DEL DÍA

SESIÓN ORDINARIA A CELEBRAR POR EL PLENO EL DÍA 02/05/2019 A LAS 16:30 HORAS

APROBACIÓN ACTA SESIÓN ANTERIOR

1. Aprobación de actas de sesiones anteriores.

PARTE RESOLUTIVA

2. Aprobación del Inventario General de Bienes y Derechos del ayuntamiento de Logroño. Ejercicio 2018.
3. Dar cuenta del plan presupuestario del ayuntamiento de logroño a medio plazo (2020-2022).
4. Expediente de Incorporación de Remanentes 2/2019 puesta en conocimiento del Ayuntamiento Pleno
5. Expediente de Modificación Presupuestaria por Suplementos de Crédito 5/2019
6. Expediente de Modificación Presupuestaria por Suplementos de Crédito nº 6/2019
7. Modificación 1/2019 de las retribuciones y asistencias de los miembros de la Corporación municipal. Adecuación al Real Decreto Ley 24/2018
8. Puesta en conocimiento del Estado de ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Logroño a 31 de marzo de 2019 (PRIMER TRIMESTRE)
9. 0712 Aprobación definitiva de Modificación del P.G.M. de Logroño en los números 9 y 11 de C/ Vélez de Guevara, para cambiar el uso pormenorizado de residencial a dotacional privado (URB28-2018/0003)
10. 09.2 TRAN-Expte. 2019/003. Aprobación Inicial del Reglamento de Transporte Urbano de viajeros de la Ciudad de Logroño
11. 09.3 Circulación Expte. 24/2019 Aprobación Inicial de la Ordenanza Municipal de Movilidad de la Ciudad de Logroño.
12. Proposición presentada por el Grupo Municipal Cambia Logroño de Modificación de la Ordenanza Municipal de Publicidad de la Ciudad de Logroño

13. Proposición presentada por el Grupo Municipal Cambia Logroño de Modificación de la Ordenanza Municipal de Fomento de la Convivencia Ciudadana

14. Proposición presentada por el Grupo Municipal Socialista de revisión del a Ordenanza Reguladora del a Tenencia y Protección de Animales de Compañía

MOCIONES

15. Moción presentada por el Grupo Socialista para la celebración de un homenaje a los ilustres hermanos Juan José y Fausto D´Elhuyar por la celebración del Año Internacional de la Tabla Periódica.

16. Moción presentada por el Grupo Socialista para el desarrollo de los Peris Industriales.

17. Moción presentada por el Grupo Socialista para la celebración del 130 Aniversario del primer abastecimiento de agua a la ciudad de Logroño.

18. Moción presentada por el Grupo Municipal Ciudadanos para la previsión del consumo de alcohol entre los menores de edad de la ciudad de Logroño

19. Moción presentada por el Grupo Municipal Mixto para cerramiento y acristalamiento del frontón del Revellín

20. Moción presentada por el Grupo Municipal Mixto solicitando informe detallado delos proyectos pendientes de ejecución en el Ayuntamiento de Logroño

21. Moción presentada por el Grupo Municipal Cambia Logroño para dar cumplimiento del Plan Director respecto al Parque de Bomberos

22. Moción presentada por el G.M Ciudadanos para instalación y adaptación de fuentes urbanas de agua potable para su uso por parte de personas con diversidad funcional y bebederos pra animales domésticos



ACUERDOS ADOPTADOS



APROBACIÓN ACTA SESIÓN ANTERIOR

1.- APROBACIÓN DE ACTAS DE SESIONES ANTERIORES.

El Ayuntamiento Pleno acordó aprobar las actas correspondiente a las sesiones anteriores, de fecha 7 de marzo de 2019 de carácter ordinaria y 30 de marzo de 2019 de carácter extraordinaria.

PARTE RESOLUTIVA

2.- APROBACIÓN DEL INVENTARIO GENERAL DE BIENES Y DERECHOS DEL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO. EJERCICIO 2018.

El Ayuntamiento Pleno, con base en los siguientes,

FUNDAMENTOS

1. La obligación establecida para las Entidades Locales de formar Inventario de sus bienes y derechos, regulada en el art. 32.1 de la Ley 33/2003, de 3 de Noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, en el art. 86 del Real Decreto Legislativo 781/86, de 18 de Abril, Texto Refundido de Disposiciones vigentes en materia de Régimen Local, y en el art. 17.1 del Real Decreto 1372/86, de 13 de Junio, aprobatorio del Reglamento de Bienes de las Corporaciones Locales.
2. El Inventario General de Bienes y Derechos correspondiente al ejercicio 2017, aprobado por acuerdo Plenario de fecha 7 de junio de 2018, totaliza las siguientes cifras:

Epígrafe 1: Bienes Inmuebles.....	519.023.389,98 euros.
Epígrafe 2: Derechos Reales.....	4.750.486,33 euros.
Epígrafe 3: Bienes Muebles Histórico-Artísticos.....	10.972.333,97 euros.
Epígrafe 4: Valores Mobiliarios.....	2.259.891,57 euros.
Epígrafe 5: Vehículos.....	292.666,47 euros.
Epígrafe 7: Otros Bienes Muebles.....	4.182.652,53 euros.
Epígrafe 8: Bienes y Derechos Revertibles.....	42.447.449,82 euros.

3. Los valores de las altas producidas durante el ejercicio 2018 han sido los siguientes:

Epígrafe 1: Bienes Inmuebles

Cuenta contable 240: Terrenos PPS.....	4.118.708,15 euros
Cuenta contable 241: Construcciones PPS	34.312,14 euros
Cuenta contable 212: Infraestructuras.....	79.858,96 euros
Total epígrafe.....	4.232.879,25 euros

Epígrafe 4: Valores mobiliarios

Cuenta contable 2620: Créditos LP enajenación inmovilizado.....	16.520,29 euros
Total epígrafe.....	16.520,29 euros

Epígrafe 5: Vehículos

Cuenta contable 218: Elementos de transporte.....	327.272,63 euros
Total epígrafe.....	327.272,63 euros

Epígrafe 7: Otros Bienes Muebles

Cuenta contable 214: Maquinaria.....	137.565,40 euros
Cuenta contable 216: Mobiliario.....	221.093,80 euros
Cuenta contable 217: Equipos para proceso de información.....	302.181,22 euros
Cuenta contable 206: Aplicaciones informáticas.....	441.269,16 euros
Total epígrafe.....	1.102.109,58 euros

Epígrafe 8: Bienes y Derechos Revertibles

Cuenta contable 108: Inmuebles Revertibles.....	1.186.470,89 euros
---	--------------------



Total epígrafe.....1.186.470,89 euros

4. Los valores de las bajas producidas durante el ejercicio 2018 han sido los siguientes:

Epígrafe 1: Bienes Inmuebles

Cuenta contable 240: Terrenos PPS.....8.078.557,56 euros

Cuenta contable 241: Construcciones PPS.....2.213.905,54 euros

Total epígrafe.....10.292.463,10 euros

Epígrafe 2: Derechos Reales

Cuenta contable 249: Otros bienes y derechos del PPS.....10.317,43 euros

Total epígrafe.....10.317,43 euros

Epígrafe 4: Valores Mobiliarios

Cuenta contable 2620: Créditos a LP enajenación inmovilizado.... 23.486,87 euros

Total epígrafe..... 23.486,87 euros

Epígrafe 5: Vehículos

Cuenta contable 218: Elementos de transporte.....5.017,95 euros

Total epígrafe.....5.017,95 euros

Epígrafe 8: Bienes y Derechos Revertibles

Cuenta contable 108: Patrimonio cedido.....2.243.233,73 euros

Total epígrafe..... 2.243.233,73 euros

5. Las modificaciones de valor de bienes ya inventariados, que se han producido durante el ejercicio 2018 han sido las siguientes:

Epígrafe 1: Bienes Inmuebles

Cuenta contable 211: Construcciones.....3.293.027,39 euros

Cuenta contable 241: Construcciones PPS470.389,33 euros

Total epígrafe.....3.763.416,72 euros

Epígrafe 2: Derechos Reales

Cuenta contable 209: Otro inmovilizado intangible.....5.760,41 euros

Total epígrafe..... 5.760,41 euros

Epígrafe 5: Vehículos

Cuenta contable 218: Elementos de transporte.....17.756,20 euros

Total epígrafe.....17.756,20 euros

Epígrafe 7: Otros Bienes muebles

Cuenta contable 206: Aplicaciones Informáticas.....49.109,99 euros

Total epígrafe49.109,99 euros

6. Las disminuciones de valor de bienes ya inventariados, como consecuencia de la amortización de los mismos durante el ejercicio 2.018, han sido las siguientes:

Epígrafe 1: Bienes Inmuebles

Cuenta contable 211: Construcciones.....4.100.617,98 euros

Total epígrafe4.100.617,98 euros

Epígrafe 4: Valores Mobiliarios

Cuenta contable 2620: Créditos a LP enajenación inmovilizado.180.081,44euros

Total epígrafe180.081,44 euros

Epígrafe 5: Vehículos

Cuenta contable 218: Elementos de transporte.....130.372,83 euros

Total epígrafe130.372,83 euros

Epígrafe 7: Otros Bienes Muebles

Cuenta contable 214: Maquinaria.....141.178,70 euros

Cuenta contable 216: Mobiliario.....479.617,73 euros

Cuenta contable 217: Equipos para proceso de información.....135.213,97 euros

Cuenta contable 206: Aplicaciones informáticas.....275.540,04 euros

Total epígrafe.....1.031.550,44 euros

7. El informe favorable emitido por el Interventor General Municipal de fecha 23 de abril de 2019 y la propuesta de acuerdo redactada por el Jefe de Sección de Patrimonio y el Adjunto a la Dirección General y Responsable de Contabilidad de la Intervención General.
8. El dictamen de la comisión informativa de Pleno de fecha 26 de abril de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Aprobar el Inventario de Bienes y Derechos del Ayuntamiento de Logroño, referido al 31 de Diciembre de 2018, comprensivo de los Epígrafes, Cuentas contables y Valoraciones que se reseñan a continuación:

EPIGRAFE 1: BIENES INMUEBLES

Cuenta contable 210: Terrenos.....1.510.989,95 euros

Cuenta contable 240: Terrenos PPS.....179.419.118,85 euros

Cuenta contable 211: Construcciones.....277.531.019,18 euros

Cuenta contable 241: Construcciones PPS.....35.475.482,05 euros

Cuenta contable 212: Infraestructuras.....18.689.994,84 euros



Total epígrafe.....512.626.604,87 euros

EPIGRAFE 2: DERECHOS REALES

Cuenta contable 249: Otros bienes y derechos del PPS.....4.098.947,16 euros

Cuenta contable 209: Otro inmovilizado intangible.....646.982,15 euros

Total epígrafe.....4.745.929,31 euros

EPIGRAFE 3: BIENES MUEBLES HISTÓRICO-ARTÍSTICOS

Cuenta contable 213-208: Bienes patrimonio histórico.....10.972.333,97 euros

Total epígrafe.....10.972.333,97 euros

EPIGRAFE 4: VALORES MOBILIARIOS

Cuenta contable 2501-260: Inversiones financieras a LP.....488.276,93 euros

Cuenta contable 2620: Créditos LP por enajenación de inmovilizado1.584.566,62 euros

Total epígrafe.....2.072.843,55 euros

EPIGRAFE 5: VEHICULOS

Cuenta contable 218: Elementos de transporte.....502.304,52 euros

Total epígrafe.....502.304,52 euros

EPIGRAFE 7: OTROS BIENES MUEBLES

Cuenta contable 214: Maquinaria.....372.849,44 euros

Cuenta contable 216: Mobiliario.....2.806.419,08 euros

Cuenta contable 217: Equipos procesos de información.....464.678,13 euros

Cuenta contable 206: Aplicaciones informáticas.....658.375,01 euros

Total epígrafe.....4.302.321,66 euros



EPIGRAFE 8: BIENES Y DERECHOS REVERTIBLES

Cuenta contable 108: Patrimonio cedido.....41.390.686,98 euros

Total epígrafe..... 41.390.686,98 euros

3.- DAR CUENTA DEL PLAN PRESUPUESTARIO DEL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO A MEDIO PLAZO (2020-2022).

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta los siguientes

FUNDAMENTOS:

I.

La Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (en adelante LOEPSF), consagra como principio general, en su artículo 5, el de plurianualidad, al establecer que la elaboración de los Presupuestos de las Administraciones Públicas se encuadrará Plan Presupuestario a medio plazo (anteriormente marco presupuestario a medio plazo), compatible con el principio de anualidad por el que se rige la aprobación y ejecución de los Presupuestos, de conformidad con la normativa europea.

II.

El Capítulo VI de la propia LOEPSF, relativo a la gestión presupuestaria, refuerza la planificación presupuestaria a través de la definición del Plan presupuestario a medio plazo, que se ha de ajustar a las previsiones de la Directiva 2011/85/UE del Consejo, de 8 de noviembre, sobre los requisitos aplicables a los marcos presupuestarios de los Estados miembros.

En función del mismo, todas las Entidades Locales vienen obligadas a elaborar un plan presupuestario a medio plazo, que abarcará un periodo mínimo de tres años, en el que se enmarcará la elaboración de sus Presupuestos anuales y que habrá de garantizar una programación presupuestaria coherente con los objetivos de estabilidad presupuestaria, de deuda pública y de conformidad con la regla de gasto. Los parámetros que debe contener este Plan Presupuestario a medio plazo son los recogidos en el artículo 29.2 LOEPSF.

III.

La Orden HAP/2.105/2012, de 1 de octubre, por la que se desarrollan las obligaciones de suministro de información previstas en la LOEPSF, en su artículo 6 “*Información sobre los*

marcos presupuestarios” establece que antes del 15 de marzo de cada año, de acuerdo con la información sobre el objetivo de estabilidad presupuestaria y de deuda pública que previamente suministre el Estado, se remitirán los marcos presupuestarios a medio plazo, en los que se enmarcará la elaboración de sus Presupuestos anuales.

Igualmente, el artículo 5 “*Medios de remisión de la información*” prevé que las remisiones se harán por medios electrónicos, a través del sistema que el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas habilite al efecto y mediante firma electrónica. No obstante, el envío de información ha de realizarse a través de modelos normalizados que elaborarán de forma conjunta la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos y la Secretaría de Estado de Administraciones Públicas.

IV.

El 27 de febrero de 2019, a través de la Oficina Virtual de las Entidades Locales (OVEELL) de la página web del Ministerio, la Secretaria de Estado de Administraciones Públicas, dio publicidad a los modelos a remitir de los Planes Presupuestarios a Medio Plazo 2020-2022. Las Entidades Locales dentro de la Información a comunicar para el cumplimiento de las obligaciones contempladas en la Orden HAP/2105/2012 haciendo constar:

“El presente documento tiene por objeto mostrar los formularios base para el cumplimiento de la citada obligación con referencia al periodo 2020-2022.

.../...

La aplicación para el envío de esta información se cerrará el 18 de marzo”.

En dichos formularios se incluye el año 2019 en el que se ha de recoger las previsiones de liquidación para el presente ejercicio. Estos formularios son provisionales y están sujetos a los cambios y adaptaciones que surjan en desarrollo de los sistemas de información.

V.

En cumplimiento de las obligaciones anteriores por Resolución de Alcaldía nº 03565/2019, de 18 de marzo, se procedió a aprobar el Plan Presupuestario del Ayuntamiento de Logroño a Medio Plazo (2020-2022) y fue remitido por la Intervención General en la misma fecha, en soporte electrónico, a través de la Oficina Virtual de las Entidades Locales (OVEELL).

VI.

De conformidad con el Dispositivo Tercero de aquella Resolución de Alcaldía y en la creencia de que el principio de transparencia consagrado por el artículo 6 LOEPSF no puede quedar limitado al mero suministro de información al Ministerio, sino que debe ir más allá, dando público conocimiento a los miembros de la Corporación de la información anterior.

VII.

La Propuesta de Acuerdo al efecto, formulada por el Interventor General con fecha 2 de abril de 2019.

Adopta el siguiente:

A C U E R D O :

Darse por enterado del Plan Presupuestario del Ayuntamiento de Logroño a Medio Plazo (2020-2022).

4.- EXPEDIENTE DE INCORPORACIÓN DE REMANENTES 2/2019 PUESTA EN CONOCIMIENTO DEL AYUNTAMIENTO PLENO

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 17 de abril de 2019, que aprobó el expediente de Modificación de Créditos por Incorporación de Remanentes de Crédito nº 2/2019, por importe de 18.000,00 euros.
2. Lo dispuesto en la Base 26 de las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
3. La propuesta de acuerdo formulada por el Interventor General con fecha 17 de abril de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Darse por enterado del expediente de Modificación de Créditos por Incorporación de Remanentes de Crédito nº 2/2019 por importe de 18.000,00 euros.

5.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO 5/2019



El Excmo. Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

- 1.El acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 26 de abril de 2019, por el que se aprueba el Proyecto de Modificación Presupuestaria a través del expediente de Suplementos de Crédito nº 5/2019 por importe de 57.000,00 euros, que recoge gastos incluidos en el expediente de Suplementos de Créditos nº 5/2019, que no cuentan con la debida cobertura crediticia.
- 2.Los resúmenes por capítulos, partidas y conceptos económicos afectados por tales modificaciones, cuya financiación la constituye el Remanente de Tesorería.
- 3.Lo previsto en materia presupuestaria por la Legislación aplicable a las Entidades Locales y en las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
- 4.El informe del Interventor de fecha 25 de abril de 2019.
- 5.El Dictamen de la Comisión Informativa del Pleno de fecha 26 de abril de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar inicialmente el Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 5/2019 dentro del Presupuesto General del Ayuntamiento de Logroño para 2019, por importe de 57.000,00 euros-

ESTADO DE GASTOS

Suplementos de Crédito 57.000,00

TOTAL SUPLEMENTOS DE CRÉDITO **57.000,00**

FINANCIACIÓN

Remanente de Tesorería 57.000,00

TOTAL FINANCIACIÓN **57.000,00**

Segundo: Exponer públicamente dicho expediente en el plazo reglamentario de 15 días hábiles para que los interesados puedan examinarlo y presentar reclamaciones, previo anuncio en el Boletín Oficial de La Rioja.

Tercero: Elevar a definitivo el presente acuerdo, si durante el citado plazo no se hubieran presentado reclamaciones



**6.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO
Nº 6/2019**

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 26 de abril de 2019, por el que se aprueba el Proyecto de Modificación Presupuestaria a través del expediente de Suplementos de Crédito nº 6/2019 por importe de 50.000,00 euros, que recoge gastos incluidos en el expediente de Suplementos de Crédito nº 6/2019, que no cuentan con la debida cobertura crediticia.
2. Los resúmenes por capítulos, partidas y conceptos económicos afectados por tales modificaciones, cuya financiación la constituye el Remanente de Tesorería.
3. Lo previsto en materia presupuestaria por la Legislación aplicable a las Entidades Locales y en las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
4. El informe del Interventor de fecha 25 de abril de 2019.
5. El Dictamen de la Comisión Informativa del Pleno de fecha 26 de abril de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar inicialmente el Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 6/2019 dentro del Presupuesto General del Ayuntamiento de Logroño para 2019, por importe de 50.000,00 euros-

ESTADO DE GASTOS

Suplementos de Crédito 50.000,00

TOTAL SUPLEMENTOS DE CRÉDITO **50.000,00**

FINANCIACIÓN

Remanente de Tesorería 50.000,00

TOTAL FINANCIACIÓN **50.000,00**



Segundo: Exponer públicamente dicho expediente en el plazo reglamentario de 15 días hábiles para que los interesados puedan examinarlo y presentar reclamaciones, previo anuncio en el Boletín Oficial de La Rioja.

Tercero: Elevar a definitivo el presente acuerdo, si durante el citado plazo no se hubieran presentado reclamaciones.

7.- MODIFICACIÓN 1/2019 DE LAS RETRIBUCIONES Y ASISTENCIAS DE LOS MIEMBROS DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL. ADECUACIÓN AL REAL DECRETO LEY 24/2018

El Ayuntamiento Pleno, con base en los siguientes

F U N D A M E N T O S :

I

Los artículos 73 y 75 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (en adelante LRBRL) prevén tanto la posibilidad de asignar a los grupos políticos una dotación económica como el establecimiento para los miembros de las Corporaciones locales de un régimen retributivo y de asistencias por la concurrencia efectiva a sesiones de los órganos colegiados de los que formen parte.

II

El Ayuntamiento Pleno en su sesión del 19 de junio de 2015, estableció el régimen de dedicación exclusiva para la Excm. Sra. Alcaldesa y para varios concejales nombrados tenientes de Alcalde, así como el régimen e importe de las asistencias a sesiones del resto de corporativos.

III

Igualmente la Junta de Portavoces en su sesión previa al Pleno de 19 de junio de 2015 recogió una serie de compromisos de los grupos municipales para incrementar las cuantías fijas y variables con la finalidad de permitir el ejercicio de la labores de control del equipo de gobierno por parte del resto de concejales.

Consecuencia de aquellos compromisos el Ayuntamiento Pleno, en su sesión de 10 de julio de 2015, aprobó los siguientes acuerdos:

- Asignación a los Grupos Políticos municipales y Régimen General Complementario del Acuerdo de Retribuciones a Corporativos de 19 de junio de 2015.

- Modificación 1/2015 de las Retribuciones y Asistencias de las sesiones de la Corporación Municipal y de las Asignaciones a los Grupos Políticos

Estos dos Acuerdos junto con lo recogido en el Expositivo Segundo concretan el régimen general aplicable a la Corporación surgida de las elecciones del 24 de mayo de 2015.

IV

Los sucesivos Acuerdos plenarios que han modificado los anteriores, en concreto, los Acuerdos del Ayuntamiento Pleno: de 7 de abril y 6 de octubre de 2016; de 4 de mayo, 28 de julio, 7 de septiembre, 5 de diciembre de 2017 y 4 de octubre de 2018.

V

El Real Decreto-ley 24/2018, de 21 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes en Materia de Retribución en el ámbito del Sector Público, contempla para el año 2019 un incremento general del 2'25% de las retribuciones del personal al servicio del sector público respecto a las que vinieran percibiendo a 31 de diciembre de 2018.

Igualmente prevé un incremento adicional del 0,25% en su caso, con efectos del 1 de julio de 2019, en función de que el Producto Interior Bruto (PIB) a precios constantes alcance en 2018 el 2'5%. Este incremento no es de aplicación automática, requiriendo su aprobación acuerdo de Consejo de Ministros.

El crecimiento señalado en el primer párrafo (2'25%) es, por tanto, aplicable a las retribuciones e indemnizaciones señaladas, previa aprobación por el Ayuntamiento Pleno.

VI

El escrito formulado por el Sr. Concejales D. Gonzalo Peña Ascacibar, en su calidad de Portavoz del Grupo Municipal CAMBIA LOGROÑO con fecha 27 de marzo de 2019, en el que hace constar:

“Ante el incremento de retribuciones, previsto en los Presupuestos Generales del Estado, a los cargos políticos electos del Ayuntamiento, el cual se tratará en el próximo Pleno, los concejales y concejalas de Cambia Logroño, tal y como ya hemos hecho anteriormente, comunicamos mediante este escrito la renuncia a percibir dicha cantidad económica.”

VII

El Informe del Interventor General, de fecha 29 de marzo de 2019.

VIII

El Dictamen de la Comisión Informativa de Pleno de 1 de abril de 2019.

IX



Lo dispuesto en el artículo 123.n) de la LRBRL.

Adopta los siguientes:

A C U E R D O S :

PRIMERO: Darse por enterado de la renuncia efectuada por los Concejales del Grupo Municipal CAMBIA LOGROÑO al incremento retributivo y al de las indemnizaciones por asistencia a sesiones.

En consecuencia, para el ejercicio 2019, las retribuciones por dedicación exclusiva de los Señores Concejales D. Gonzalo Peña Ascacibar y D^a Marina Blanco Viana se mantienen respectivamente en 36.537,76 y 18.268,88 euros anuales, y las indemnizaciones por asistencias a sesiones y otras actuaciones derivadas del ejercicio de su cargo se fijan en 10.908,00 euros para los siguientes concejales sin delegación:

- D^a Nieves Solana Gómez
- D. José Manuel Zúñiga Suescun

SEGUNDO: Incrementar en un 2,25%, en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 24/2018, de 21 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público, las retribuciones e indemnizaciones de los miembros de la Corporación.

Este incremento será aplicable entre el 1 de enero de 2019 y el momento de cese de la presente Corporación.

TERCERO: De conformidad con lo anterior, en términos anuales, las retribuciones a los miembros de la corporación con dedicación exclusiva para el año 2019 quedan establecidas en las siguientes cuantías:

CORPORACIÓN	CARGO	DESDE 1 DE ENERO A 30 DE JUNIO DE 2019
D ^a . Concepción Gamarra Ruiz Clavijo	Alcaldesa	58.330,34 euros
D. Pedro Manuel Sáez Rojo	1er Teniente de Alcalde	52.864,57 euros
D. Javier Merino Martínez	Teniente de Alcalde	46.256,39 euros
D ^a M ^a del Mar San Martín Ibarra	Teniente de Alcalde	46.256,39 euros



D. Miguel Ángel Sainz García	Teniente de Alcalde	46.256,39 euros
D ^a Pilar Montes Lasheras	Teniente de Alcalde	46.256,39 euros
D ^a Paloma Corres Vaquero	Teniente de Alcalde	46.256,39 euros
D. Ángel Sainz Yangüela	Teniente de Alcalde	46.256,39 euros
D ^a Beatriz Arraiz Nalda	Concejal Portavoz	46.256,39 euros
D. Julián San Martín Marqués	Concejal Portavoz	46.256,39 euros

CUARTO: Fijar para el año 2019 una indemnización por asistencia y otras actuaciones derivadas del ejercicio de su cargo de 23.366,00 euros anuales para el periodo entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2019 de a favor de los siguientes **concejales con delegación:**

D. Félix Francisco Iglesias del Valle

D. Manuel Peiró Somalo

Las cantidades anteriores serán distribuidas en 12 mensualidades

QUINTO: Fijar para el año 2019 una indemnización por asistencia a sesiones y otras actuaciones derivadas del ejercicio de su cargo de 11.462,10 euros anuales para el periodo entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2019, a favor de los siguientes **concejales sin delegación:**

D^a María Luisa Alonso García

D. Rubén Antoñanzas Blanco

D. Kilian Cruz-Dunne

D. José Luis Díez Cámara

D^a. Izaskun Fernández Núñez

D. Antonio Fuertes Martínez

D^a. María Marrodán Funes

D. Vicente Adolfo Ruiz Cazorla

D. Alfredo Ruiz Pastor

D^a. Ana Vaquero Garrido

Las cantidades anteriores serán distribuidas en 12 mensualidades.

SEXTO: **Los incrementos retributivos anteriores tendrán efectos desde el 1 de enero de 2019 hasta el cese como corporativo**

El abono de los atrasos o mayores indemnizaciones se harán efectivos, en su caso, en la nómina del mes de mayo de 2019.



8.- PUESTA EN CONOCIMIENTO DEL ESTADO DE EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DEL AYUNTAMIENTO DE LOGROÑO A 31 DE MARZO DE 2019 (PRIMER TRIMESTRE)

El Ayuntamiento Pleno, con base en los siguientes

FUNDAMENTOS

1. Lo dispuesto en la Base 8ª de las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento de Logroño para el ejercicio 2019 y en el artículo 207 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales que obliga a la Intervención General a remitir al Pleno de la Entidad, trimestralmente, por conducto de la presidencia, información sobre la ejecución de los presupuestos y de la tesorería.
2. El Estado de Ejecución del Presupuesto General del Ayuntamiento de Logroño, para el año 2019 y de la Tesorería Municipal a 31 de marzo de 2019. Primer trimestre, elaborado por la Intervención General con fecha 12 de abril de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Darse por enterado del citado estado y situación.

9.- 0712 APROBACIÓN DEFINITIVA DE MODIFICACIÓN DEL P.G.M. DE LOGROÑO EN LOS NÚMEROS 9 Y 11 DE C/ VÉLEZ DE GUEVARA, PARA CAMBIAR EL USO PORMENORIZADO DE RESIDENCIAL A DOTACIONAL PRIVADO (URB28-2018/0003)

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El acuerdo adoptado por Junta de Gobierno Local, en su sesión celebrada el día 6 de marzo de 2019, por el que se aprobaba provisionalmente el proyecto de MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO EN LOS NÚMEROS 9 Y 11 DE LA CALLE VÉLEZ DE GUEVARA, PARA CAMBIAR EL USO PORMENORIZADO DE RESIDENCIAL A DOTACIONAL PRIVADO, en los propios y exactos términos en que fue aprobado inicialmente, mediante Acuerdo de Junta de Gobierno Local de 12 de diciembre de 2018.
2. El informe acordado por el Pleno de la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Rioja en su sesión celebrada el día 29 de marzo de 2019, relativo a la MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO EN LOS NÚMEROS 9 Y 11 DE LA CALLE VÉLEZ DE GUEVARA, PARA CAMBIAR EL USO PORMENORIZADO DE RESIDENCIAL A DOTACIONAL PRIVADO.
3. Los artículos 90, 96, 104 y 105 de la Ley 5/2006 de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja de 2 de mayo; el artículo 1.1,4 de las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal en vigor; el artículo 123.1.i) de la Ley 7/1985, según redacción dada por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre; la propuesta de acuerdo redactada al efecto por el Técnico de Administración General Promoción Económica, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, en orden a la aprobación definitiva de la presente modificación y el dictamen de la Comisión Informativa de Pleno, de fecha 26 de abril de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar definitivamente el proyecto de MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO EN LOS NÚMEROS 9 Y 11 DE LA CALLE VÉLEZ DE GUEVARA, PARA CAMBIAR EL USO PORMENORIZADO DE RESIDENCIAL A DOTACIONAL PRIVADO, en los propios y exactos términos en que fue aprobado inicial y provisionalmente.

Segundo: Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de La Rioja, siguiendo lo dispuesto en el artículo 97.1 de la Ley 5/2006.

10.- 09.2 TRAN-EXPTE. 2019/003. APROBACIÓN INICIAL DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El Acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 20 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Proyecto de Reglamento de Transporte Urbano de Viajeros de la ciudad de Logroño, de conformidad con lo establecido en el artículo 95 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Logroño, aprobado por Acuerdo Plenario de 7 de octubre de 2004 (B.O.R. nº143, de 6 de noviembre de 2004), en cuya virtud se atribuye a la Junta de Gobierno Local la competencia para aprobar los proyectos de Ordenanza, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 127.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
2. El Dictamen de la Comisión Informativa de Pleno de fecha 20 de marzo de 2019, por el que se abre un plazo de diez días hábiles, para la presentación de enmiendas por los Grupos Políticos al citado Proyecto.
3. Las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Ciudadanos, con fecha 2 de abril de 2019.
4. Las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista, con fecha 2 de abril de 2019.
5. Las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Mixto, con fecha de 9 de abril de 2019, fuera del plazo habilitado al efecto.
6. El informe emitido por la Secretaria General de Pleno de fecha 12 de abril de 2019, a los efectos de valorar el estudio de las enmiendas presentadas fuera de plazo por parte del Grupo Municipal Partido Mixto.
7. Los Informes emitidos por el Jefe de la Sección de Transporte, Estudios y Gestión de Estructuras Viarias, y la Directora General de Patrimonio y Asistencia Jurídica, de fechas 11 y 23 de abril de 2019, de valoración y estudio de las enmiendas presentadas.
8. El Dictamen de la Comisión Informativa de Pleno, de fecha 26 de abril de 2019.
9. Los artículos 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 55 y siguientes del Real Decreto 781/1996 de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local; así como el artículo 151 de la Ley 1/2003, de 3 de marzo, de Administración Local de La Rioja.
10. El artículo 82.3 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.

11. La Propuesta de Acuerdo formulada al efecto por la Directora General de Patrimonio y Asistencia Jurídica a los Servicios Técnicos.

Adopta el siguiente acuerdo:

Primero: Estimar la enmienda presentada por el Grupo Municipal Ciudadanos que a continuación se enumera, modificando el artículo afectado, (artículo 11) cuya nueva redacción queda incorporada al texto del Reglamento que figura como ANEXO.

Segundo: Estimar parcialmente la enmienda presentada por el Grupo Municipal Socialista que a continuación se enumeran, modificando el artículo afectado (artículo 53), cuya nueva redacción queda incorporada al texto del Reglamento que figura como ANEXO.

Tercero: Estimar parcialmente la enmienda presentada por el Grupo Municipal Mixto que a continuación se indica, modificando el artículo afectado (artículo 52), cuya nueva redacción queda incorporada al texto del Reglamento que figura como ANEXO.

Cuarto: Desestimar el resto de las enmiendas formuladas por el Grupo Municipal Ciudadanos, por el Grupo Municipal Socialista, y por el Grupo Municipal Partido Mixto, por los motivos indicados en los Informes indicados en el expositivo 7º.

Quinto: Dar traslado a los Grupos Municipales de los citados Informes, para su conocimiento y efectos.

Sexto: Aprobar inicialmente el Reglamento de Transporte de Viajeros de la ciudad de Logroño en los términos referidos en el ANEXO al presente Acuerdo, sometiéndola a información pública y audiencia a los interesados, durante un plazo de treinta días, para la presentación de reclamaciones y sugerencias.

En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el presente acuerdo.

ENMIENDAS PRESENTADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS:

ESTIMADA:**1. Enmienda Nº 4. Modificación: artículo 11. Señalización y componentes de las paradas.**

Proponen incluir en la redacción de dicho artículo el texto “en paralelo junto a la acera” cuando se regula la aproximación para la recogida de viajeros.

Se **estima**, y se modifica, por consiguiente, la redacción del artículo 11 que queda con el siguiente tenor literal: *“Las marquesinas e indicadores de parada deberán conservarse en conveniente estado de decoro e higiene, y en perfectas condiciones que aseguren su correcta utilización y su accesibilidad. En todo caso, las instalaciones fijas en la vía pública observarán los preceptos y ordenanzas municipales y su diseño facilitará la maniobrabilidad de los autobuses, de forma que permitan a éstos aproximarse en paralelo junto a la acera para la recogida de viajeros. Asimismo deberán permitir el acceso de personas con movilidad reducida”*.

ENMIENDAS PRESENTADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**ESTIMADA parcialmente:****1. Enmienda nº 8. Modificación: artículo 53. Obligaciones de los viajeros.**

Proponen la modificación de la redacción del artículo de referencia.

Se **estima parcialmente** la introducción en el artículo nº 53 punto 13 la inclusión “Abstenerse de fumar (incluido cualquier tipo de cigarrillo electrónico) y de consumir drogas o cualquier sustancia que altere la percepción sensorial.”

Se **estima** introducir en el último párrafo “... autorización en modelo normalizado (que se pondrá a disposición) de sus padres/madres o tutores legales.....”.

ENMIENDAS PRESENTADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL MIXTO**ESTIMADA parcialmente:****1. Enmienda nº 7. Artículo 52. Acceso de coches y sillas de ruedas.**

Plantean modificar la redacción incorporando distintas consideraciones (...)

Se **estima parcialmente**, incorporando el siguiente párrafo al texto del artículo 52:



“En el supuesto de que el portador de una silla de niño tuviera que bajarse del vehículo para respetar la preferencia de una persona de movilidad reducida que se desplaza con silla o vehículo de ruedas se articulará el mecanismo oportuno para la devolución del billete.”

ANEXO

REGLAMENTO DEL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

EXPOSICION DE MOTIVOS

El sistema de transporte público de una ciudad es un componente fundamental para el desarrollo de la misma y la calidad de vida de sus ciudadanos y su bienestar a largo plazo.

De la evolución de la sociedad han surgido nuevas demandas en el servicio de transporte público: las relacionadas con los problemas de accesibilidad universal y movilidad reducida, la necesidad de organizar el acceso de coches y sillas de niños, la posibilidad de permitir el acceso de bicicletas o animales de compañía, solo por enumerar algunas de ellas.

Este Reglamento supone una clara apuesta del Ayuntamiento de Logroño por ofrecer un sistema de transporte público con la cobertura adecuada y acceso a todos los ciudadanos, competitivo y eficaz, que posibilite que todas las personas puedan acceder al transporte público, ejerciendo su derecho a la movilidad sin tener que optar por el vehículo privado, promoviendo un desarrollo sostenible de la ciudad.

Un Reglamento del servicio público de transporte urbano de viajeros, debe regular las condiciones generales de utilización del servicio público de transporte urbano; estableciendo además los derechos y obligaciones de los usuarios de este transporte, que deberán ser respetados por la empresa concesionaria del servicio, por sus empleados y por los propios usuarios, junto al resto de normativa que pueda resultar de aplicación a la prestación del servicio municipal. Del mismo modo, debe regular las relaciones entre usuarios y la empresa concesionaria, así como las relaciones entre ésta y el Ayuntamiento de Logroño.

El Reglamento se estructura en un Título Preliminar, donde se delimita su objeto y ámbito de aplicación, y se contienen las Disposiciones Generales, y tres Títulos, los dos primeros dedicados



respectivamente al transporte público regular de uso general, y al transporte público regular de uso especial, y el Tercero, al régimen sancionador. Contiene finalmente una Disposición Transitoria y una Disposición Final.

El Título I se estructura en cuatro capítulos: el primero dedicado a la definición, organización y explotación del servicio; el segundo al establecimiento, modificación o supresión de los servicios de transporte regular de uso general; el tercero a las condiciones generales de utilización, prestando especial atención a la información que en todo caso debe estar disponible para los usuarios y las obligaciones de la empresa concesionaria y dedicando un capítulo específico, el cuarto, a garantizar la accesibilidad a todos los ciudadanos, especialmente a las personas con movilidad reducida o con algún tipo de discapacidad.

El Título II está dedicado el transporte público regular de uso especial: definición, título habilitante y condiciones para la prestación de este servicio.

El Título III regula el régimen sancionador. El capítulo primero establece los criterios para fijar la responsabilidad por la comisión de las infracciones y el ejercicio de la autoridad por los empleados de la empresa concesionaria. El capítulo segundo regula la inspección de las infracciones, en el tercero y cuarto encontramos su tipificación y sanciones correspondientes, y en el quinto sus plazos de prescripción.

TITULO PRELIMINAR

CAPÍTULO I: OBJETO Y AMBITO DE APLICACION

Artículo 1: Objeto y Aplicación del Reglamento

El presente Reglamento tiene por objeto la ordenación del transporte público regular de viajeros, tanto de uso general como de uso especial, y de ámbito urbano, así como la regulación de los derechos y obligaciones de las personas que utilicen dichos transportes, las relaciones entre los usuarios y la empresa concesionaria del servicio, y las relaciones entre ésta y el Ayuntamiento de Logroño.

CAPÍTULO II: DISPOSICIONES GENERALES**Artículo 2: Competencia**

El artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, atribuye expresamente competencias a los municipios en materia de “*transporte público de viajeros*” (letra II). Por su parte, el artículo 4 de la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja, concreta tales competencias señalando que corresponde a los municipios la ordenación normativa, gestión, inspección y sanción del transporte público de viajeros que se lleve a cabo íntegramente dentro de sus términos municipales, sin perjuicio de la posibilidad de ampliar el servicio a zonas o aglomeraciones urbanas dependientes de diferentes municipios, a través de fórmulas de cooperación administrativa.

Por su parte, el artículo 26. 1 d) de la citada Ley 7/1985, de 2 de abril, establece como servicio mínimo de prestación obligatoria en todos los municipios de población superior a 50.000 habitantes el “*transporte colectivo urbano de viajeros*”, y declara su reserva a favor de las Entidades Locales, como servicio esencial (artículo 86.3 de la citada Ley).

Artículo 3: Organización del servicio

De conformidad con el artículo 30 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, de 17 de junio de 1955, los Ayuntamientos tienen plena potestad para constituir, organizar, modificar y suprimir los servicios de su competencia. El Ayuntamiento es competente para establecer la reglamentación del servicio en la manera que estime conveniente, respetando el carácter de servicio esencial y obligatorio y el derecho de todo ciudadano del municipio a su prestación.

Compete al Ayuntamiento de Logroño otorgar el título administrativo habilitante para la prestación de la actividad.

Al amparo de estas potestades, se regulan las condiciones esenciales para la prestación del transporte urbano en autobús, por el que se registrarán tanto el Ayuntamiento de Logroño, como las empresas, públicas o privadas que en su caso presten los servicios de transporte y las personas que utilicen el servicio.

Los deberes que de este Reglamento derivan para el titular de la concesión del servicio de transporte público colectivo urbano, han de ser interpretados y aplicados de forma que no supongan alteraciones de las condiciones económicas del contrato, regidas por los Pliegos de Condiciones y el propio contrato.



Artículo 4: Carácter público del servicio

El servicio de transporte urbano es de carácter público, por lo que tendrán derecho de utilización cuantas personas lo deseen sin otra limitación que las condiciones y obligaciones que para el usuario señale el presente Reglamento y la legislación vigente en la materia.

El transporte urbano de viajeros en autobús dentro del término municipal de Logroño se regirá por lo dispuesto en este Reglamento y demás normas que regulen esta actividad así como a través de los posibles convenios establecidos con otros Ayuntamientos.

TÍTULO I: TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE USO GENERAL

CAPÍTULO I: DEFINICIÓN, ORGANIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Artículo 5: Definición

De acuerdo con la clasificación establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como en la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja, son transportes regulares de uso general los que, dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizados por cualquier interesado. Pueden ser permanentes, cuando se llevan a cabo de forma continuada, para atender necesidades de carácter estable, o temporales.

Artículo 6: Organización y planificación

El Ayuntamiento de Logroño establecerá la organización del servicio de transporte regular permanente de uso general, tanto en lo que se refiere a las líneas como a sus itinerarios, paradas y horarios y a todos aquellos aspectos que se deriven de la competencia municipal.

Artículo 7: Prestación del servicio

El Ayuntamiento de Logroño presta el servicio de transporte urbano regular de uso general de viajeros de la ciudad de forma indirecta, mediante concesión administrativa, es decir, a través de una de las formas previstas para la gestión indirecta de los servicios públicos de competencia local previstas en el artículo 85.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, así como en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, de forma que corresponde a la empresa concesionaria

la explotación de todas las líneas de transporte regular de uso general cuyo ámbito se desarrolla en el entorno urbano de Logroño, salvo renuncia expresa en líneas o servicios previamente definidos que puedan someterse a otro tipo de prestación.

CAPÍTULO II: ESTABLECIMIENTO, MODIFICACIÓN O SUPRESIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL

Artículo 8: Competencia para la modificación del servicio

La Junta de Gobierno Local es el órgano competente para la adopción de cuantos acuerdos afecten a la gestión del servicio de transporte regular de uso general, en todos sus aspectos de creación de nuevas líneas, supresión de alguna de las existentes, o modificaciones relativas a cambio de itinerarios, paradas, régimen de transbordos, horarios, tarifas, bonos o títulos de viaje.

Artículo 9: Procedimiento de modificación del servicio

El expediente de establecimiento, modificación o supresión de los servicios establecidos en cuanto a su itinerario, horario, número de paradas, ubicación de éstas y correspondencia entre líneas o modificaciones tecnológicas, podrá ser iniciado a propuesta de la Concejalía con atribuciones en materia de transporte, de los servicios técnicos municipales encargados de la planificación y control del servicio, o por la empresa concesionaria.

Iniciado el expediente, se dará audiencia a la empresa concesionaria. No será necesario este trámite cuando se trate de modificaciones impuestas por actuaciones urgentes relacionadas con la congestión del tráfico, ejecución de obras en el viario público, celebración de eventos deportivos, festejos, etc. y que no afecten al equilibrio económico de la concesión.

CAPÍTULO III: CONDICIONES GENERALES DE UTILIZACIÓN

SECCION PRIMERA: De las paradas

Artículo 10: Líneas y paradas

Las líneas regulares tendrán el número y situación de parada en el recorrido que determine el Ayuntamiento de Logroño. Estas paradas se clasificarán en terminal o parada solicitada.

Serán consideradas como “paradas terminales de línea”, aquellas paradas obligatorias que sirvan para la regularización de horarios.

Serán “paradas solicitadas”, aquellas en las que el vehículo tan sólo estacionará cuando el usuario pida la parada desde el interior del autobús, pulsando el botón de solicitud de *Parada Solicitada*, o cuando el conductor observe que hay usuarios situadas en los puntos de parada.

Las paradas y plataformas viarias del autobús deberán estar despejadas y accesibles para los viajeros.

Artículo 11: Señalización y componentes de paradas

Las paradas deberán señalizarse, línea por línea, aun cuando estuviesen ubicadas en el mismo lugar. Las señalizaciones de paradas deberán ser claras, instaladas en lugar visible, accesible y conteniendo las indicaciones a las que se refiere el artículo 16 de este Reglamento.

Cualquier alteración en la ubicación de una parada habrá de ser notificada al público en la parada o paradas afectadas con antelación suficiente o en la web municipal de transporte urbano y App municipal, excepto en los casos en que la alteración obedezca a una causa de fuerza mayor, imprevista e impredecible.

Las marquesinas e indicadores de parada deberán conservarse en conveniente estado de decoro e higiene, y en perfectas condiciones que aseguren su correcta utilización y su accesibilidad. En todo caso, las instalaciones fijas en la vía pública observarán los preceptos y ordenanzas municipales y su diseño facilitará la maniobrabilidad de los autobuses, de forma que permitan a éstos aproximarse lo máximo posible *en paralelo a la acera* para la recogida de los viajeros. Asimismo deberán permitir el acceso de personas con movilidad reducida.

Artículo 12: Estacionamiento de autobuses en las paradas

En las paradas comunes a varias líneas con capacidad para un único vehículo, cuando coincidan dos o más autobuses, se entenderá que el segundo autobús se halla en posición reglamentaria de admitir la salida y entrada de viajeros si los conductores consideran que se cumplen las garantías de seguridad y accesibilidad. Los conductores de los autobuses situados en tercera o cuarta posición, no deberán abrir las puertas hasta alcanzar la primera posición o la segunda si permanece uno de los autobuses que le preceden.

De igual forma, en las paradas con capacidad para más de un vehículo, si coinciden varios autobuses, se permitirá la salida y entrada de viajeros en el autobús que se sitúe en la primera o segunda posición de espera.

Los conductores podrán decidir no abrir las puertas del vehículo si no se reúnen las condiciones mínimas de seguridad de acceso al mismo.

En el supuesto de ser preciso el uso de la rampa, la parada deberá efectuarse en el lugar más apropiado a tal fin y que asegure la estabilidad de ésta y la seguridad de los usuarios.

El estacionamiento en las paradas solicitadas, será el estrictamente necesario para permitir la subida y bajada de viajeros.

Durante el estacionamiento en las paradas terminales, y en el plazo de tiempo que transcurre entre la llegada del vehículo y la salida del mismo conforme al horario estipulado, el conductor

permanecerá preferentemente en su puesto, salvo circunstancias excepcionales que puedan justificar lo contrario, y se permitirá la subida de viajeros.

Por motivos de seguridad, se prohíbe el estacionamiento del autobús fuera de parada, así como la recogida y bajada de viajeros fuera de las mismas, salvo casos de fuerza mayor.

En todo caso, las maniobras de parada y reincorporación al tráfico se efectuarán con la mayor atención y diligencia, procurando evitar maniobras bruscas y con observancia de lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y disposiciones que la desarrollan.

Las paradas se efectuarán situando el vehículo en la calzada paralelamente a la acera, lo más próximo posible a la misma, de manera que permitan tanto un embarque como desembarque cómodos y seguros de las personas al autobús desde la acera o plataforma.

Artículo 13: Facilidad para los autobuses en la salida de las paradas

De acuerdo con lo establecido en el artículo 29 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, los conductores de los demás vehículos facilitarán especialmente, y en la medida de lo posible, la incorporación a la circulación de los vehículos de transporte colectivo de viajeros desde una parada señalizada.

Artículo 14: Espera, acceso y descenso de los viajeros

Los viajeros deberán esperar junto a la cabecera de parada o marquesina la llegada del autobús, manteniendo una distancia prudencial de la calzada y retirados del bordillo de la acera. Al advertir la llegada del autobús, si las condiciones de visibilidad son deficientes, deberá realizar indicaciones para avisar al conductor de su presencia.

Por regla general, todos los viajeros, una vez parado el autobús, accederán al mismo por la puerta delantera y descenderán por la puerta central o trasera, a excepción de las personas de movilidad reducida que se desplacen en sillas de ruedas, de las personas con problemas de movilidad tal como se recoge en el Capítulo IV del Título I, y de las personas que accedan con sillas de niños. En todos los casos tendrán prioridad las personas que bajan del autobús.

Los viajeros sólo deberán acercarse al autobús cuando las puertas estén abiertas, y deberán tener preparado el título del transporte o el dinero necesario para adquirirlo.

Al subir al autobús, si se va a adquirir billete ordinario mediante dinero en metálico u otro medio autorizado por el Ayuntamiento de Logroño, cada viajero deberá colocarse en la parte derecha de la puerta de acceso, dejando espacio para que otros viajeros con tarjetas puedan acceder a la canceladora secundaria si existiese. Una vez en el interior del autobús, deberá situarse en los lugares más desocupados, y, si se viaja de pie, agarrarse adecuadamente a las barras o asideros. Cuando tenga intención de descender deberá avisar al conductor con suficiente antelación.

El descenso del autobús sólo podrá realizarse por las puertas central o trasera, a excepción de las personas con movilidad reducida, que podrán hacerlo por la puerta delantera, si se encuentran próximos a la misma, previa solicitud al conductor.

En ningún caso se podrá subir o bajar del autobús cuando éste se encuentre en marcha.

En los servicios nocturnos denominados "Búho" el Ayuntamiento podrá autorizar paradas intermedias para el desembarque, fuera de las prefijadas, atendiendo, especialmente, a razones de seguridad y siempre desde una perspectiva de género.

SECCION SEGUNDA: De la información a los viajeros

Artículo 15: Información al viajero

La empresa concesionaria del servicio se ocupará de que los usuarios sean informados sobre las características de prestación del servicio de transporte, así como de las incidencias que afecten a su desarrollo. Dicha información será también facilitada mediante los procedimientos que en cada momento se articulen por parte del Ayuntamiento de Logroño.

Cuando se autorice un cambio de tarifas por modificación de los precios, de los tipos de títulos o de sus condiciones de utilización, se anunciará oportunamente a los usuarios, informando asimismo de las condiciones para el canje de los títulos válidos en poder de los usuarios, en el caso de que se autorice dicho canje.

Artículo 16: Información en las Paradas

Todas las paradas deberán estar señalizadas. En las marquesinas y postes de parada figurarán los números de las líneas correspondientes, con el tamaño y posición adecuados, de forma que sean visibles a distancia de la parada. Como mínimo, su altura será de 140 centímetros, medidos desde el suelo. La organización y contenido, así como la conservación y mantenimiento de las marquesinas, será responsabilidad del Ayuntamiento o empresa concesionaria designada.

En todos los puntos de parada deberá existir información actualizada y suficiente, la cual incluirá, en todo caso, un esquema del recorrido de las líneas que incidan en dicho punto, así como las horas de comienzo y terminación del servicio, las frecuencias del mismo y la posibilidad de realizar transbordos permitidos con una única cancelación del título de transporte.

Si la frecuencia fuera a intervalos iguales o mayores de 45 minutos, se indicarán los horarios concretos de aquélla.

Las paradas con marquesina incluirán, además, sobre un plano cartográfico legible de la ciudad, de tamaño mínimo de 90 decímetros cuadrados, el recorrido sobre el mismo de las diferentes líneas de transporte, con indicación de las paradas de cada una, y puntos de correspondencias. Igualmente incluirán los puntos de información del servicio, los lugares donde pueden presentarse las hojas de reclamaciones, y teléfonos de información e incidencias de la empresa y de la Policía Local, así como la dirección de la página web de la empresa. Además se indicará de forma visible los precios de las tarifas del billete ordinario y de los demás títulos de transporte.

Las paradas con mayor afluencia de usuarios deberán proporcionar, además, de manera visual (mediante pantallas o medios similares) y/o sonora (comprensible y audible), información básica (variaciones en la línea, y/o horarios, incidencias, parada solicitada, tiempo de espera, etc.) para los viajeros.

Artículo 17: Información en los Vehículos

En el interior de los vehículos figurarán expuestas las tarifas del servicio, con los precios y condiciones de uso, así como el importe del recargo extraordinario previsto en este Reglamento para el viajero que carezca de título de transporte válido y la indicación de la existencia de Hojas de Reclamaciones.

Asimismo, los vehículos llevarán elementos de identificación con el número y nombre de la línea en la que prestan servicio, visible y legible en el exterior del vehículo, en la parte frontal. En la parte trasera y lateral deberá figurar el número de la línea.

Se arbitrarán los medios que permitan a los viajeros conocer, en el interior de los autobuses, el itinerario y las paradas de la línea que estén utilizando, así como las correspondencias con otras líneas.

Antes de llegar a cada parada, se informará por medios acústicos y/o visuales del nombre de la misma.

Deberá indicarse en lugar visible en el interior del autobús la matrícula del vehículo. En cuanto al nombre y número de identificación del conductor, deberá figurar en la tarjeta a portar en su uniforme.

Artículo 18: Modificación o suspensión del servicio

Las modificaciones o suspensiones del servicio, con carácter general, deberán ser puestas en conocimiento del público con antelación suficiente. Dicha información se articulará en función de la importancia de cada incidencia y se garantizará su conocimiento por parte de la generalidad de usuarios afectados, incluso con mensajes anunciadores en cada parada, web municipal del transporte urbano, App municipal y medios de comunicación local.

La empresa informará de las modificaciones o suspensiones claramente, su causa, duración, servicios afectados y alternativas si existen. Previamente, el Ayuntamiento deberá facilitar a la empresa toda la información que se precise, con antelación suficiente.

Artículo 19: Punto de información al ciudadano

Existirá un punto de información centralizado al ciudadano donde, además de realizar las operaciones de recarga de los diferentes títulos, sea posible obtener información sobre el servicio: horarios, paradas, cambios, hojas de reclamaciones, etc.

Su atención se prestará en horario de mañana y tarde de lunes a viernes y de mañana los sábados todos los meses del año a excepción del mes de agosto que será únicamente de mañana.



SECCION TERCERA: De las obligaciones de la empresa concesionaria del servicio

Artículo 20: Flota de vehículos

El número de vehículos dispuestos para la prestación del servicio serán los necesarios para una adecuada prestación de las diferentes expediciones programadas.

La empresa concesionaria garantizará el cumplimiento de la normativa legal en cuanto a las condiciones técnicas y de seguridad exigidas a los vehículos así como la instalación y adecuado funcionamiento de los instrumentos que hayan de instalarse en los mismos para el control de las condiciones de prestación del servicio.

Los vehículos llevarán los elementos identificativos interiores y exteriores que se establezcan en el Pliego de la concesión del servicio.

Artículo 21: Condiciones de seguridad e higiene

La empresa prestadora estará obligada a mantener los vehículos en buen estado, de tal forma que su utilización se produzca en condiciones de seguridad, salubridad e higiene.

Artículo 22: Publicidad en los vehículos

La publicidad en los vehículos de transporte público deberá atenerse a las siguientes reglas:

1. No deberá afectar a los espacios de visión de los conductores ni viajeros.
2. No dificultará la identificación de los autobuses como vehículos de transporte urbano público. No se permitirá en ningún caso la publicidad en la parte frontal de los autobuses.
3. Los contenidos de la publicidad respetarán, en todo caso, la legislación vigente en la Comunidad Autónoma de la Rioja y del Estado, en particular, en lo relativo a la Prevención de Drogodependencias.

Artículo 23: Limpieza de los vehículos

Los vehículos se presentarán para la prestación del servicio en las debidas condiciones de limpieza e higiene. De igual modo, se realizará su desinfección y desinsectación en los plazos establecidos por la normativa específica.

Artículo 24: Homologación de los vehículos

Los vehículos adscritos a la explotación del servicio de transporte público, que serán modelos debidamente homologados, habrán de encontrarse en buen estado de funcionamiento, sus condiciones técnicas se ajustarán a lo establecido en la normativa vigente en materia de circulación



y deberán haber superado favorablemente la inspección técnica de vehículos (ITV), según lo previsto en la normativa reguladora de tales inspecciones.

Artículo 25: Conducción de los vehículos

El conductor deberá manejar el autobús con suavidad, y efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, velando en todo momento por la seguridad de los viajeros, peatones y otros vehículos.

Los conductores, en caso de tener que salir del vehículo estando ocupado por viajeros ante circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad, deberán parar el motor, guardar o llevar consigo la recaudación, y las llaves de contacto o dispositivo de arranque del vehículo de forma que no pueda ser conducido en su ausencia por persona no autorizada, y dejar la puerta trasera abierta como medida de seguridad.

Artículo 26: Capacidad de los vehículos

En el interior de cada vehículo se expondrá, en lugar visible, el número de plazas de personas sentadas y el número máximo de personas de pie que puede llevar el vehículo. Cuando el conductor aprecie que el autobús está completo, no permitirá el acceso de más usuarios, hasta que vayan bajando viajeros en paradas sucesivas.

Artículo 27: Desfibriladores

Todos los vehículos estarán equipados con aparatos desfibriladores que estarán colocados en lugar visible y accesible.

Los vehículos deberán identificar en su interior y exterior la existencia de estos aparatos mediante la señalización correspondiente.

Sólo podrán manipularse en caso de necesidad y por personal formado en su manejo. Todos los conductores deberán formarse por parte de la empresa concesionaria en el manejo de los sistemas. Si fueran utilizados por personal no especializado, deberá existir un número telefónico de contacto donde pueda guiarse el procedimiento de uso.

Como servicio público, los desfibriladores podrán utilizarse, en caso de necesidad, tanto en el exterior como en el interior del vehículo.

Deberán mantenerse en las debidas condiciones por parte de una empresa especializada, acreditando, si fuera necesario, las revisiones periódicas que por norma le fueran de aplicación.

Para la instalación de estos sistemas en los vehículos, se deberá contar con el preceptivo permiso del Gobierno de La Rioja, como Administración competente en materia sanitaria.

Artículo 28: Cámaras de videovigilancia

Todos los vehículos contarán con cámaras de videovigilancia, internas y externas, que serán gestionadas por la empresa concesionaria. Como responsable de los ficheros de imágenes correspondientes, garantizará la confidencialidad de los datos de carácter personal que haya recogidos para las finalidades propias de su actividad como concesionario del servicio de transporte urbano de viajeros de Logroño de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE) 2016/679 de Protección de Datos.

Artículo 29: Obligaciones del personal de la empresa concesionaria

Cada vehículo llevará en su servicio un conductor-perceptor que será el representante de la empresa concesionaria durante el viaje.

Los conductores perceptores e inspectores de la empresa concesionaria están facultados para requerir a los usuarios el cumplimiento de las normas y disposiciones de este reglamento y para solicitar a tales fines, en caso necesario, la intervención de la Policía Local.

El personal de la empresa prestadora mantendrá en todo momento un trato correcto con los viajeros, atendiendo las peticiones de ayuda e información.

Se abstendrá de realizar nada que, de palabra o de obra, atente al respeto debido a los viajeros. El personal evitará toda clase de discusiones con los viajeros; a las quejas y protestas de éstos, los empleados expondrán, siempre de buenas formas, las explicaciones que procedan, indicándoles en todo caso la existencia de hojas de reclamaciones. Facilitarán atentamente cuantas informaciones relativas al trayecto o al servicio les sean solicitadas en las paradas de los autobuses, siempre que con ello no se perjudique la velocidad comercial.

El personal de la empresa deberá facilitar las hojas de reclamaciones cuando sean solicitadas por los usuarios del servicio, junto con la información del lugar o lugares en los que se pueden presentar para su tramitación, siempre de forma que no se perturbe la atención debida a la conducción, o en el momento de efectuar la siguiente parada.

El personal de la empresa prestará exacta atención al cumplimiento de lo dispuesto en este Reglamento. Por ello, será obligación de la empresa hacer cumplir a sus empleados las prescripciones de este Reglamento, así como cuantas otras obligaciones respecto a los viajeros resulten de su normativa interna.

Artículo 30: Objetos perdidos

Los objetos extraviados que se hallaren en los autobuses se entregarán por el personal de la empresa en las oficinas de la misma. Cuando dichos objetos no sean reclamados por sus dueños en el plazo de una semana después del hallazgo, deberán ser depositados por la empresa en las dependencias de la Policía Local de Logroño.



Artículo 31: Uniformidad e identificación del personal

El personal de la empresa relacionado directa o indirectamente con el público deberá ir uniformado de acuerdo con las normas que al respecto dicte la dirección de la empresa, previa conformidad de la Administración municipal. Este personal deberá llevar en lugar visible su tarjeta de identificación con su nombre y número.

Se entiende a estos efectos que tienen relación directa o indirecta con el público, el personal de movimiento que realice su cometido permanente u ocasionalmente en los vehículos afectos al servicio, en la vía pública.

Todo el personal que esté en contacto con los viajeros y en especial con aquellos menores de edad deberá presentar a la empresa un certificado de antecedentes penales que le habilite para ello.

Artículo 32: Daños a los usuarios y a terceros

De conformidad con lo dispuesto por la normativa en materia de contratación del sector público, es obligación del contratista indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera la ejecución de la concesión. A tal fin, la empresa concesionaria tendrá concertados los seguros a los que esté obligada, con el fin de indemnizar debidamente los daños personales o materiales que se produzcan a los usuarios y a terceros, siendo a cargo del seguro concertado por la empresa la correspondiente indemnización, salvo en caso de responsabilidad de tercero, como lo es en el supuesto de que se trate de daños provocados por unos viajeros a otros.

En el caso de que en el interior de los autobuses se produzcan daños personales o materiales a los usuarios, éstos deberán comunicar inmediatamente tal circunstancia a la persona que conduzca el vehículo, que rellenará un parte justificativo de la incidencia, siempre de forma que no se perturbe la atención a la conducción, ni se perjudique la velocidad comercial. Este parte será depositado en las oficinas de la empresa y se entregará una copia al afectado por la incidencia cuando así se solicite.

En el supuesto de accidentes o incidentes de los que se deriven daños a las personas, se atenderá prioritariamente a la obtención de los medios y servicios necesarios para la adecuada atención a los damnificados, con la absoluta colaboración del conductor, que comunicará el accidente de modo inmediato al personal de inspección y a la Policía Local, comunicando con la máxima exactitud posible el número y estado de las víctimas, caso de haberlas.

Tanto en los supuestos de daños a las personas como de daños a las cosas, los usuarios están obligados a ponerlo en conocimiento de la empresa tan pronto como sea posible y a colaborar con el personal de ésta, con el fin de evitar daños mayores y conseguir su mejor y más rápida solución.

Los bienes que los usuarios porten consigo se entenderán desplazados por el propio viajero bajo su custodia de tal manera que negligencia o culpa de la empresa concesionaria del servicio no existirá responsabilidad por su deterioro. En el caso de que el deterioro pueda ser imputado a la empresa concesionaria, se deberá comunicar esta circunstancia al conductor del autobús, que rellenará un parte justificativo de la incidencia.

Para que sea exigible la reparación o indemnización, deberá acreditarse fehacientemente la producción del daño durante el trayecto. El Personal de la empresa pondrá en conocimiento de los viajeros la posibilidad de formular la correspondiente reclamación, con independencia del parte de accidente cursado por la empresa concesionaria del servicio.

Artículo 33: Parte de Accidentes

El parte de accidente será tramitado por el conductor, con la máxima información posible, poniendo en conocimiento de los usuarios la necesidad de no ausentarse en caso de daños personales, salvo aquellos casos en los que es necesaria asistencia sanitaria o casos de fuerza mayor. En este último caso, deberán facilitar los datos personales a los empleados de la empresa, los cuáles lo entregarán a la Autoridad o Agentes de la Autoridad competentes.

Asimismo, el personal de la empresa pondrá en conocimiento de los usuarios la posibilidad de formular la correspondiente reclamación con independencia del parte de accidente cursado por la empresa.

La empresa concesionaria establecerá un protocolo para la tramitación del parte de accidentes por parte de los conductores.

Artículo 34: Interrupciones del servicio

Las interrupciones en el servicio por fuerza mayor habrán de ser subsanadas en el menor tiempo posible, procurando que los recorridos alternativos sean lo más parecidos, dentro de lo posible, a los itinerarios originales, a los que se ha de volver tan pronto como desaparezca el motivo excepcional que los originó.

Si un vehículo interrumpe su servicio por avería mecánica o cualquier otra incidencia, las personas que viajen en dicho vehículo podrán utilizar, con el mismo título de transporte, otro autobús de la misma línea o de otra con itinerario coincidente, siguiendo las instrucciones del personal de la empresa prestadora.

Artículo 35: Devolución del importe del billete

Cuando se produzca una suspensión de un servicio ya iniciado, la empresa prestadora vendrá obligada, a establecer un servicio alternativo o, según se prevé en este Reglamento, a devolver el importe del billete. Para hacer uso del derecho a devolución, los viajeros que renuncien a seguir viaje deberán presentar un título de transporte validado según el cuadro de tarifas. La devolución deberá solicitarse al personal de la empresa inmediatamente después de producirse la anomalía, que deberá entregar el justificante de la reclamación. La devolución, cuando proceda, se efectuará en las oficinas de la empresa o en el punto de información del transporte urbano.

A los efectos previstos en este artículo, se entenderá como suspensión del servicio de una línea, la falta de prestación en un porcentaje superior al 50% de sus paradas totales o más del 30% de sus paradas consecutivas. La desviación de cualquier línea de su trayecto habitual por causas ajenas a la voluntad de la empresa no se considerará suspensión del servicio.

Artículo 36: Hojas de Reclamaciones

Tanto la empresa prestadora como el servicio de atención ciudadana del Ayuntamiento, tendrán a disposición de los usuarios, en todos los vehículos y en todas sus dependencias de acceso público, incluidas sus oficinas, las correspondientes hojas de reclamaciones, en las que los viajeros podrán exponer las reclamaciones que estimen convenientes. La existencia de estas hojas deberá constar dentro de cada autobús de forma clara y visible en un cartel con la siguiente leyenda: “Existen hojas de reclamaciones a disposición de quienes las soliciten”.

Las hojas de reclamaciones estarán integradas por un juego unitario de impresos compuesto por:

1. Una hoja original, que el reclamante deberá remitir a la Unidad municipal que tenga asignadas las competencias de transporte o a la Oficina Municipal de Información al Consumidor.
2. Una copia, que deberán entregar en las oficinas de la empresa o en el centro de transbordo.
3. Una copia que deberá conservar el reclamante.

Formulada la reclamación, y en el plazo máximo de diez días, la empresa deberá remitir al Ayuntamiento de Logroño una copia de dicha hoja, en unión del informe o alegaciones que estime pertinentes sobre los hechos relatados por el reclamante, concluyendo con la indicación de si acepta o rechaza la reclamación.

La reclamación se realizará de forma que no afecte a la prestación del servicio y respetando la función principal de conducción que corresponde al conductor del vehículo. En todo caso, la atención del conductor a las reclamaciones que se formulen a bordo se hará de forma que no altere ni menoscabe la normalidad en la prestación del servicio ni perjudique al resto de los viajeros; en caso contrario, la reclamación podrá ser cursada con posterioridad en las oficinas de la empresa o en el punto de información del transporte urbano.

El Ayuntamiento tramitará la reclamación conforme al procedimiento establecido en la legislación aplicable a cada supuesto.

El Ayuntamiento y la empresa concesionaria tienen la obligación de tramitar y resolver igualmente las reclamaciones aunque se efectúen por cualquier otro conducto distinto del descrito en este artículo.

Artículo 37: Teléfono de información

La empresa dispondrá de un teléfono atendido durante el horario normalizado del servicio, en el que los usuarios podrán formular sus sugerencias y demandas de información. El número de este teléfono estará expuesto en el interior de todos los vehículos en servicio así como en los paneles informativos de las paradas. A cada queja o sugerencia telefónica se le deberá asignar su número para su identificación posterior.

La empresa contará con medios alternativos para el uso de este servicio por personas sordas (fax, correo electrónico).

Artículo 38: Protección de datos

La empresa concesionaria del servicio, como responsable de los ficheros correspondientes, garantizará la confidencialidad de los datos de carácter personal que haya recogido para las finalidades propias de su actividad como concesionario del servicio de transporte urbano de viajeros de Logroño de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE) 2016/679 de Protección de Datos.

El Ayuntamiento de Logroño dispondrá de los datos, con fines estadísticos u otros de índole municipal, que demande al concesionario. Estos serán debidamente tratados, asegurando siempre la protección de los mismos y la no utilización para otros fines.

SECCION CUARTA: De los títulos de Transporte***Artículo 39: Títulos de transporte***

Los títulos aprobados por el Ayuntamiento de Logroño son los que habilitan para la utilización del servicio.

El título de transporte debidamente validado permite la utilización de una línea, o bien de dos líneas en caso de que la correspondencia pueda realizarse de conformidad con el régimen de transbordos que se apruebe por acuerdo de la Junta de Gobierno Local.

El Ayuntamiento, por sí o a través de acuerdos con otros organismos, podrá crear otros documentos igualmente habilitantes, y establecer títulos intermodales entre distintos tipos de transporte urbano.

Son títulos de transporte válidos los que en cada momento hayan sido aprobados por el Ayuntamiento, para su utilización en los vehículos de la empresa concesionaria y figuren en el vigente cuadro de tarifas. Para la validez de las tarifas se requerirá que sean fijadas y aprobadas por el Ayuntamiento.

En el Anexo I se relacionan los títulos existentes y su manera de obtenerlos por parte de los usuarios viajeros.

Artículo 40: Obligación de portar el título de transporte válido

Todo viajero deberá estar provisto, desde el inicio de su viaje, de un título de transporte válido, que deberá haber sometido al control de entrada en el vehículo, de acuerdo con sus características, y conservar a disposición del personal de la empresa o de los agentes de inspección que puedan requerir su exhibición, durante todo el trayecto hasta descender del autobús en la parada de destino.

Solamente se exceptúan de esta obligación los niños menores de cuatro años, siempre que viajen acompañados. Esta excepción no les exime de su condición de usuarios del servicio, a todos los demás efectos previstos en este Reglamento.

Los viajeros están obligados a conservar el título válido de viaje sin deterioro y en condiciones de control, durante su permanencia en el vehículo, así como a exhibirlo cuando sea requerido para ello por el personal de la empresa.

Los títulos al portador, como el bonobús, podrán ser utilizados de forma indistinta por cualquier persona. En el caso de utilización conjunta, el título validado deberá quedar en poder de la última persona que abandone el autobús.

Los títulos de transporte nominativos deberán incorporar fotografía y datos personales que identifiquen al titular, de forma que ello permita al conductor o inspector autorizado verificar la identidad del usuario. En el supuesto de que el conductor tenga dudas razonables acerca de la identidad del portador del título, podrá requerir la presentación conjunta de otro documento que ratifique esa identidad (D.N.I o Libro de Familia en caso de menores de edad).

El empleo del título nominativo por una persona distinta de su titular tendrá los mismos efectos que si careciese de billete, pudiendo ser requisado por el conductor o inspector para la puesta en conocimiento de los hechos al Ayuntamiento, de conformidad con lo dispuesto en este Reglamento.

En caso de que se compruebe que un viajero carece de título de transporte válido, deberá pagar un billete o bajarse del autobús en la siguiente parada. Además el personal de la empresa concesionaria extenderá un boletín de incidencias a efectos de la tramitación por el Ayuntamiento de Logroño del correspondiente procedimiento administrativo sancionador.

Artículo 41: Pago del billete ordinario

Debido a que todo pago del billete ordinario implica un intervalo de tiempo que empeora la calidad del servicio, el viajero procurará abonar la tarifa del billete ordinario con la moneda fraccionada exacta o con otros medios de pago aprobados por el Ayuntamiento sin que ello sea óbice para que el conductor esté obligado a facilitar el cambio.

Todo conductor estará obligado a llevar consigo efectivo para facilitar el cambio de billetes de hasta 10 euros inclusive. En caso de que el conductor no disponga de efectivo para realizar cambios, el usuario será informado de la posibilidad de esperar a que se le faciliten los cambios durante el trayecto situándose en lugar próximo al conductor.

Artículo 42: Comprobación del título de transporte

El viajero deberá comprobar en el momento de su adquisición que el título de transporte adquirido es el adecuado, y, en su caso, que el cambio de moneda recibido es el correcto. En el supuesto de utilización de títulos multiviaje, el viajero vendrá obligado a comprobar que la cancelación u operación de control ha sido realizada.

Artículo 43: Utilización fraudulenta de los títulos de transporte

Los títulos de transporte podrán ser retirados a los usuarios por el personal conductor perceptor o inspector de la empresa concesionaria o por persona facultada del Ayuntamiento cuando se sospeche que están siendo utilizados de forma incorrecta o fraudulenta, así como cuando sean



utilizados una vez caducado su plazo de validez, bien por cambio de tarifas, bien por cualquier otra circunstancia y se acompañarán al boletín de incidencias correspondiente, entregando al usuario un justificante de dicha retirada donde figurará el motivo de la misma, suscrito por la persona que lo retira, indicando con letras mayúsculas su nombre y apellidos.

La empresa concesionaria no podrá retirar un título de transporte, sin la cumplimentación de este boletín y sin la entrega de este justificante. Si se demostrara con posterioridad, que la retirada del título de transporte es injustificada, la empresa entregará el título de transporte a la persona a la que le fue retirado, firmando ambas partes un justificante de entrega y además indemnizará al usuario por la utilización del servicio, durante el tiempo que transcurriera entre la retirada del título de transporte y su posterior entrega, con la diferencia entre el título de transporte que hubiera utilizado, presentando copia compulsada u original de billete sencillo en su caso y el que le correspondiera utilizar.

CAPÍTULO IV: GARANTÍA DE ACCESIBILIDAD

Artículo 44: Promoción de accesibilidad

La empresa estará obligada al cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad en los transportes públicos, contenida en la legislación estatal, autonómica y local, y en los reglamentos y disposiciones que la desarrollen. A partir de la entrada en vigor de este Reglamento todos los vehículos de nueva adquisición deberán observar lo establecido en dichas normas.

Artículo 45: Perros guía y perros de asistencia

En todos los vehículos se hará referencia mediante pictograma, en lugar visible para todos los viajeros, la aceptación de que las personas con discapacidad visual pueden viajar acompañadas de su perro guía, y las que tengan otras discapacidades, con su perro de asistencia. Estos animales irán debidamente sujetos e identificados y se ubicarán en los lugares adecuados a tal fin.

Artículo 46: Rampa de acceso

Todos los autobuses que presten servicio deberán disponer de rampa de acceso para personas con movilidad reducida. La empresa prestadora deberá garantizar el buen funcionamiento de estas rampas mediante un adecuado mantenimiento, así como la instalación de las protecciones necesarias para que no sean afectadas por los pasos de peatones sobre elevados. Todos los días, antes del primer servicio, deberá comprobarse su correcto funcionamiento.

Las rampas deberán contar, preferiblemente, con un sistema de doble accionamiento, manual y automático conforme se vaya renovando la flota.

Artículo 47: Reserva de asientos

Se reservarán, en los vehículos clasificados como autobuses urbanos de piso bajo y Clase I, al menos, un espacio para sillas de ruedas y cuatro asientos, próximos a las puertas de acceso, adecuadamente señalizados y accesibles a los timbres y señales de parada, destinados a personas con movilidad reducida, personas de más de 75 años, mujeres embarazadas, o personas que lleven en sus brazos a lactantes, y, en general, las personas que, por sus circunstancias personales, no puedan viajar de pie sin riesgo. Estas plazas pueden ser ocupadas por otros viajeros cuando las mismas se encuentren libres, pero deberán cederlas si se incorpora al vehículo un nuevo viajero con las características anteriores.

En el caso de ocupación de estos asientos por personas con plena movilidad, el conductor, a solicitud de cualquier persona con movilidad reducida, requerirá a las personas que ocupen estos asientos para que los dejen libres.

Los usuarios no podrán exigir en ningún caso viajar sentados, a lo que sólo tendrán derecho habiendo asientos vacíos. Los asientos del vehículo serán ocupados libremente por los viajeros sin preferencia alguna, salvo los expresamente reservados para personas con movilidad reducida.

Artículo 48: Acceso de Personas con Movilidad Reducida

Las personas con movilidad reducida, que puedan desplazarse sin silla o vehículos de ruedas, y no puedan subir el escalón de acceso al autobús, señalarán esta circunstancia al conductor, quien permitirá el acceso por la puerta intermedia del autobús, reclinándolo si fuera necesario.

Las personas usuarias de sillas o vehículos de ruedas o que se desplacen con vehículos de ruedas accederán por la puerta intermedia de los autobuses, una vez accionada la rampa de acceso, situándose hacia delante o hacia atrás respecto del sentido de la marcha del vehículo. Será obligatoria la utilización de los cinturones de seguridad colocados en el espacio reservado a tal efecto.

De igual forma, podrán acceder por la puerta intermedia de los autobuses, una vez accionada la rampa, las personas que se desplacen con productos de apoyo a la movilidad, así como las sillas de niños o coches de bebé.

El número máximo de sillas o vehículos de personas de movilidad reducida que podrá acceder al autobús quedará limitado por el número de plazas reservadas en el vehículo para tal fin. Tendrán preferencia en el viaje en el autobús respecto de las sillas de niños tal y como se recoge en el artículo 52 del presente reglamento.

Los accesos a los vehículos deberán permitir que el embarque y desembarque de las personas con movilidad reducida se realice de forma cómoda y autónoma. Con el fin de evitar que las personas con movilidad reducida crucen todo el vehículo, éstas podrán desembarcar por la puerta de entrada.



A estos efectos se consideran personas con movilidad reducida las recogidas en la definición de la Directiva 2001/85/CE 2.21. «Viajeros con movilidad reducida»: todas las personas que tengan dificultades para utilizar el transporte público, como, por ejemplo, las personas con discapacidad (incluidas las personas con deficiencias sensoriales y psíquicas y los usuarios de silla de ruedas), las personas con discapacidades en las extremidades, las personas de baja estatura, las personas que lleven equipaje pesado, las personas de edad, las mujeres embarazadas, las personas con carritos de la compra y las personas con niños (incluidos niños sentados en cochecitos).

Asimismo deberán cumplirse los preceptos recogidos en la Ordenanza Municipal de Accesibilidad Universal vigente.

Artículo 49: No funcionamiento de la rampa de acceso

En caso de que una persona con movilidad reducida que se desplaza en silla o vehículo de ruedas no pueda acceder a un autobús porque no funciona la rampa de acceso, la empresa concesionaria deberá garantizar el transporte en el siguiente autobús de la línea siempre que sus condiciones de ocupación lo permitan. Si persistiera el problema con la rampa de acceso en dicho autobús, deberá proporcionar de forma inmediata a esa persona la prestación del servicio mediante un viaje en un taxi adaptado, a cargo de la empresa concesionaria.

Artículo 50: Pago del billete de personas usuarias silla de ruedas

Las personas que se desplazan en silla o vehículo de ruedas estarán sometidas al mismo régimen tarifario que el resto de los viajeros.

Mientras no exista una máquina canceladora en el acceso habilitado para usuarios de sillas de ruedas, la cancelación del viaje la deberá realizar, bien a través de bono, ticket, o de pago en metálico u otra forma de pago establecida, por una persona que realice el desplazamiento con la persona de movilidad reducida o cualquier otro viajero. Si no se realizara de este modo, el chófer será la persona encargada y, en caso de que por necesidades del servicio no pudiera abonar el importe del viaje, éste no le sería cobrado.

CAPÍTULO V: DE LOS DERECHOS DE LOS VIAJEROS

Artículo 51: Derechos de los viajeros

Los viajeros o usuarios, como destinatarios del servicio de transporte público, serán titulares de los derechos establecidos por la normativa de transporte de carácter general y específicamente de los incluidos en este capítulo, así como de los que resultan de las restantes disposiciones de este Reglamento.

En especial, son derechos de los viajeros los siguientes:

1. Elegir, en su caso, entre los diferentes títulos de transporte que, según precios y condiciones, figuren en los cuadros de tarifas aprobados por el Ayuntamiento, y adquirirlos en los lugares y horarios habilitados.
2. Ser transportados con el requisito de portar título de transporte válido.
3. Recibir un trato correcto por parte del personal de la empresa prestadora, que deberá atender las peticiones de información que le sean solicitadas por los usuarios, en asuntos relacionados con el servicio, y siempre con las debidas garantías de seguridad en la conducción del vehículo.
4. A recibir información, en el supuesto de que el autobús no se detenga en la parada correspondiente, de las razones que motivan la no realización de la parada y de la posibilidad de viajar en el siguiente autobús de la línea afectada.
5. Solicitar y obtener en todos los vehículos y en las oficinas de la empresa, las hojas de reclamaciones, en los que podrán formular cualquier reclamación sobre la prestación del servicio.
6. Recibir contestación del Ayuntamiento de Logroño o en su caso de la empresa concesionaria a las reclamaciones que formulen.
7. A que el estado de los vehículos sea el adecuado para que su utilización se realice en condiciones de comodidad, higiene y seguridad.
8. Estar amparados por los seguros obligatorios que correspondan a este tipo de transporte.
9. Obtener el reintegro del importe del viaje en caso de suspensión del servicio, en los términos establecidos en este Reglamento.
10. Portar objetos o bultos de mano, que serán sujetados de manera eficaz, y en ningún caso supondrán molestias o peligro para otros viajeros. Como norma general se admitirán los bultos que no tengan medidas superiores a 100 x 60 x 25 cm. No podrán ocupar los espacios comunes (pasillos, puertas etc.) con el fin de facilitar correctamente los desplazamientos de los viajeros por el interior del vehículo.
11. Transportar monopatinos, patinetes o bicicletas plegables (debidamente plegadas), siempre que estén protegidos y se transporten en fundas adecuadas, en posición vertical, o sujetos por su portador al cuerpo mediante correas o cintas.
12. Transportar pequeños animales domésticos, siempre que se encuentren en receptáculos adecuados y homologados (transportín) , cerrados con sistemas de seguridad que impidan la salida total o parcial del animal, y provistos de huecos de ventilación con espacios libres no superiores a 25 milímetros cuadrados, no produzcan molestias por su olor o ruido, así como perros guía y perros de asistencia debidamente autorizados, que irán sujetos a la persona a la que asistan mediante el sistema que permita su control, y se ubicarán en los lugares adecuados a tal fin.
13. Descender, en el caso de personas con movilidad reducida, por la puerta de los vehículos destinada a su acceso.

Artículo 52: Acceso de coches y sillas de niños.

Los coches y las sillas de niños desplegados serán admitidos en todos los autobuses siempre que el menor vaya debidamente sujeto al coche o silla. La persona adulta que conduzca el coche o la silla procurará adoptar las medidas que garanticen la seguridad del niño. En todo caso, accionará el freno de la silla, situándola preferentemente en la plataforma central del vehículo, en posición contraria respecto del sentido de la marcha del vehículo.

Los coches y las sillas se ubicarán en el autobús sin dificultar el paso en los lugares destinados al tránsito de personas. El número máximo como norma general de sillas o de coches de niño desplegados será de dos incluyendo las de personas con movilidad reducida que se desplacen con silla o vehículo de ruedas.

No se abonará ningún recargo por esta prestación. En todo caso, no se permitirá el acceso de coches o sillas desplegados sin niños ni tampoco que éstos abandonen la silla sin ser plegada.

Las personas con movilidad reducida que se desplacen en silla o vehículo de ruedas (art. 45. Ordenanza Municipal de Accesibilidad Universal), tendrán preferencia, en el acceso al autobús, sobre los coches y las sillas de niños. En el caso de que una persona con movilidad reducida que se desplace en silla de ruedas acceda al autobús estando su espacio reservado ocupado por un coche o silla de niño, su portador deberá desplazarse del espacio reservado, situando el coche o silla de niño de forma que no dificulte el tránsito de los demás viajeros. Si ello no fuera posible, deberá plegar la silla y transportar al menor en brazos, o bien bajarse del autobús, al objeto de respetar la preferencia que asiste a la persona con movilidad reducida. En el supuesto de que en el autobús viaje más de un usuario portador de un coche o silla de niño, estas reglas sobre preferencia se aplicarán en función del orden de acceso al vehículo.

De esta preferencia se deberá dar la correspondiente información en el interior del vehículo, para conocimiento de todos los usuarios.

En el supuesto de que el portador de una silla de niño tuviera que bajarse del vehículo para respetar la preferencia de una persona de movilidad reducida que se desplaza con silla o vehículo de ruedas, se articulará el mecanismo oportuno para la devolución del billete.

CAPÍTULO VI: DE LAS CONDICIONES GENERALES QUE HABRÁN DE CUMPLIR LOS VIAJEROS Y DE SUS OBLIGACIONES EN LA UTILIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**Artículo 53: Obligaciones de los viajeros**

Será obligación principal de los viajeros la observancia de todas y cada una de las disposiciones del presente Reglamento. Además, deberán atender las indicaciones que, sobre el servicio y sus incidencias realicen los empleados de la empresa concesionaria.

Los viajeros se abstendrán en todo caso de comportamientos que impliquen peligro para su integridad física, la de los demás viajeros o la del conductor, así como de aquellos otros comportamientos que puedan considerarse molestos u ofensivos para los viajeros o par los empleados. Igualmente quedan prohibidas las acciones que puedan implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o en el patrimonio del concesionario. Se entenderá que el responsable del vehículo es su conductor cuyas instrucciones deberán ser observadas por los viajeros.

Los viajeros deberán, en cualquier caso:

1. Seguir las indicaciones del personal de la empresa concesionaria en aquellos temas relacionados con el servicio y sus incidencias.
2. Respetar lo dispuesto en los carteles o recomendaciones colocados a la vista de los viajeros en instalaciones y vehículos,
3. Abstenerse de realizar cualquier comportamiento que suponga una molestia para los demás viajeros o empleados de la empresa.
4. Abstenerse de llevar bultos diferentes de los señalados en el artículo 51 punto 10. Se prohíben expresamente los objetos que por su naturaleza, peso, volumen, estructura, clase, cantidad o emanaciones, bien sea de modo directo o indirecto o en combinación con factores externos, puedan poner en peligro la integridad física o la salud de las personas, o generar molestias a las personas, o generar daño o perjuicio al vehículo o al servicio de transporte público de viajeros. Especialmente se prohíben las materias explosivas, inflamables, corrosivas, radioactivas, venenosas, tóxicas o contaminantes de cualquier clase y en cualquier cantidad.
5. No viajar con animales, salvo perros guía y de asistencia. Los pequeños animales domésticos podrán ser admitidos siempre y cuando los mismos sean transportados por sus dueños en receptáculos idóneos, en la forma señalada en este Reglamento.
6. Acceder o descender de los vehículos por las puertas destinadas al efecto, facilitando la circulación de los demás viajeros en el interior de los mismos. Procurarán, tras adquirir el billete o cancelar el abono de transporte, situarse en la proximidad de las puertas de salida, facilitando el acceso de las personas que quieran ascender al vehículo.
7. Presionar el pulsador de parada del autobús con antelación suficiente cuando se desee bajar del vehículo en una parada autorizada.
8. Subir o bajar del vehículo, en su caso, cuando éste se encuentre detenido en la parada, respetando el turno que le corresponda según el orden de llegada a la misma. No se permitirá, en ningún caso, subir o bajar del autobús sin estar totalmente parado, ni acceder al mismo cuando el conductor haya advertido de que todas las plazas están ocupadas.
9. No escribir, pintar o ensuciar en cualquier forma el interior o exterior de los vehículos, ni dañar el resto de elementos de la explotación o del servicio, incluidas las marquesinas.

10. Abstenerse de distribuir pasquines, folletos y cualquier clase de propaganda o publicidad, dentro de los vehículos, sin contar con la autorización previa del Ayuntamiento y con el conocimiento de la empresa concesionaria.
11. No distraer al conductor mientras el vehículo esté en marcha, salvo por razones de necesidad relacionadas con el servicio.
12. Cuadros tarifarios, debiendo conservarlo en su poder durante todo el trayecto a disposición de los empleados de la Empresa y Agentes de Inspección.
13. Abstenerse de fumar (incluido cualquier tipo de cigarrillo electrónico) y de consumir drogas o cualquier sustancia que altere la percepción sensorial.
14. No acceder con carros de superficies comerciales y con los que excedan las medidas establecidas en este Reglamento.
15. No reservar asiento a otra persona que no se encuentre en el autobús.
16. No practicar la mendicidad.
17. No comer ni beber en el interior del autobús.
18. No transportar aparatos sonoros encendidos utilizar radios y/o aparatos de reproducción de imagen/sonido de modo que puedan producir molestias a los demás usuarios.
19. Respetar la debida compostura, no molestando a otros viajeros con actos o ruidos.
20. En el caso de portar mochilas, desprenderlas de la espalda, llevándolas en la mano o contra el pecho.
21. No acceder en evidente estado de embriaguez o bajo evidentes efectos de sustancias que alteran la percepción sensorial y que puedan suponer una actitud molesta hacia otros usuarios.
22. No exhibir, manifestar o distribuir propaganda, consignas, signos o material de carácter racista, xenófobo, terrorista o violento hacia la condición o características de otras personas y sus derechos, estén o no presentes dentro del autobús.
23. Acceder al servicio en las debidas condiciones de higiene y salubridad.

El conductor podrá, motivando su actuación, no permitir la entrada en el autobús de aquellas personas que por su comportamiento puedan causar daños a los demás usuarios del servicio.

Los menores de 10 años deberán viajar siempre acompañados de un adulto. Se permitirá viajar solos a los menores de entre 10 y 12 años si van provistos de la autorización *en modelo normalizado (que se pondrá a disposición)* de sus padres/madres o tutores legales. La empresa concesionaria no se responsabilizará de las consecuencias del incumplimiento de este artículo.



CAPÍTULO VII: TRANSPORTES REGULARES TEMPORALES DE USO GENERAL

Artículo 54: Definición

Son transportes regulares temporales de uso general, de acuerdo con lo establecido en el artículo 67.a) de la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y en el artículo 1 de la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja, los destinados a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien, pueden darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacaciones, u otros similares.

Artículo 55: Establecimiento y condiciones de uso

Para su establecimiento, modificación o supresión se atenderá a lo dispuesto en el Capítulo II del Título II de la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja.

Artículo 56: Transportes regulares de carácter turístico

Se consideran como “Transportes regulares de carácter turístico” aquellos transportes regulares de uso general de viajeros en los que el motivo de desplazamiento vaya unido de manera indisoluble a un servicio de carácter turístico y el vehículo de transporte tenga características singulares que los diferencien claramente de los servicios regulares de transporte permanente de uso general.

El Ayuntamiento de Logroño regulará los servicios de este tipo con definición de itinerarios, tarifas y paradas. Estos servicios estarán afectados por lo establecido en este reglamento con especial atención a los artículos relativo a derechos y obligaciones de clientes y personal de la/las empresa/s prestataria/s de este servicio.

Para la adjudicación de los servicios el Ayuntamiento utilizará los procedimientos que se ajusten a la legislación vigente.

TÍTULO II: TRANSPORTES REGULARES DE USO ESPECIAL.

Artículo 57: Definición

De acuerdo con la clasificación establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como en la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja, son transportes regulares de uso especial, aquellos destinados a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares o grupos homogéneos similares.

Artículo 58: Título Habilitante

Para la prestación de transportes regulares de uso especial de viajeros cuyo itinerario transcurra íntegramente por el término municipal será preciso obtener previamente la correspondiente autorización especial otorgada por el órgano municipal competente.

Dicha autorización se otorgará a las empresas que previamente hayan convenido con los representantes de los usuarios la realización del transporte a través del correspondiente contrato o precontrato, siempre que dichas empresas cumplan los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Ley 8/2005, de 30 de junio, y en los términos previstos en el artículo 20 de la citada Ley.

La autorización tendrá un plazo de duración igual al respectivo convenio que la empresa solicitante haya suscrito, según la documentación acreditativa aportada por el interesado, y que conste en el expediente, y en ella se tendrá en cuenta las condiciones de prestación del servicio establecidas en el contrato, en especial la ruta o rutas a seguir, con expresión de los tráficos a realizar, los puntos de origen y destino y paradas, así como los vehículos amparados por las autorizaciones de transporte discrecional.

Artículo 59. Prestación del Servicio

En la prestación del servicio deberá cuidarse que las paradas en su caso, se realicen con la máxima seguridad tanto para el tráfico de los vehículos del entorno como para los peatones y viajeros del transporte.

De ningún modo este servicio especial podrá afectar al transporte urbano de uso general, debiéndose realizar las paradas en los lugares establecidos en el título y sin interferir en el adecuado funcionamiento del servicio.

En aras a extremar la seguridad de los viajeros, se utilizarán para prestar el servicio las paradas del transporte urbano de viajeros indicadas, previa autorización del Ayuntamiento de Logroño.

La estancia de los autobuses en las paradas se limitará al tiempo estricto para el embarque o bajada de los viajeros, debiéndose realizar estas operaciones con la mayor diligencia. El estacionamiento que se prolongue indebidamente podrá dar lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador.

TÍTULO III: REGIMEN SANCIONADOR***CAPÍTULO I: NORMAS GENERALES***



Artículo 60: Responsables

La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de transporte urbano corresponderá a la/s persona/s física/s autora/s del hecho en que consista la infracción.

Si la infracción fuese cometida por la empresa prestadora, o por otras empresas de transporte, será a éstas a quienes se exigirá la correspondiente responsabilidad administrativa, sin perjuicio de que dicha empresa pueda deducir las acciones que resulten procedentes contra la/s persona/s a la/s que sea materialmente imputable la infracción, y repercutir, en su caso, sobre las mismas dicha responsabilidad.

La responsabilidad administrativa por las infracciones a que se refiere el presente Reglamento será independiente de la responsabilidad civil, penal o de otro orden que, en su caso, pueda exigirse al sujeto infractor.

Artículo 61: Autoridad de los empleados de la empresa concesionaria

El personal de la empresa concesionaria, estando de servicio, tiene la obligación de mostrar al público un correcto comportamiento y estricta disciplina en el cumplimiento de su deber, así como la de requerir al viajero el exacto cumplimiento de cuantas normas y disposiciones regulan el servicio de transporte público, denunciando a los infractores. Los usuarios deberán atender las observaciones o recomendaciones que, en cada caso, pueda realizar el personal de la empresa, en relación con el modo de prestación del servicio.

CAPÍTULO II: INSPECCIÓN

Artículo 62: Ejercicio de la Inspección

La función inspectora de los transportes urbanos será desempeñada por el personal que el Ayuntamiento de Logroño designe específicamente para ello.

El personal adscrito a la inspección estará provisto de documento acreditativo de su condición, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, teniendo en este caso obligación de exhibirlo.

Artículo 63: Presunción de veracidad

Los hechos constatados en las actas e informes de los servicios de inspección o en las denuncias formuladas por los agentes de inspección, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos e intereses puedan señalar o aportar los propios interesados.

Artículo 64: Facultades de la Inspección

Los funcionarios de la inspección del transporte que ejerzan tales funciones tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de agentes de la autoridad. Quienes cometieran atentado o injurias contra los funcionarios o agentes de la Inspección, en acto de servicio o con



motivo del mismo, incurrirán en las responsabilidades a que hubiere lugar según la legislación vigente.

Los usuarios del servicio de transporte de viajeros vendrán obligados a facilitar al personal de la inspección en ejercicio de sus funciones, los títulos de transporte a que estén obligados a llevar, así como a identificarse, en su caso, si es necesario, para la comprobación del uso adecuado de los títulos de transporte.

CAPÍTULO III: TIPIFICACIÓN DE INFRACCIONES

Artículo 65: Infracciones

Constituyen infracciones administrativas de las normas previstas en este Reglamento, las acciones u omisiones cometidas por los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con este Título.

Las infracciones se clasifican en: muy graves, graves y leves.

Son infracciones **muy graves**:

1. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan éstos atribuidas.
2. El incumplimiento del régimen tarifario.
3. Impedir, sin causa justificada, el acceso al autobús a una persona, en especial en el caso de personas de movilidad reducida.
4. Realizar servicios de transporte regular de uso especial sin disponer de la necesaria autorización administrativa.
5. Las demás infracciones tipificadas como muy graves en el Capítulo III del Título IV de la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja.
6. Asimismo, la reincidencia en la comisión de infracciones graves en los últimos dos años.

Son infracciones **graves**:

1. Superar la capacidad establecida en el autobús.
2. No mantener los autobuses en adecuado estado de conservación y en condiciones de comodidad, salubridad y seguridad, así como de accesibilidad.
3. No detenerse en las paradas establecidas tanto a requerimiento de una persona que viaja en el autobús como por la existencia de personas en la parada, sin motivos que justifiquen la ausencia de parada.

4. No rellenar o tramitar el parte de accidentes así como abstenerse de informar a los viajeros o viajeras de la posibilidad de formular reclamación directa a la empresa prestadora en caso de daños o lesiones.
5. No accionar la rampa de acceso de la puerta intermedia del autobús cuando se lo demande una persona con movilidad reducida en silla/vehículo de ruedas y el espacio destinado a estas personas no estuviera ocupado.
6. No permitir a los viajeros con movilidad reducida descender del autobús por la puerta destinada al acceso de viajeros.
7. No tener en el autobús o en las Oficinas de la empresa y dependencias de acceso público, hojas de reclamaciones a disposición de los clientes o, disponiendo de ellas, no tramitarlas debidamente y en plazo ante el Ayuntamiento cuando sean formuladas por aquéllos.
8. No depositar en las dependencias de la Policía Local los objetos que por extravío sean hallados en los autobuses y no sean reclamados por sus dueños en el plazo de una semana después del hallazgo.
9. 9. Recoger o dejar viajeros de servicios de transporte regular de uso especial o transportes turísticos en puntos de parada que no están expresamente autorizados.
10. Acceder por la puerta trasera o central del autobús al objeto de realizar el trayecto sin abonar el precio correspondiente.
11. Ocupar asientos reservados para personas de movilidad reducida habiendo sido requeridos para desalojarlos por el personal de la empresa concesionaria.
12. Escribir, pintar o ensuciar el interior o exterior de los autobuses.
13. Dañar los elementos fijos o móviles, adscritos a la explotación del servicio.
14. Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.
15. Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad, salvamento o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.
16. Las demás infracciones tipificadas como graves en el Capítulo III del Título IV de la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja.
17. Asimismo, la reincidencia en la comisión de infracciones leves en los últimos dos años.

Son infracciones **leves**:

1. Viajar en el autobús sin título de transporte válido.
2. Viajar en el autobús habiendo abonado con bonobús de tarifa especial reducida por persona distinta de su titular o con cualquier otro título de carácter nominal.

3. Excederse, en servicios regulares de uso especial en el estacionamiento de los autobuses en las paradas autorizadas más allá del tiempo estricto para el embarque o bajada de los viajeros.
4. No admitir a los viajeros acceder al autobús con coches o sillas de niños no plegadas cuando éstos sean transportados en las mismas, o bien plegadas cuando no sean transportados en las mismas, sin causa justificada.
5. Permitir la subida o bajada de viajeros o viajeras con el autobús en marcha.
6. Conducir el autobús sin estar debidamente uniformado, o sin portar en lugar visible la tarjeta de identificación.
7. Distribuir pasquines, folletos y cualquier clase de propaganda o publicidad dentro de los autobuses.
8. Practicar la mendicidad dentro de los autobuses.
9. Fumar dentro de los autobuses.
10. Consumir drogas tóxicas, estupefacientes o bebidas alcohólicas dentro de los autobuses.
11. Arrojar objetos por las ventanillas y/o dentro del autobús.
12. Escupir, arrojar cáscaras, papeles u otros objetos dentro del autobús.
13. Mantener actitudes que molesten o falten al respeto de los demás viajeros.
14. Comer dentro de los vehículos.
15. Distraer al conductor mientras el vehículo esté en marcha.
16. Ascender, permanecer o subir al autobús en patines.
17. Asomarse o sacar parte del cuerpo por las ventanillas.
18. Colocar los pies encima de los asientos.
19. Gritar u organizar alboroto dentro de los vehículos causando graves molestias al resto de los viajeros y viajeras.
20. Las demás infracciones tipificadas como leves en el Capítulo III del Título IV de la Ley 8/2005, de 30 de junio, de Transporte Urbano por Carretera de La Rioja, y en general, el incumplimiento de cuantas obligaciones se deriven del presente Reglamento y no constituyan infracción grave o muy grave.

CAPÍTULO IV: SANCIONES

Artículo 66: Sanciones

Las infracciones leves se sancionarán con multa de hasta 300 euros, las graves, con multa de 301 a 1.500 euros y las muy graves con multa de 1.501 a 3.000 euros. La cuantía de la sanción que se imponga, dentro de los límites establecidos en el párrafo anterior, se graduará de acuerdo con la



naturaleza de los perjuicios causados, incluida la repercusión social de la infracción cometida, la gravedad del daño causado, la intencionalidad o la reincidencia en el número de infracciones cometidas.

La responsabilidad administrativa que se derive del procedimiento sancionador será compatible con la exigencia al infractor de la reposición de la situación alterada por el mismo a su estado originario, su arreglo o su limpieza, así como la indemnización por los daños y perjuicios causados en los bienes.

Artículo 67: Competencia y Procedimiento

La imposición de las sanciones previstas en este Reglamento corresponde al órgano municipal que tenga atribuida la potestad sancionadora, de acuerdo con las reglas establecidas al respecto en la legislación básica local. El procedimiento será el previsto en la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de la Administraciones Públicas.

CAPÍTULO V: PRESCRIPCIÓN

Artículo 68: Prescripción.

Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos y las leves en el plazo de seis meses desde la fecha en que se hubiesen cometido. Interrumpirá la prescripción la iniciación con conocimiento del interesado del procedimiento sancionador, reanudándose el plazo de prescripción si el expediente sancionador estuviera paralizado más de tres meses por causa no imputable al presunto responsable.

Las sanciones prescribirán a los tres años cuando se trate de infracciones muy graves, a los dos años cuando se trata de infracciones graves y al año en el caso de las infracciones leves. El plazo de prescripción de las sanciones se contará a partir del día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución que imponga la sanción.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Reglamento interno del servicio de la empresa concesionaria

La empresa concesionaria dispondrá de un plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este Reglamento para trasladar a su reglamentación interna las disposiciones contenidas en el presente texto que afecten a su forma de funcionamiento y a los procedimientos disciplinarios de la Empresa. A ello se añadirá la inclusión en los planes de formación del personal de la empresa de los cursos y manuales precisos para el conocimiento y aplicación adecuada por parte del personal de la empresa concesionaria de las disposiciones de este Reglamento.



DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su completa publicación en el Boletín Oficial de La Rioja.

ANEXO I. TÍTULOS DE TRANSPORTE EXISTENTES

Bonobús

Tarjeta de transporte no personalizada.

Puede ser solicitada por cualquier persona que quiera hacer uso del servicio municipal de transporte público urbano.

Para la obtención de la tarjeta será necesario depositar una fianza de 2 € que serán reintegrados a la devolución de la tarjeta. En caso de deterioro de la tarjeta, imputable al titular al devolverla, no se procederá a este reintegro.

La tarjeta se recargará en tramos mínimos de 10 viajes al precio de 5,29 € (10 viajes)

Tramitación y recarga:

- **Punto de información del Monumento al Labrador** Avda. Jorge Vigón nº 13 (Horario en días laborables de 9:30 a 13:30 y de 16:00 a 19:30. Sábados de 9:30 a 13:30)
- **Oficinas de Autobuses Jiménez,** empresa concesionaria del servicio municipal de transporte C/ Santa María nº 2 BJ - Pol. Ind. La Portalada II



Tarjeta Familia Numerosa

Tarjeta de transporte de uso personal e intransferible

Podrán obtener esta tarjeta las personas que sean miembros de familias numerosas y lo acrediten oficialmente.

Las reducciones en los precios serán del 20 y 50 por ciento, según se trate de familias de carácter general o especial respectivamente.

La Tarjeta Familia Numerosa se podrá obtener combinándola con las diferentes modalidades de tarjeta de transporte público urbano: Bonobús, Tarifa Reducida, Bonomes, Estudiante y Estudiante de Logroño, Lardero o Villamediana.

La Tarjeta es recargable en tramos mínimos de 10 o 20 viajes en función de la modalidad de tarjeta con la que se combine y con una limitación máxima de 60 viajes.

El periodo de validez de la tarjeta vendrá determinado por la fecha más próxima de entre las fechas de caducidad del título de familia numerosa y de la tarjeta con la que se combine.

Para la obtención de la tarjeta será necesario depositar una fianza de 2 euros. No tendrá coste alguno en caso de renovación o de alta procedente desde otra modalidad de Tarjeta. En caso de deterioro imputable al usuario, la fianza no será devuelta.

En caso de querer obtener esta tarjeta disponiendo previamente ya de otra modalidad de tarjeta de transporte público urbano, se podrán trasladar los viajes que queden disponibles desde la vieja a la nueva, siempre y cuando la anterior tarjeta sea devuelta en buen estado de conservación.

Requisitos:

- Ser miembro de una familia que tenga acreditada la condición de familia numerosa, y estar incluido dentro del título de familia numerosa.
- Cumplir los requisitos específicos de la tarjeta con la que se quiera combinar.

Documentación:

- Instancia normalizada cumplimentada
- Fotografía tamaño carnet
- Título de familia numerosa
- DNI o libro de familia

- Documentación específica necesaria para la tarjeta con la que se quiera combinar o tarjeta de transporte público urbano vigente.

Tramitación:

La tarjeta para familias numerosas empadronadas en Logroño se tramitará en el **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño.**

La tarjeta para familias numerosas que no estén empadronadas en Logroño se tramitará:

- **Oficinas de Autobuses Logroño S.A.(AULOSA), empresa concesionaria del servicio municipal de transporte** C/ Santa María nº 2 BJ - Pol. Ind. La Portalada II
- **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño**

Tarjeta Tarifa Reducida

Tarjeta de transporte de uso personal e intransferible

Podrán obtener esta tarjeta las personas mayores de 65 años o con discapacidad que estén empadronadas en el municipio de Logroño, Lardero o Villamediana.

La tarjeta se recargará en tramos mínimos de 10 viajes con una limitación máxima de 60 viajes al precio de 1,63€ cada 10 viajes.

Tiene una validez de 5 años. La primera tarjeta será gratuita y para las siguientes expediciones de tarjetas, en caso de pérdida o extravío, el titular deberá depositar una fianza de 2 € que no será reintegrada en caso de deterioro de la tarjeta imputable al titular al devolverla.

Requisitos:**Mayores de 65 años**

- Estar empadronado en el municipio de Logroño, Lardero o Villamediana o ser residente en la Residencia de la 3ª edad de Lardero.
- Tener la edad mínima de 65 años.

Discapacitados

- Estar empadronado en el municipio de Logroño, Lardero o Villamediana o ser residente en el Centro de Rehabilitación de Minusválidos Físicos de Lardero.

- Ostentar un grado de discapacidad igual o superior al 33% o ser pensionista de la Seguridad Social que tenga reconocida una pensión de incapacidad permanente en el grado total, absoluta o gran invalidez, y a los pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad.

Documentación:

- Instancia normalizada cumplimentada.
- Fotografía tamaño carné.
- D.N.I. del solicitante (para mayores de 14 años).
- Volante de empadronamiento (con un máximo de 3 meses desde su obtención), en cualquiera de los municipios de Lardero o Villamediana (Los empadronados en Logroño serán comprobados directamente por el Ayuntamiento de Logroño).
- Documento que certifique la residencia en el Centro de Rehabilitación de Minusválidos Físicos de Lardero o en la Residencia de 3ª Edad de Lardero.
- Certificado del grado de discapacidad expedido por órgano competente.

Tramitación:

La tarjeta para personas mayores de 65 años y discapacitados empadronados en Logroño se tramitará en el **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño**.

La tarjeta para personas mayores de 65 años y discapacitados que estén empadronados en los municipios de Lardero o Villamediana se tramitará:

- **Oficinas de Autobuses Logroño S.A.(AULOSA)**, empresa concesionaria del servicio municipal de transporteC/ Santa María nº 2 BJ - Pol. Ind. La Portalada II
- **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño**

Tarjeta Estudiante de Logroño, Lardero o Villamediana

Tarjeta de transporte de uso personal e intransferible.

La pueden solicitar aquellos estudiantes menores de 30 años, empadronados en Logroño, Lardero o Villamediana, matriculados en un Centro de Enseñanza Oficial en el que se impartan clases presenciales en las instalaciones de dicho centro.

La tarjeta se recargará en tramos mínimos de 20 viajes con una limitación máxima de 60 viajes, al precio de 5,38 € cada 20 viajes.

El periodo de validez de la tarjeta para cada curso comprende desde el 1 de septiembre al 31 de agosto, siendo utilizable todos los días del año. Deberá renovarse anualmente a partir de los 16 años de edad, acreditando la matriculación en un Centro de Enseñanza Oficial en el que se impartan clases presenciales en las instalaciones de dicho centro.

Para obtener la tarjeta será necesario depositar una fianza de 2 € que serán reintegrados a la devolución de la tarjeta. En caso de deterioro de la tarjeta, imputable al titular al devolverla, no se procederá a este reintegro.

Requisitos:

- Estar empadronado en Logroño, Lardero o Villamediana.
- Estar matriculado en un centro de enseñanza oficial con clases presenciales en las instalaciones de dicho centro.
- Ser menor de 30 años.

Documentación:

- Instancia normalizada cumplimentada.
- Fotografía tamaño carné.
- Volante de empadronamiento (con un máximo de 3 meses desde su obtención) en cualquiera de los municipios de Lardero o Villamediana (Los empadronados en Logroño serán comprobados directamente por el Ayuntamiento de Logroño).
- D.N.I. del solicitante (para mayores de 14 años).
- Libro de familia (para menores de 14 años)
- Certificado o documento de matriculación del Centro de enseñanza oficial con clases presenciales en las instalaciones de dicho centro.

Tramitación:



La tarjeta Estudiantes de Logroño, Lardero o Villamediana, empadronados en Logroño, se tramitará en el **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño.**

La tarjeta Estudiantes de Logroño, Lardero o Villamediana que estén empadronados en los municipios de Lardero o Villamediana se tramitará:

- **Oficinas de Autobuses Logroño S.A.(AULOSA),** empresa concesionaria del servicio municipal de transporteC/ Santa María nº 2 BJ - Pol. Ind. La Portalada II
- **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño**

Tarjeta de Estudiante

Tarjeta de transporte de uso personal e intransferible

La pueden solicitar aquellos estudiantes empadronados en Logroño, Lardero o Villamediana, matriculados en un Centro de Enseñanza Oficial de estas mismas poblaciones.

La tarjeta se recargará en tramos mínimos de 20 viajes, con una limitación máxima de 60 viajes, al precio de 9,74 € cada 20 viajes.

El periodo de validez de la tarjeta para cada curso comprende desde el 1 de septiembre al 30 de junio, siendo utilizable únicamente en días lectivos. Deberá renovarse anualmente, acreditando la matriculación en un Centro de Enseñanza Oficial en los términos municipales de Logroño, Lardero o Villamediana.

Para obtener la tarjeta será necesario depositar una fianza de 2 € que serán reintegrados a la devolución de la tarjeta. En caso de deterioro de la tarjeta, imputable al titular al devolverla, no se procederá a este reintegro.

Requisitos:

- Estar empadronado en Logroño, Lardero o Villamediana.
- Estar matriculado en un centro de enseñanza oficial en el término municipal de Logroño, Lardero o Villamediana.

Documentación:



- Instancia normalizada cumplimentada.
- Fotografía tamaño carné.
- D.N.I. del solicitante.
- Volante de empadronamiento (con un máximo de 3 meses desde su obtención), en cualquiera de los municipios de Lardero o Villamediana (Los empadronados en Logroño serán comprobados directamente por el Ayuntamiento de Logroño).
- Certificado o documento de matriculación emitido por Centro de Enseñanza Oficial de Logroño, Lardero o Villamediana.

Tramitación:

La tarjeta de Estudiante para empadronados en Logroño se tramitará en el **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño.**

La tarjeta de Estudiante, para personas que estén empadronadas en los municipios de Lardero o Villamediana se tramitará:

- **Oficinas de Autobuses Logroño S.A.(AULOSA)**, empresa concesionaria del servicio municipal de transporteC/ Santa María nº 2 BJ - Pol. Ind. La Portalada II
- **Servicio de información 010 del Ayuntamiento de Logroño**

Bonomes

Tarjeta de transporte de uso personal e intransferible.

Puede ser solicitada por cualquier persona que quiera hacer uso del servicio municipal de transporte público urbano de Logroño.

Esta tarjeta permite un número ilimitado de viajes durante un mes.

La tarjeta se puede recargar al precio de 33,97€ cada mes. La recarga tendrá validez desde el día en que se realice hasta el mismo día del siguiente mes.

Para obtener la tarjeta será necesario depositar una fianza de 2€ que no será reintegrada en caso de deterioro de la tarjeta imputable al usuario al devolverla.

Documentación:

- Fotografía tamaño carné.



Tramitación:

- El bonomes se puede tramitar en:

Punto de información del Monumento al Labrador Avda. Jorge Vigón nº 13 (Horario en días laborables de 9:30 a 13:30 y de 16:00 a 19:30. Sábados de 9:30 a 13:30)

Oficinas de Autobuses Jiménez, empresa concesionaria del servicio municipal de transporte C/ Santa María nº 2 BJ - Pol. Ind. La Portalada II

Bonopeque

Tarjeta de transporte de uso personal e intransferible

La pueden solicitar todas las personas de 4, 5, 6, 7, 8 y 9 años que estén empadronadas en el municipio de Logroño, Lardero o Villamediana.

Esta tarjeta no requiere ser recargada, dado que los titulares de esta tarjeta disponen de un uso gratuito del servicio municipal de transporte público urbano.

La tarjeta dejará de tener validez cuando el usuario cumpla los 10 años de edad.

Para obtener la tarjeta será necesario depositar una fianza de 2 € que no será reintegrada en caso de deterioro de la tarjeta imputable al usuario al devolverla.

Requisitos:

- Estar empadronado en Logroño, Lardero o Villamediana.
- Tener 4, 5, 6, 7, 8 o 9 años de edad.

Documentación:

- Instancia normalizada cumplimentada.
- Fotografía tamaño carné.

§ Volante de empadronamiento (con un máximo de 3 meses desde su obtención), en cualquiera de los municipios de Lardero o Villamediana (Los empadronados en Logroño serán comprobados directamente por el Ayuntamiento de Logroño).

- DNI original del padre o madre.

- DNI original del usuario o libro de familia.

Tramitación:

El Bono peque se puede tramitar en:

- Punto de información del Monumento al Labrador (empadronados en Lardero o Villamediana)
- Oficinas de AULOSA, empresa concesionaria del Servicio Municipal de Transporte Público (empadronados en Lardero o Villamediana)
- En el servicio **010** del Ayuntamiento de Logroño (empadronados en Logroño)

El proceso de trámite se puede iniciar en el plazo de la semana anterior al día del cuarto cumpleaños del menor.

---0000---

11.- 09.3 CIRCULACIÓN EXPTE. 24/2019 APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE LOGROÑO.

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El Acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 20 de marzo de 2019, por el que se aprueba el Proyecto de Ordenanza de Movilidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 95 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Logroño, aprobado por Acuerdo Plenario de 7 de octubre de 2004 (B.O.R. nº143, de 6 de noviembre de 2004), en cuya virtud se atribuye a la Junta de Gobierno Local la competencia para aprobar los proyectos de Ordenanza, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 127.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
2. El Dictamen de la Comisión Informativa de Pleno de fecha 20 de marzo de 2019, por el que se abre un plazo de diez días hábiles, para la presentación de enmiendas por los Grupos Políticos al citado Proyecto.

3. Las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Ciudadanos, con fecha 28 de marzo de 2019.
4. Las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Cambia Logroño, con fecha 2 y 4 de abril de 2019.
5. Las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista, con fecha 3 de abril de 2019.
6. Las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Mixto, con fecha de 9 de abril de 2019, fuera del plazo habilitado al efecto.
7. El informe emitido por la Secretaria General de Pleno de fecha 12 de abril de 2019, a los efectos de valorar el estudio de las enmiendas presentadas fuera de plazo por parte del Grupo Municipal Partido Riojano.
8. El Informe emitido por el Jefe de la Sección de Seguridad Vial y Tráfico, la Técnico de Grado Medio de la Dirección General de Movilidad Urbana y Proyectos; y la Directora General de Patrimonio y Asistencia Jurídica, de fecha 23 de abril de 2019, de valoración y estudio de las enmiendas presentadas.
9. El Dictamen de la Comisión Informativa de Pleno, de fecha 26 de abril de 2019.
10. Los artículos 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 55 y siguientes del Real Decreto 781/1996 de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local; así como el artículo 151 de la Ley 1/2003, de 3 de marzo, de Administración Local de La Rioja.
11. El artículo 82.3 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales.
12. La Propuesta de Acuerdo formulada al efecto por la Directora General de Patrimonio y Asistencia Jurídica a los Servicios Técnicos.

Adopta el siguiente acuerdo:

Primero: Estimar las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Ciudadanos que a continuación se enumeran, modificando los artículos afectados (Exposición de motivos, artículos 10, 14, 46, 48, 58, 59, 65, 88) cuya nueva redacción queda incorporada al texto de la Ordenanza que figura como ANEXO.

Segundo: Estimar parcialmente las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Cambia Logroño que a continuación se enumeran, modificando los artículos afectados

(artículos 48, 62 y 67), cuya nueva redacción queda incorporada al texto de la Ordenanza que figura como ANEXO.

Tercero: Estimar parcialmente las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista que a continuación se enumeran, modificando el artículo afectado (artículo 46), cuya nueva redacción queda incorporada al texto de la Ordenanza que figura como ANEXO.

Cuarto: Desestimar el resto de las enmiendas formuladas por el Grupo Municipal Ciudadanos, por el Grupo Municipal Cambia Logroño, por el Grupo Municipal Socialista, y por el Grupo Municipal Mixto, por los motivos indicados en los Informes indicados en el expositivo 8º.

Quinto: Dar traslado a los Grupos Municipales de los citados Informes, para su conocimiento y efectos.

Sexto: Aprobar inicialmente la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Logroño en los términos referidos en el ANEXO al presente Acuerdo, sometiéndola a información pública y audiencia a los interesados, durante un plazo de treinta días, para la presentación de reclamaciones y sugerencias.

En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el presente acuerdo.

ENMIENDAS PRESENTADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS:

ESTIMADAS:

1. Enmienda Nº 1. Modificación de la Exposición de Motivos.

Plantean una nueva redacción en la Exposición de Motivos, concretamente en su primer párrafo, con el fin de dar cumplimiento al Programa 31 del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), con el siguiente tenor literal:

“El Ayuntamiento de Logroño, en su compromiso por la movilidad sostenible, proactiva e inclusiva, con esta ordenanza prioriza la movilidad de los peatones, bicicletas y transporte urbano, conviviendo con el vehículo particular”.

Se **estima**.

2. Enmienda nº4: Modificación. Artículo 10. Pasos para peatones sobreelevados.

Plantean la modificación de la redacción de dicho artículo, la cual quedaría con el siguiente tenor literal:

“Los pasos de peatones podrán ser contruidos a cota superior a la del resto de la calzada con las características técnicas generales establecidas en la normativa estatal y las especificadas en el Anexo I para su adecuación a las vías urbanas y con otras medidas adicionales para reducir el tráfico de los vehículos. Estas últimas características técnicas serán de aplicación a los pasos que se ejecuten con posterioridad a la entrada en vigor de la presente ordenanza. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.”

Se **estima**.

3. **Enmienda nº5: De sustitución. Artículo 14. Acera-bici.**

Proponen nueva redacción a dicho artículo 14, con el siguiente tenor literal:

“La Acera-bici es una vía ciclista señalizada sobre la acera e identificada visualmente. Los peatones no tienen prioridad por las acera-bici”.

Se **estima**.

4. **Enmienda nº6: Adición. Capítulo V. Añadir artículo.**

Plantean la inclusión de un nuevo artículo donde se proceda a regular la circulación por vías ciclistas.

Respecto a lo contenido en el punto 1 del nuevo artículo propuesto, debe indicarse que el mismo ya se incluye casi en su totalidad en los artículos 48, 49 y 59 de la Ordenanza, por lo que únicamente cabría sustituir, en el artículo 48, el párrafo segundo:

“Cuando estas vías ciclistas o sendas ciclables no reúnan las características geométricas necesarias para el tránsito de ciclos de más de dos ruedas, estos ciclos tendrán que circular en todo caso por la calzada.”

por el párrafo siguiente:

“Por las vías ciclistas y sendas ciclables no podrán transitar ciclos de más de 0,9 m de anchura. Estos ciclos tendrán que circular en todo caso por la calzada.”

Respecto a lo contenido en el punto 1.1., ya se recoge en el artículo 51 de la Ordenanza.

Respecto a lo contenido en el punto 1.2., debe indicarse que los triciclos conducidos por personas discapacitadas son ciclos a todos los efectos y, en consecuencia, ya tienen autorizado su tránsito por las vías ciclistas. Las sillas de ruedas para discapacitados tienen la consideración de peatones conforme a la legislación del estado; siendo esta postura la defendida por el propio CERMI a nivel nacional.

Respecto a lo contenido en el punto 2., ya se recoge en el artículo 48 de la Ordenanza. Debe tenerse en cuenta que los ciclos de pedaleo asistido tienen la consideración de ciclos conforme a lo establecido en el punto 7 del Anexo I del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial. En cuanto a la circulación de patinetes por los carriles-bici no protegidos, la misma no es posible conforme a lo establecido en el artículo 121.4 del Reglamento General de Circulación y a la definición de calzada y de carril-bici que se realiza en el Anexo I del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico.

Respecto a lo contenido en el punto 3., ya se recoge en el artículo 48 de la nueva Ordenanza.

Por lo tanto, la redacción del artículo 48 quedaría con el siguiente tenor literal:

“TIII.C5. Artículo 48. Utilización de la vía por parte de los ciclos.

Los ciclos circularán por las calzadas, las vías ciclistas y las sendas ciclables. Cuando exista algún tipo de vía ciclista o senda ciclable, únicamente estarán obligadas a circular por ella cuando exista señalización adecuadamente dirigida a estos usuarios que así lo indique.

Por las vías ciclistas y sendas ciclables no podrán transitar ciclos de más de 0,9 m de anchura. Estos ciclos tendrán que circular en todo caso por la calzada.

Cuando los ciclos crucen las calzadas por los pasos para ciclistas se observarán las reglas siguientes:

- a) Si el paso para ciclistas dispone de semáforos dirigidos a ellos, obedecerán sus indicaciones.*
- b) Si no existiera semáforo para ciclistas, pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.*
- c) En los restantes pasos para ciclistas señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.*

Los ciclistas podrán circular en paralelo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad, y cuando formen aglomeraciones de tráfico.”

Se **estima parcialmente**.

5. **Enmienda nº8: Adición. Artículo 46. Circulación de ciclos en zonas 30 y zonas residenciales.**

Proponen la incorporación del el texto “*como norma*” en el tercero de sus párrafos.

El Ayuntamiento no tiene competencia para establecer normativa de tráfico como la pretendida, más allá de la delegada expresamente por el Estado.

Sin embargo, se han detectados ciertos errores en la redacción del artículo 46 de la Ordenanza, que aconsejan su corrección conforme a la siguiente literalidad, que pueden dar sentido a la enmienda planteada puesto que evita errores en su interpretación, aclarando las prioridades en dichas vías.

“El Ayuntamiento permitirá la circulación de bicicletas en doble sentido en las calles residenciales, de acceso restringido o no, y en las ciclocalles, salvo señalización en contra. En los supuestos del apartado anterior, las bicicletas que circulen en el sentido de circulación que les está reservado exclusivamente para ellas, deberán ceder la prioridad de paso a cualquier vehículo que circule en sentido contrario o en las intersecciones, prestando especial atención a los vehículos que puedan orillarse a su izquierda para la actuación de los sistemas de interfonía de los controles de acceso”.

Se **estima parcialmente**.

6. **Enmienda nº11: Adición. Artículo 58. Registro de ciclos.**

Plantean la introducción de un párrafo que regule la señalización con código alfanumérico a los ciclos, colocado permanentemente y visible en el ciclo, y facilitado por el Ayuntamiento.

El sistema identificativo del registro de bicicletas se basa precisamente en su invisibilidad a fin de que no pueda ser manipulado por terceros. La tipología de este identificador es la propuesta en cada momento por la Red de Ciudades por la Bicicleta.

No existe inconveniente en incorporar el siguiente párrafo:

“El Ayuntamiento facilitará un sistema identificativo para su instalación en el ciclo registrado”.

Se **estima parcialmente.**

7. **Enmienda nº13: Adición. Artículo 59. Circulación de monopatines, patines, vehículos de movilidad personal (VMP) o aparatos similares.**

Proponen incorporar al final de párrafo de los “carriles bicis segregados” la previsión de *“siempre y cuando existan pasos de ciclos”.*

Se considera conveniente la inclusión del texto propuesto “siempre y cuando que existan pasos para ciclos”, a fin de evitar confusión sobre el uso del paso para peatones.

Se **estima.**

8. **Enmienda nº14: Modificación. Artículo 65. Concesión de tarjetas de Residentes en vías de prioridad peatonal con circulación restringida.**

Se propone la sustitución del límite de tiempo de estacionamiento de 30 minutos por otro de 40 minutos en el caso de ir acompañados o de 60 minutos en los casos de no ir acompañados.

No hay inconveniente técnico en la admisión del cambio de 30 minutos por 40 minutos, sin embargo, no puede admitirse diferenciación de tiempo en función de que la persona que se encuentra en situación de especial dependencia vaya o no acompañada, ante la imposibilidad técnica de su control.

Se **estima parcialmente.**

9. **Enmienda nº18: Modificación. Artículo 88. Limitaciones para la carga y descarga en Vías y Áreas de Prioridad Peatonal con circulación restringida.**

Proponen la inclusión en el apartado d) del artículo 88 de una previsión de 30 minutos, quedando su redacción con el siguiente tenor literal:

“d) El vehículo estacionará, por el tiempo mínimo imprescindible para realizar las operaciones de carga y descarga, que no podrá exceder de 30 minutos, de tal forma que no se interfiera la circulación rodada de la zona, garantizando así mismo el paso y seguridad del tránsito peatonal. En aquellas vías dotadas de sistemas de control de acceso mediante lector de matrícula se permitirá un tiempo adicional de 10 minutos para los recorridos de acceso y salida”.

Se **estima.**

ESTIMADAS

1. **Enmienda nº11: Artículo 48: Plantean que el párrafo final del artículo se corresponde ya con lo previsto en el artículo 44, proponiendo su supresión.**

Tal como se pone de manifiesto, el párrafo final de este artículo está repetido en el artículo 44, por lo que no existe inconveniente en su supresión.

Se **estima**.

2. **Enmienda nº14: Artículo 62: Plantean la necesidad de una mejor definición de las zonas 30.**

No existe inconveniente técnico para su estimación parcial. Si bien queda claro en el artículo 7 de la Ordenanza, tal como se recoge en la enmienda presentada, la prioridad de los peatones en las Zonas 30, no existe inconveniente en que se defina nuevamente la Zona 30 en el artículo 62 de la Ordenanza, conforme a la siguiente literalidad:

“Son zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones. En ellas la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora y los peatones tienen prioridad. Deberán señalizarse con la señal S-30 “Zona a 30”.

Respecto al tipo de intervención en el viario para su señalización como zona 30, esta deberá ser siempre suficiente para garantizar los adecuados niveles de seguridad vial, debiéndose estudiar en cada caso concreto. La experiencia ha puesto de manifiesto la conveniencia del establecimiento de plataformas únicas, con tratamiento peatonal de la calzada de circulación para una mejor comprensión del régimen de prioridades por parte de los conductores y para facilitar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, que de otra forma estarían sujetas a itinerarios discriminatorios.

Se **estima parcialmente**.

3. **Enmienda nº16: Artículo 67: proponen nueva redacción de párrafo 8 del presente artículo, en relación a las “bicis cargo”.**

Tanto el párrafo 8 como el 9 de este artículo suponen una restricción muy importante a la actividad de carga y descarga tanto para las bicis cargo como para el resto de vehículos toda vez que se establece la exigencia de utilizar los espacios públicos de estacionamiento reservado para cada tipo de vehículo, no existiendo en muchas vías de la ciudad dichos espacios ni la posibilidad de habilitarlos.

Por lo anterior, se considera conveniente una estimación parcial de la enmienda, procediendo a la supresión completa de estos dos párrafos, de manera que el estacionamiento de estos vehículos quede sometido al régimen general regulado en el Reglamento General de Circulación y en la presente Ordenanza, lo que permitirá estacionar en determinadas vías en las que no existen espacios específicamente habilitados para este fin, beneficiando especialmente a las bicicletas y ciclos cargo, que por sus dimensiones podrán tener muchas más oportunidades de estacionamiento en vías de prioridad peatonal.

Se estima parcialmente.

ENMIENDAS PRESENTADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA

ESTIMADAS

1. Enmienda nº4: Artículo 46:

Proponen la eliminación del último párrafo del artículo.

El Ayuntamiento no tiene competencia para establecer normativa de tráfico como la pretendida, más allá de la delegada expresamente por el Estado.

En todo caso, se han detectados ciertos errores en la redacción del artículo 46 de la Ordenanza, que aconsejan su corrección conforme a la siguiente literalidad: *“El Ayuntamiento permitirá la circulación de bicicletas en doble sentido en las calles residenciales, de acceso restringido o no, y en las ciclocalles, salvo señalización en contra. En los supuestos del apartado anterior, las bicicletas que circulen en el sentido de circulación que les está reservado exclusivamente para ellas, deberán ceder la prioridad de paso a cualquier vehículo que circule en sentido contrario o en las intersecciones, prestando especial atención a los vehículos que puedan orillarse a su izquierda para la actuación de los sistemas de interfonía de los controles de acceso”*.

Se estima parcialmente.

ANEXO

ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ayuntamiento de Logroño en su compromiso por una movilidad sostenible y en la adecuación a la permanente evolución del modelo de ciudad, impulsa esta adecuación normativa y técnica asumiendo, del mismo modo, el cumplimiento del Programa 31 del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) mediante la creación de esta Ordenanza, que introduce nuevas regulaciones y actualiza y agrupa las actualmente existentes.

De este modo, el Ayuntamiento de Logroño refuerza su convicción con la mejora del espacio público, la seguridad vial, la preservación del medio ambiente, los nuevos modos de movilidad, las

energías limpias y, en definitiva, la calidad de vida en la ciudad y la convivencia pacífica de sus ciudadanos, recuperando el espacio público como lugar de convivencia y encuentro de estos.

La actual normativa en materia de Movilidad en la Ciudad de Logroño se encontraba dispersa en diversas ordenanzas singulares que centraban en aspectos como la actividad de carga y descarga, las licencias de vados o el estacionamiento regulado en superficie. Desde la aprobación inicial de estas ordenanzas se han producido numerosos cambios normativos en el ámbito supramunicipal y han surgido nuevas necesidades y demandas ciudadanas en materia de movilidad que aconsejan la actualización de la normativa existente y la inclusión de nuevas disposiciones para regular el uso de las vías públicas en relación con la movilidad de peatones y conductores, con especial mención a los ciclistas, motociclistas y a los medios de movilidad personal, así como para aplicar, con el adecuado alcance, las medidas establecidas en el Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, en relación con los derechos otorgados a los titulares de la tarjeta de estacionamiento de vehículos para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, y finalmente para la regulación de nuevas actividades como la de carga y descarga de mercancías en horario nocturno o el tránsito de vehículos pesados por el término municipal, todo ello de acuerdo con la legislación en vigor sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Esta circunstancia junto a la necesidad de establecer nuevos equilibrios entre los principios fundamentales que han de tomarse en cuenta en materia de circulación, dando mayor peso a la seguridad vial y , a la pirámide de movilidad, favoreciendo los medios activos de desplazamiento, y a la sostenibilidad medioambiental frente a la fluidez del tráfico, destacando el respeto al peatón, la promoción de ciclos y vehículos de movilidad personal, la regulación del uso del automóvil y de las vías urbanas, la ordenación del aparcamiento o las actividades en la vía pública con afección al tránsito de vehículos y personas, hacen necesaria la aprobación de una nueva Ordenanza.

Por ello, la presente Ordenanza unifica las materias relativas a los diferentes tipos de movilidad de la ciudad y regula el uso de las vías, conforme a las competencias que le son conferidas por la legislación de tráfico, con especial atención a la integración de los distintos modos de transporte.

Para la elaboración de esta Ordenanza de Movilidad, se ha llevado a cabo un análisis previo de la normativa existente y de la configuración de la ciudad, promoviendo la participación de diferentes agentes implicados mediante diferentes procesos participativos.

La nueva Ordenanza se divide en diez Títulos:

El Título I contiene conceptos generales, definiéndose el objeto y el ámbito de aplicación.

El Título II aborda la clasificación de vías e infraestructuras viarias, para lo cual se ha empleado la configuración técnica que las instrucciones establecen, adaptándolas a las peculiaridades de las calles de la ciudad de Logroño y estudiando su más correcta implantación.

El Título III se divide en seis capítulos que versan sobre: la circulación de vehículos, conteniendo el régimen concerniente a los vehículos a motor, recogiendo normas generales, limitaciones, prohibiciones y medidas de precaución para la circulación; normas sobre el transporte y circulación de vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial, la circulación de ciclistas y peatones y los medios de movilidad personal, tratando de favorecer el principio de seguridad vial.

El Título IV se dedica a las normas de uso de las vías de prioridad peatonal con circulación restringida, regulando las limitaciones a la circulación para distintas actividades y usuarios. En este Título se incorpora el régimen de residentes y comerciantes en estas vías, que anteriormente se recogía de forma dispersa en distintas disposiciones.

El Título V recoge el régimen general de parada y estacionamiento, así como algunos aspectos específicos de determinados vehículos (autobuses, bicicletas, vehículos de movilidad personal, remolques y semirremolques), con la inclusión del régimen aplicable a los vehículos abandonados y su tratamiento.

En el Título VI se refiere a la carga y descarga, definiendo su normativa para las distintas zonas de distribución. Asimismo, reúne la regulación para las actividades de carga y descarga vinculadas a licencias de obra, contenedores y materiales combustibles. Se incorpora una nueva regulación para la actividad de carga y descarga en horario nocturno, que se limita a determinados establecimientos comerciales, con el propósito de mejorar la fluidez y seguridad del tráfico en los horarios diurnos en que venía desarrollándose esta actividad regularmente. Por último, se describe el procedimiento de las autorizaciones comunicadas, incorporando una regulación específica para la actividad de carga y descarga en la que se requiere elevación de cargas sobre la vía pública.

El Título VII se dedica al estacionamiento regulado, clasificando las diferentes zonas y sectores que quedarán sujetas a medidas de limitación horaria, definiendo las condiciones de uso para los distintos colectivos, incluyendo los requisitos de acceso a las diferentes modalidades de estacionamiento y fijando las excepciones y el régimen sancionador.

En el Título VIII se regulan las licencias de vado y reservas de espacio, determinando el contenido de las solicitudes y su procedimiento de concesión, así como las características de estas, sus obligaciones y régimen sancionador.

El Título IX recoge el régimen sobre las actividades en la vía pública con especial incidencia en el tráfico y la seguridad vial, estableciéndose una regulación específica de los pruebas deportivas de carácter no competitivo, y remitiendo a la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, la regulación de las pruebas deportivas competitivas y de las marchas ciclistas organizadas, especificando las solicitudes y su contenido exigible así como los medios y seguros precisos para su concesión.

El Título X se atribuye la vigilancia y control de lo dispuesto en la Ordenanza a Policía Local, determinando sus competencias en materia de regulación del tráfico y reseñando las del personal habilitado para la regulación del tráfico ante eventos especiales (pruebas deportivas, obras, transportes especiales o patrullas escolares, entre otros).

La Disposición Transitoria pretende evitar la colisión entre las normas de esta Ordenanza y aquellas que la precedían, estableciendo un marco de transición ordenada que garantice y favorezca los derechos de los ciudadanos.

La Disposición Derogatoria deroga expresamente aquellas normas municipales que regulaban, hasta la aprobación de la presente Ordenanza, las materias recogidas en la misma.

Finalmente, los anexos aportan la información complementaria a lo recogido en el texto de la Ordenanza, integrando la normativa con sus respectivos listados y/o planos.

TÍTULO I OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN



TI. Artículo 1. Objeto.

La presente Ordenanza tiene por objeto dar cabida a los diferentes modos de movilidad existentes y regular el uso que hacen de las vías urbanas del término municipal de Logroño, así como la regulación de otros usos y actividades en las vías y espacios públicos, haciendo compatible la equitativa distribución de los diferentes modos con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, ateniéndose a lo establecido en la normativa vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial, así como a la potestad de las entidades locales para legislar en su ámbito territorial.

TI. Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Los preceptos de esta Ordenanza serán de aplicación y obligarán a todos los usuarios en todas las vías públicas urbanas del término municipal de Logroño.

TÍTULO II CLASIFICACIÓN DE VÍAS E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

CAPÍTULO 1 CLASIFICACIÓN DEL VIARIO PÚBLICO

TII.C1. Artículo 3. Clasificación de Viario Público.

A los efectos de esta Ordenanza, el viario urbano de la ciudad, se clasifica en:

1. Vías de Atención Preferente.
2. Vías y Áreas de Prioridad Peatonal (las cuales podrán ser: calle residencial con restricción, calle residencial sin restricción y zona 30).
3. Viario de distribución.

TII.C1. Artículo 4. Competencia para la clasificación.

La designación de vía de prioridad peatonal (con o sin restricción de accesos) o de vía de atención preferente se determinará mediante acuerdo o resolución adoptado por el Órgano municipal competente.

TII.C1. Artículo 5. Viario del Centro Histórico.

A los efectos de la regulación por esta Ordenanza lo constituyen las calles de la ciudad comprendidas dentro de los límites formados por las siguientes vías:

- Norte, San Gregorio, Avda. de Viana, Avda. de Navarra, Muro de Cervantes, Muro del Carmen, Muro de la Mata, Bretón de los Herreros y Once de Junio, a excepción de la Calle Sagasta.

Asimismo, podrán tener, a su vez, una clasificación de las recogidas en el artículo 3.

TII.C1. Artículo 6. Vías de Atención Preferente.

Tendrán la consideración de vías de atención preferente aquellas que, bien por su carácter de acceso a la ciudad o bien por su importancia en la distribución de la circulación interior, merezcan una señalización específica en orden a garantizar una mayor fluidez y seguridad vial.

Se establecen como vías de Atención Preferente, las relacionadas en el Anexo III de la presente Ordenanza.

Las infracciones del régimen de parada y estacionamiento en estas vías se verán agravadas conforme a lo previsto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La carga y descarga se regirá por las normas generales de aplicación expuestas en el Título VI.

TII.C1. Artículo 7. Vías y Áreas de Prioridad Peatonal.

Las vías y áreas de prioridad peatonal podrán responder a alguna de las siguientes tipologías:

- Se designarán con la denominación de “**vías y áreas peatonales**” aquellas en las que se establece una restricción total a la circulación del tráfico rodado, no admitiéndose otro tránsito de vehículos que el de acceso o salida a los vados autorizados.
- Se designarán con la denominación de “**vías y áreas de prioridad peatonal con circulación restringida**” aquellas áreas o vías de la ciudad en las que, por sus características del trazado, anchura, densidad de tránsito de peatones u otras



circunstancias, el Ayuntamiento de Logroño, además de establecer la prioridad peatonal en estas calles, prohíba parcialmente el tráfico rodado, quedando restringido a determinados horarios, actividades y usuarios.

- Se designarán con la denominación de “**calle residencial sin restricción**” aquellas vías en las que se establece prioridad peatonal mediante la señal S-28 “calle residencial”, sin que existan restricciones horarias para actividades y usuarios concretos. Normalmente serán de plataforma única.
- Se designarán con la denominación de “**zonas 30**” aquellas vías en las que se establece prioridad peatonal y limitación a 30Km/h conforme a la señalización vertical de tipo S-30. Normalmente serán de plataforma única.

TII.C1. Artículo 8. Viario de distribución

Lo constituyen el resto de las vías urbanas que no hayan sido designadas por el órgano competente municipal como vías de atención preferente o como vías y áreas de prioridad peatonal. En estas vías la carga y descarga se regirá por las normas generales de aplicación expuestas en el Título VI.

CAPÍTULO 2 INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

TII.C2. Artículo 9. Aceras.

En ellas la circulación es, exclusivamente, peatonal.

TII.C2. Artículo 10. Pasos para peatones sobreelevados

Por razones de seguridad del tráfico y de tránsito peatonal, cuando no sean posibles otras medidas y siempre de forma muy restrictiva, *los pasos de peatones podrán ser contruidos a cota superior a la del resto de la calzada con las características técnicas generales establecidas en la normativa estatal y las especificadas en el Anexo I para su adecuación a las vías urbanas y con otras medidas adicionales para reducir el tráfico de los vehículos. Estas últimas características técnicas serán de aplicación a los pasos que se ejecuten con posterioridad a la entrada en vigor de la presente ordenanza. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.*



TII.C2. Artículo 11. Vía ciclista

Son vías específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

TII.C2. Artículo 12. Carril-bici

Son vías ciclistas que discurren adosadas a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

TII.C2. Artículo 13. Carril-bici protegido

Se trata de un carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

TII.C2. Artículo 14. Acera-bici

La Acera-bici es una vía ciclista señalizada sobre la acera e identificada visualmente. Los peatones no tienen prioridad por las acera-bici

TII.C2. Artículo 15. Pista-bici

Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

TII.C2. Artículo 16. Senda ciclable

Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

TII.C2. Artículo 17 . Ciclocalle y ciclocarril

Ciclocalle es una vía urbana de único sentido limitada a una velocidad máxima de 30Km/h para priorizar el uso de las bicicletas y señalizada a tal efecto.

Ciclocarril (CC) es un carril de una calzada con varios carriles por sentido, limitado a 30 km/h para priorizar la circulación ciclista. Este carril será el de la derecha.

TII.C2. Artículo 18. Zona avanzada de espera para motocicletas y bicicletas

Espacios exclusivos señalizados con marcas viales en cruces semaforizados, en los cuales las motocicletas y las bicicletas se colocan por delante de los vehículos.



TII.C2. Artículo 19. Pedibus o camino escolar seguro

Pedibus, o camino escolar seguro, es una ruta peatonal señalizada en el viario urbano mediante la cual los escolares acceden a su centro escolar de una manera segura y de manera preferente en los pasos de peatones. La señalización del cruce de estos será realizada por la Policía Local o por voluntarios debidamente identificados mediante chalecos reflectantes y debidamente autorizados por la autoridad municipal.

TII.C2. Artículo 20. Área pacificada

Vías y áreas urbanas, formando una trama o no, especialmente acondicionadas para el uso peatonal y ciclista. Podrán ser de plataforma única o no. En este último caso las infraestructuras urbanas estarán dotadas de la geometría y la señalización necesarias para atemperar la velocidad de los vehículos a motor hasta un máximo de 30 Km/h.

TÍTULO III CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS EN LA CIUDAD DE LOGROÑO

CAPÍTULO 1 LIMITACIONES DE VELOCIDAD

TIII.C1. Artículo 21. Velocidades máximas en las vías urbanas de Logroño.

La velocidad máxima que, con carácter general, no podrán rebasar los vehículos en todas las vías urbanas de titularidad municipal del Ayuntamiento de Logroño se fija en 40 Km/h.

En aquellas vías, que sean de un único carril por sentido de circulación, la velocidad máxima quedará limitada, con carácter general, a 30 Km/h.

No obstante, podrá mantenerse un límite de velocidad superior en aquellas vías de un único carril por sentido que formen parte de la Red de Transportes en las que la limitación prevista en el párrafo anterior pueda suponer perjuicios a los servicios de transporte público colectivo urbano regular de uso general.

En el caso de tramos de calle con acceso a edificios de equipamiento docente (colegios, institutos, etc.), los pasos para peatones existentes que no cuenten con regulación semafórica serán del tipo sobreelevado, siempre que se cumpla lo dispuesto en la orden FOM/3053/2008 y en el artículo 10 de la presente ordenanza, y no existan impedimentos físicos para su ejecución; todo ello a fin de

marcar la presencia de un área con especial afluencia peatonal escolar y reducir la velocidad de la vía.

En el entorno de centros escolares podrán establecerse limitaciones específicas más restrictivas.

En aquellas vías que no discurran por poblado o suelo urbano desarrollado podrán establecerse otras limitaciones específicas.

III.C1. Artículo 22. Velocidad máxima en vías y áreas de prioridad peatonal.

Todas las vías y áreas de prioridad peatonal, así como el viario del Centro Histórico, se regularán con una velocidad máxima que no podrá superar los 20 Km/h en las calles residenciales y los 30 Km/h en las Zonas 30.

III.C1. Artículo 23. Velocidad máxima en vías de tráfico pacificado.

Son todas las vías, generalmente de un único sentido de circulación, en las que se señalará una velocidad máxima de circulación de 30 Km/h a fin de facilitar la integración del tráfico peatonal, ciclista y motorizado y de mejorar las condiciones medioambientales y de seguridad vial en calles de marcado carácter local.

III.C1. Artículo 24. Velocidad máxima en carriles especialmente acondicionados para el tráfico ciclista.

En aquellas vías con dos o más carriles por sentido de circulación el Ayuntamiento podrá acondicionar el carril derecho para una mejor integración de los tráficos ciclistas y motorizados mediante el establecimiento en el mismo de limitación de velocidad a 30 Km/h. En estas vías los ciclos circularán obligatoriamente por el carril, salvo para prepararse para cambiar de dirección y adelantar.

III.C1. Artículo 25. Prevalencia de las limitaciones de velocidad.

Cuando existiera contradicción entre las limitaciones de velocidad reguladas en la presente Ordenanza y las establecidas con carácter general en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, prevalecerán siempre las más restrictivas.

En caso de que exista discrepancia entre las limitaciones establecidas en esta ordenanza y las que pudieran establecerse como limitación genérica de velocidad en la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial, se estará a lo que determine dicha legislación.

III.C1. Artículo 26. Casos de moderación de la velocidad.

Se circulará a velocidad moderada y, si fuera preciso, se detendrá el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:

a) Cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas con movilidad reducida. En este sentido debe recordarse que, conforme a lo establecido en el Reglamento General de Circulación, cuando los conductores giran con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones cruzándola, aunque no exista paso para éstos, deben cederles la prioridad.

b) Al aproximarse a ciclos circulando, así como en las intersecciones y en las proximidades de vías de uso exclusivo de ciclos y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación, así como al acercarse a mercados, centros docentes o a lugares en que sea previsible la presencia de niños. Deberá tenerse en cuenta siempre la prioridad de los conductores de bicicletas sobre los vehículos a motor cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando haya animales en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella.

d) En los tramos con edificios de inmediato acceso a la parte de la vía que se esté utilizando.

e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, principalmente si se trata de un autobús de transporte escolar.

f) Fuera de poblado al acercarse a vehículos inmovilizados en la calzada y a ciclos que circulan por ella o por su arcén.



- g) Al circular por pavimento deslizante o cuando pueda salpicarse o proyectarse agua, gravilla u otras materias a los demás usuarios de la vía.
- h) Al aproximarse a pasos a nivel, a glorietas e intersecciones en que no se goce de prioridad, a lugares de reducida visibilidad o a estrechamientos.
- i) En el cruce con otro vehículo, cuando las circunstancias de la vía, de los vehículos o las meteorológicas o ambientales no permitan realizarlo con seguridad.
- j) En caso de deslumbramiento, el conductor que lo sufra reducirá la velocidad lo necesario, incluso hasta la detención total, para evitar el alcance de vehículos o peatones.
- k) En los casos de niebla densa, lluvia intensa, nevada o nubes de polvo o humo.

TIII.C1. Artículo 27. Prohibiciones.

Queda prohibido:

1. Participar en competiciones y carreras de vehículos no autorizadas.
2. Circular a velocidad anormalmente reducida sin causa justificada, entorpeciendo la marcha de los demás vehículos.
- 3.Reducir bruscamente la velocidad a la que circule el vehículo, salvo en los supuestos de inminente peligro.

CAPÍTULO 2 CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS

TIII.C2. Artículo 28. Limitaciones a la circulación de vehículos pesados.

Queda prohibida, con carácter general, la circulación de vehículos de M.M.A. superior a 3,5 toneladas por el Centro Histórico, las calles y áreas con plataforma única y prioridad peatonal, los parques y jardines y aquellas otras zonas de la ciudad que cuenten con la correspondiente señalización. En estas zonas, los vehículos de suministro de combustible para calderas comunitarias con M.M.A. igual o inferior a 12.500Kg podrán circular sin autorización previa siempre dentro del horario de 7:00 a 12:00h.

En el resto de la ciudad queda prohibida la circulación de vehículos destinados al transporte de mercancías (entendiéndose como tales los camiones y furgones) de M.M.A superior a 12,5 toneladas, salvo en las vías comprendidas en los polígonos industriales (zonas de uso dominante industrial -Zona 1 artículo 32-) y en las vías recogidas en el Anexo II a fin de dar continuidad a determinadas vías interurbanas, de garantizar itinerarios de acceso a las actividades industriales en zonas de reconversión de usos, a las parcelas comerciales en el entorno de suelo calificado como uso comercial (grandes superficies) y otras actividades y usos para las que se justifica el acceso de vehículos pesados. Estos itinerarios podrán ser alterados por el Órgano competente, de forma justificada y con el propósito establecido, a fin de adecuar estos tráficos de vehículos pesados a las circunstancias existentes en cada momento.

III.C2. Artículo 29. Parada y estacionamiento de vehículos pesados.

Se prohíbe, con carácter general, la parada y estacionamiento de vehículos de más de 12.500 Kg de M.M.A. en todas las vías urbanas de titularidad municipal del Ayuntamiento de Logroño, a excepción de las comprendidas dentro de las zonas de uso dominante industrial-Zona 1 (artículo 32) que se recogen en el Anexo II.

Esta prohibición afecta también a todo tipo de autobuses, que sólo podrán parar en los lugares autorizados.

Se establecen como lugares autorizados para el estacionamiento de autobuses durante la prestación de servicios discrecionales, sin otra limitación temporal que la establecida para el régimen de vehículos abandonados en la vía pública, las plazas reservadas para estos vehículos en los aparcamientos del Palacio de Deportes y del Complejo Deportivo de las Norias.

Igualmente, se establecen como lugares de parada autorizados durante el tiempo mínimo imprescindible para efectuar la subida y bajada de viajeros los siguientes emplazamientos:

- Carril de circulación de Avenida de la Paz junto a la plaza del Ayuntamiento.
- Carril derecho de Muro de la Mata entre General Vara de Rey y Marqués de Vallejo.
- Carril de circulación de Marqués de Murrieta nº16 en la margen sur de dicha calle.

- Plaza Alférez Provisional, siempre que no se afecte a carriles de circulación ni a otras reservas de aparcamiento existentes,

- Plazas de estacionamiento reservado para autobuses en el aparcamiento del Estadio Municipal de Las Gaunas.

El uso de estas zonas de parada autorizada en ningún caso podrá afectar a la seguridad y fluidez del tráfico rodado ni al normal desarrollo de otras actividades autorizadas por el Ayuntamiento de Logroño.

III.C2. Artículo 30. Régimen de autorizaciones.

Podrán concederse permisos especiales de circulación, diarios o anuales, a vehículos que superen las limitaciones de peso establecidas, para actividades que no se puedan realizar razonablemente con vehículos más pequeños, por tratarse de cargas indivisibles o de vehículos de obra y de suministro de combustible, en los que la tara del vehículo ya resulta muy elevada. Las solicitudes de permisos deberán ir acompañadas de memoria justificativa.

Los permisos diarios deberán solicitarse con 48 horas de antelación, salvo casos de urgencia manifiesta en que se solicitarán en el acto. Estos permisos se concederán por la Policía Local, por Delegación de Alcaldía, previa justificación de la necesidad, y en ellos se determinará el horario de paso, así como el itinerario y lugar de parada que se autoriza. No podrán concederse más de 10 permisos diarios al año para el mismo vehículo.

Los permisos anuales se tramitarán por la Unidad municipal competente, previa solicitud por el interesado, a la que se acompañará una memoria justificativa del tránsito del vehículo por vías urbanas en relación con la actividad de la empresa, fotocopia del I.A.E. de la empresa, del último ejercicio (excepto empresas con I.A.E. en Logroño), fotocopia del permiso de circulación del vehículo y fotocopia de la ficha técnica del vehículo.

Los permisos diarios o anuales deberán ser colocados en el parabrisas de los vehículos, a fin de que puedan ser fácilmente vistos por los agentes de la Policía Local.

CAPÍTULO 3 VEHÍCULOS ESPECIALES Y VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE TRANSPORTE ESPECIAL.

TIII.C3. Artículo 31. Objeto.

El presente capítulo tiene por objeto la regulación de la circulación de vehículos, por vías urbanas de titularidad municipal del Ayuntamiento de Logroño, que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superan las masas y dimensiones máximas establecidas en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

TIII.C3. Artículo 32. Ámbito de aplicación.

El ámbito de aplicación del presente capítulo se extiende a las vías urbanas de titularidad municipal del Ayuntamiento de Logroño, diferenciándose dos zonas a efectos de ordenación de la circulación de los vehículos especiales o vehículos en régimen de transporte especial:

- La Zona 1 está constituida por las vías urbanas situadas en el interior de los polígonos industriales La Portalada I, II y III, Cantabria I y II y Las Cañas.
- La Zona 2 está constituida por el resto de las vías urbanas de titularidad municipal.

TIII.C3. Artículo 33. Autorización complementaria de circulación.

Los vehículos que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superen las masas y dimensiones máximas establecidas en las disposiciones que se determinan en el Anexo IX y en la reglamentación que se recoge en el Anexo I del Reglamento General de Vehículos, requerirán, para la circulación por las vías urbanas municipales, una autorización complementaria de circulación que deberá solicitarse ante la Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento de Logroño o directamente a Policía Local cuando las características del vehículo o conjunto de vehículos y de la vía hagan necesaria su escolta para circular, conforme al régimen de acompañamiento que se regula en el artículo 36.

La autorización complementaria de circulación otorgará a los vehículos que la requieren la posibilidad de moverse por determinadas vías de uso público, estableciendo las vías con capacidad suficiente para soportar el paso de estos y las condiciones particulares de circulación, encaminadas a garantizar la fluidez y seguridad del tráfico.



La circulación de vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial pertenecientes al Ministerio de Defensa o al servicio de los cuarteles generales militares internacionales de la OTAN no requerirá la autorización contemplada en este artículo, y será realizada en todo caso bajo la responsabilidad de la autoridad militar ordenante del desplazamiento y conforme a lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

III.C3. Artículo 34. Tipos de autorización.

Se establecen tres categorías de autorización complementaria en función de la masa y dimensiones en orden de marcha del vehículo:

	GENERICA	ESPECIFICA	EXCEPCIONAL
LONGITUD (L)	$L \leq 20,55$ m	$20,55 < L \leq 25,55$ m	$L > 25,55$ m
ANCHURA (a)	$A \leq 3,00$ m	$3,00 \text{ m} < a \leq 4,10$ m	$a > 4,10$ m
ALTURA (h)	$H \leq 4,00$ m	$4,00 \text{ m} < h \leq 4,50$ m	$h > 4,50$ m
MASA (M)	$M \leq 45$ t	$45 \text{ t} < M \leq 90$ t	$M > 90$ t
MASA POR EJE (MEJE)	$MEJE \leq RGV$ y $MEJE \leq ITV$	$RGV < MEJE \leq ITV$	$RGV < MEJE \leq ITV$

III.C3. Artículo 35. Horarios y vigencia.

Salvo causas de excepcional interés general, la autorización municipal habilitará a los vehículos especiales o en régimen de transporte especial a circular entre las 9:20 y las 12:50 horas, entre las 15:15 y las 18:30 horas y entre las 21:00 y las 7:45 horas.

Todos los tipos de autorización municipal para transporte especial tendrán el plazo de validez que en la misma se indique, sin que en ningún caso pueda exceder de un año en el tipo excepcional ni de dos años en los tipos genérica y específica.

III.C3. Artículo 36. Régimen de acompañamiento.

Los vehículos que circulen íntegramente por vías comprendidas en la Zona 1 requerirán acompañamiento de Policía Local cuando lo hagan al amparo de una autorización excepcional.

Los vehículos que circulen íntegramente por vías comprendidas en la Zona 1 al amparo de autorización de tipo genérica o específica, requerirán servicio de vigilancia y escolta por vehículo policial en los siguientes casos: circulación en sentido contrario al habitual, giros prohibidos, corte de la circulación para el paso del vehículo, así como ante cualquier otra circunstancia observada por el titular del vehículo y/o conductor durante la preceptiva verificación del itinerario previsto o prestación del servicio, que pudiera aconsejar dicho acompañamiento.

Los vehículos que circulen en todo o parte de su recorrido por vías comprendidas en la Zona 2 requerirán acompañamiento de Policía Local cualquiera que sea la categoría de la autorización complementaria a cuyo amparo circulen, a excepción de los trenes turísticos y de aquellos vehículos del Grupo 4 de los definidos en el Anexo III del Reglamento General de Circulación para los que la autorización complementaria pudiera disponer otras condiciones particulares teniendo en cuenta la singularidad de los mismos.

Los vehículos en régimen de transporte especial (Grupo 1), deberán seguir en todo caso el itinerario determinado por la autoridad municipal.

Cuando sea preciso el servicio de acompañamiento de Policía Local, este se prestará con un vehículo policial para los casos de autorización genérica y autorización específica, y con dos vehículos policiales para el caso de autorización excepcional. No obstante, la policía Local podrá determinar un número superior de vehículos policiales para el acompañamiento atendiendo a circunstancias concretas.

En el caso de los vehículos que circulen en régimen de transporte especial amparados por autorización específica o excepcional, el titular de esta autorización deberá dar cuenta a Policía Local, con antelación suficiente, del lugar, fecha y hora de la iniciación del viaje, aun cuando no fuera preciso el servicio de acompañamiento, y remitirá copia de la autorización si la misma les fuera requerida.

La autorización de circulación de vehículos especiales o en régimen de transporte especial, se entenderá sin perjuicio de las autorizaciones de ocupación de la vía pública necesarias para la realización y/o prestación del servicio, en su caso.



En todos los supuestos de circulación de vehículos que, por sus características técnicas o por la carga indivisible que transportan, superan las masas y dimensiones máximas establecidas en el Reglamento General de Vehículos, el propio acompañamiento de Policía Local es título habilitante de autorización complementaria de circulación.

TIII.C3. Artículo 37. Solicitud.

Los interesados en obtener cualquiera de los tipos de autorización municipal a los que se refiere el artículo 34, presentarán en la forma legalmente prevista la siguiente documentación:

1. Impreso normalizado de solicitud
2. Copia del permiso de circulación del vehículo.
3. Copia de la ficha técnica en vigor. Si en la misma no figurasen los datos básicos para realizar las comprobaciones técnicas correspondientes, serán devueltas al solicitante para su cumplimentación adecuada mediante la inspección técnica de vehículos.
4. En el caso de vehículos en régimen de transporte de tipo excepcional, croquis fidedigno del vehículo y de la distribución de su carga, con expresión de la masa total, de la masa por eje, de la distancia entre ejes y de las dimensiones máximas incluida su carga. Para los vehículos de transporte de tipo específico este croquis podrá ser sustituido por la ficha del fabricante siempre y cuando ésta contenga al menos las magnitudes indicadas para la descripción requerida del croquis.
5. Itinerario de transito del vehículo.

La solicitud de autorización se presentará por los medios habilitados al efecto con una antelación mínima de 20 días hábiles.

En el caso de un tránsito puntual la comunicación se realizará a Policía Local con antelación suficiente.

TIII.C3. Artículo 38. Dimensiones de la carga

La carga no sobresaldrá de la proyección en planta del vehículo, salvo en los casos y condiciones previstos en la legislación sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.

III.C3. Artículo 39. Condiciones de Circulación y Prescripciones.

La circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial quedará sujeta en todo caso a lo establecido en el Reglamento General de Vehículos, en las normas y condiciones de circulación contenidas en el Anexo III del Reglamento General de Circulación y en el resto de las normas generales que les son de aplicación, y a lo establecido en el presente capítulo. Sobre ellas prevalecerán las condiciones de circulación que se fijen en la autorización complementaria de circulación.

El titular de la autorización será responsable de los daños que, con motivo de la circulación, pudieran ocasionarse a personas, animales o cosas, así como los firmes, arcones, señales, obras de fábrica, puentes o cualquier elemento de las vías urbanas.

Los límites de velocidad que en ningún caso podrán superarse serán de 40km/h para las autorizaciones genéricas y específicas, y la que se establezca en la correspondiente autorización, que en ningún caso superará los 40 km/h, para la autorización especial.

El titular del vehículo deberá cerciorarse, incluso recorriendo el itinerario previamente a la realización de cada viaje, de la no existencia de limitaciones u obstáculos físicos que lo impidan, prestando especial atención a cualquier modificación que se hubiera podido producir en la vía. La posesión de la autorización complementaria de circulación en ningún caso será garantía de viabilidad de los itinerarios.

El número y disposición de los vehículos piloto será el recogido en la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. El personal de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial podrá regular el paso de vehículos mediante el empleo de las señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta, a fin de garantizar la seguridad.

La autorización presente en este título de la Ordenanza está sujeta al abono de la correspondiente tasa por prestación de servicios especiales de vigilancia, control y protección por espectáculos y por circulación de transportes pesados y caravanas, así como de las tasas que pudieran establecerse por circulación de vehículos pesados.

III.C3. Artículo 40 Trenes turísticos

Los trenes turísticos, sin perjuicio de la matriculación de cada elemento de este como vehículo especial, para circular por las vías urbanas de Logroño deberán obtener una autorización complementaria del Ayuntamiento. En esta autorización figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se consideren necesarias para garantizar la seguridad.

Circularán de acuerdo con las normas y condiciones establecidas con carácter general para los vehículos especiales en el articulado del Reglamento General de Circulación.

Los remolques de los trenes turísticos deberán estar provistos de un sistema de frenado que actúe automáticamente en el caso de una separación de los elementos que constituyen el conjunto de vehículos formado por el tractor y los remolques acoplados, comprendido el caso de una ruptura de enganches, sin que se anule la eficacia de frenado del resto del conjunto, y su sistema de frenado no podrá ser por inercia.

CAPÍTULO 4 CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS

III.C4. Artículo 41. Ciclomotores y motocicletas.

En los ciclomotores y en las motocicletas, además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, un pasajero que sea mayor de 12 años utilice casco de protección y cumpla las siguientes condiciones:

- a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el manillar de dirección del ciclomotor o motocicleta.

Excepcionalmente, los mayores de siete años podrán circular en motocicletas o ciclomotores conducidos por su padre, madre o tutor o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior.

Los que conducen a pie un ciclomotor de dos ruedas tienen la consideración de peatones.

Los ciclomotores de dos ruedas podrán estacionar en las reservas de aparcamiento señalizadas para las motocicletas.

CAPÍTULO 5 MOVILIDAD CICLISTA Y DE MONOPATINES, PATINES, VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL O APARATOS SIMILARES

III.C5. Artículo 42. Normas generales

La normativa de circulación de ciclos y de monopatines, patines, vehículos de movilidad personal o aparatos similares y las condiciones técnicas que han de cumplir los vehículos en las vías urbanas de titularidad del Ayuntamiento de Logroño serán las contenidas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial vigente, así como las establecidas complementariamente en la presente Ordenanza, en cuanto no se oponga a aquella, en virtud de las competencias correspondientes al Ayuntamiento de Logroño en materia de ordenación del tráfico.

III.C5. Artículo 43. Conceptos utilizados.

A los efectos de esta Ordenanza, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de estas se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el Anexo I del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

III.C5. Artículo 44. Tránsito peatonal y tránsito ciclista.

En zonas donde existan pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada o las vías ciclistas deberán hacerlo precisamente por ellos, sin que puedan efectuarlo por las proximidades, y cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

- a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones.
- b) Si no existiera semáforo para peatones pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.
- c) En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.



Para atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Al atravesar la calzada, deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.

Los peatones no podrán atravesar las plazas y gloriets por su calzada, por lo que deberán rodearlas.

Quienes conduzcan a pie una bicicleta se consideran peatones a todos los efectos.

Los ciclistas podrán circular en paralelo en columna de a dos, orillándose todo lo posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad y cuando formen aglomeraciones de tráfico.

III.C5. Artículo 45. Circulación de ciclos por las Sendas Ciclables.

Las Sendas Ciclables son vías para peatones y ciclos, segregadas del tráfico motorizado, y que discurren por espacios abiertos, parques, jardines o bosques. En las mismas, el peatón tiene prioridad respecto a los ciclos en toda la vía. Únicamente tienen la consideración de Senda Ciclable aquellas vías que cuentan con la correspondiente señalización vertical. En estas vías, los ciclistas no deberán realizar maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones. Además, deberán adecuar la velocidad a la de la vía por la que transitan.

III.C5. Artículo 46. Circulación de ciclos en zonas 30 y zonas residenciales.

Al transitar por las zonas 30 o zonas residenciales, los ciclos deberán circular con precaución, moderando la velocidad, cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas con movilidad reducida. La circulación deberá realizarse en todo caso por la zona habilitada para el tráfico rodado.

La circulación de ciclos por las zonas 30 y las calles residenciales se realizará siempre conforme a las normas de tráfico y la ordenación regulada en la vía. El Ayuntamiento permitirá la circulación

de bicicletas en doble sentido en las calles residenciales, de acceso restringido o no, y en las ciclocalles, salvo señalización en contra.

En los supuestos del apartado anterior, las bicicletas que circulen en el sentido de circulación que les está reservado exclusivamente para ellas, deberán ceder la prioridad de paso a cualquier vehículo que circule en sentido contrario o en las intersecciones, prestando especial atención a los vehículos que puedan orillarse a su izquierda para la actuación de los sistemas de interfonía de los controles de acceso

TIII.C5. Artículo 47. Circulación de ciclos en vías de tráfico pacificado y ciclocalles

En estas vías, que cuentan con limitación de velocidad a 30 Km/h y que se diseñan para favorecer el tráfico de ciclos, los ciclistas podrán circular por el centro del carril de circulación a fin de que el tráfico motorizado acomode su velocidad y distancia de seguridad a este tipo de vehículos.

TIII.C5. Artículo 48. Utilización de la vía por parte de los ciclos.

Los ciclos circularán por las calzadas, las vías ciclistas y las sendas ciclables. Cuando exista algún tipo de vía ciclista o senda ciclable, únicamente estarán obligadas a circular por ella cuando exista señalización adecuadamente dirigida a estos usuarios que así lo indique.

Por las vías ciclistas y sendas ciclables no podrán transitar ciclos de más de 0,9 m de anchura. Estos ciclos tendrán que circular en todo caso por la calzada.

Cuando los ciclos crucen las calzadas por los pasos para ciclistas se observarán las reglas siguientes:

- a) Si el paso para ciclistas dispone de semáforos dirigidos a ellos, obedecerán sus indicaciones.
- b) Si no existiera semáforo para ciclistas, pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella.

c) En los restantes pasos para ciclistas señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

III.C5. Artículo 49. Circulación de ciclos en carriles-bici.

Los carriles-bici no protegidos del resto de la calzada serán utilizados únicamente por ciclistas. La limitación de velocidad será la establecida en la vía en la que se ubiquen.

El resto de las vías ciclistas y las sendas ciclables podrán ser utilizadas, como norma general, para la circulación de ciclos y para el tránsito con patines, monopatines y aparatos similares, sin motor. Los usuarios de tales vías deberán mantener una velocidad moderada, no superior a 20 Km/h, sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación.

III.C5. Artículo 50. Circulación de ciclos en calzadas de más de un carril para el mismo sentido.

Cuando se circule por calzadas de vías urbanas con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, los ciclos deberán utilizar el de la derecha y no deberán abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, rebasar un obstáculo, parar o estacionar.

De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones.

III.C5. Artículo 51. Moderación de la velocidad de los ciclos en la circulación.

Al transitar por las zonas 30, calles residenciales sin restricción de accesos, aceras-bici y sendas ciclables, los ciclos deberán circular con precaución, a velocidad moderada y, si fuera preciso, detendrán el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente cuando haya peatones en la parte de la vía que se esté utilizando o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella, principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas con movilidad reducida. En las calles residenciales con restricciones de acceso para el tráfico rodado, los ciclos circularán a velocidad moderada y no superior a 20 Km/h. Si la aglomeración de peatones fuera numerosa, deberán bajarse del ciclo

III.C5. Artículo 52. Circulación responsable de ciclos.

De conformidad con la legislación vigente:

- No se podrá conducir un ciclo, ni ningún otro vehículo, utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
- No se podrá conducir un ciclo, ni ningún otro vehículo, utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción.
- Los ciclistas, en lo que se refiere a conducir habiendo consumido bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de los conductores.

TIII.C5. Artículo 53. Aparcamiento de bicicletas.

Los aparcamientos diseñados para bicicletas, bien mediante la correspondiente señalización o bien mediante la instalación de elementos de anclaje y soporte específicos para este tipo de vehículos, serán de uso exclusivo para las mismas. Excepcionalmente podrán utilizarse para otros vehículos que el Ayuntamiento de Logroño designe.

Se situarán, preferentemente, en la banda de aparcamiento junto a la calzada, siempre y cuando sea posible debido a las características de la vía. Estarán debidamente señalizados.

En los supuestos de no existir aparcamientos próximos y de manera excepcional, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano municipal durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función ni se afecte a otros usos del dominio público ni a la fluidez y seguridad de los tránsitos peatonales y rodados. En ningún caso se admitirá el amarre de bicicletas a elementos de señalización y regulación de tráfico, marquesinas de transporte urbano, arbolado, bancos o elementos ornamentales.

En cualquier caso, para garantizar el tránsito peatonal, se deberá respetar un paso para el itinerario peatonal accesible de 1,80 m de anchura mínima, que discurrirá por el dominio público, junto a las fachadas de los edificios o los cerramientos de las parcelas. No podrán estacionarse bicicletas en

aceras con anchura total inferior a 2,50 m ni obstaculizando el acceso al transporte público o pasos para peatones.

El tránsito de las bicicletas por las zonas peatonales (aceras, paseos y andenes) así como por los pasos para peatones, se realizará en todo caso como peatón, conduciendo la bicicleta a pie, con las excepciones previstas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

III.C5. Artículo 54. Inmovilización de ciclos.

Los agentes de la Policía Local podrán proceder a la inmovilización los ciclos cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de este capítulo de la Ordenanza, de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.

III.C5. Artículo 55. Retirada de bicicletas.

Los agentes de la Policía Local podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada la bicicleta de la vía pública cuando esté abandonado o cuando, estando amarrado, dificulte la circulación de vehículos o personas, o dañe el mobiliario urbano. Antes de la retirada de la vía pública, los agentes tomarán una fotografía de la bicicleta afectada, que podrá ser solicitada por quien lo reclame.

Tras la retirada colocarán en dicho lugar el preceptivo aviso para informar al titular de la bicicleta.

Tendrán la consideración de bicicletas abandonadas, en todo caso y a los efectos de su retirada por la Policía Local, aquellos ciclos que, estacionados en la vía pública, se encuentren faltos de ambas ruedas o cuyo estado muestre de manera evidente su abandono. También tendrán la consideración de abandonados aquellos que permanecieran estacionados por un período de un mes en el mismo lugar.

III.C5. Artículo 56. Elementos accesorios de los ciclos.

Los ciclos, para poder circular, deberán disponer de un sistema adecuado de frenado que actúe sobre las ruedas delanteras y traseras y de un timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de aquél.

Además, para circular de noche por tramos de vías señalizados con la señal de «túnel» o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales. En estas situaciones se recomienda el uso de chaleco reflectante.

TIII.C5. Artículo 57. Sillas y remolques.

Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

Será obligatorio, en cualquier caso, que el menor utilice el correspondiente casco protector.

Los ciclos podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

1. Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el Reglamento General de Circulación.

c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado. Esta disposición estará en vigor en tanto no especifique lo contrario la legislación superior.

TIII.C5. Artículo 58. Registro de ciclos

El Ayuntamiento de Logroño contará con un registro de ciclos, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar, en caso de robo y en los supuestos referidos en los artículos 54 y 55 de esta Ordenanza, la localización del ciclo y la identificación de su titular.

El Ayuntamiento facilitará un sistema identificativo para su instalación en el ciclo registrado.

Podrán registrar sus ciclos las personas mayores de catorce años, aportando los siguientes datos:

-- Nombre y apellidos del titular.



- Domicilio y teléfono de contacto.
- Número del documento de identidad.
- Número de bastidor del ciclo, en caso de que se disponga del mismo.
- Marca, modelo y color del ciclo.
- Características singulares.
- En el caso de ciclos pertenecientes a menores de catorce años, la inscripción se realizará a nombre de sus progenitores o representantes legales.

Al inscribir el vehículo en el Registro, su titular podrá hacer constar si dispone de aseguramiento voluntario.

Las normas de funcionamiento del Registro de Ciclos serán establecidas mediante la correspondiente resolución. Este Registro se adecuará en su regulación a lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como a las disposiciones que la pudieran desarrollar.

III.C5. Artículo 59. Circulación de monopatines, patines, vehículos de movilidad personal (VMP) o aparatos similares.

Los monopatines, patines o aparatos similares podrán transitar por las aceras y calles residenciales debidamente señalizadas a paso de persona.

Estos aparatos podrán circular igualmente por las vías ciclistas, a excepción de los carriles-bici no protegidos del resto de la calzada, y por las sendas ciclables. La velocidad por estas vías se adecuará a la de los ciclos, atendiendo en todo caso a los supuestos de moderación de la velocidad establecidos en el Reglamento General de Circulación.

Los monopatines, patines o aparatos similares no podrán circular en ningún caso por la calzada, con la única excepción de lo establecido para los carriles-bici protegidos.

En su tránsito los patinadores deberán evitar en todo momento causar molestias o crear peligro al resto de usuarios de la vía. En ningún caso se permite que sean arrastrados por otros vehículos.

Los monopatines, patines o aparatos similares únicamente podrán utilizarse con carácter deportivo en las zonas específicamente señalizadas en tal sentido.

En lo que respecta a los vehículos de movilidad personal, se estará, con carácter general, a lo dispuesto en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

No obstante, el Ayuntamiento de Logroño, en virtud de sus facultades en materia de tráfico y seguridad vial, y en lo relativo a los vehículos de movilidad personal (VMP), dispone lo siguiente:

- Son vehículos de movilidad personal aquellos a los que la normativa estatal les conceda dicha condición.
 - En tanto no se establezca por la legislación del Estado otra tipología, se considerarán vehículos de movilidad personal aquellos de propulsión eléctrica que no pudiendo tener la consideración de vehículo a motor responda a alguno de los tipos recogidos en el Anexo VIII conforme a lo establecido en la disposición transitoria tercera.
 - Queda prohibido circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. También queda prohibida la circulación con tasas de alcohol superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.
 - Las personas menores de 16 años usuarias de vehículos de movilidad urbanos de tipos A y B deben llevar, obligatoriamente, casco. Se recomienda su utilización para el resto.
 - Se recomienda que los menores de 12 años que utilicen este sistema de desplazamiento lo hagan acompañados de un adulto a pie.
 - Los VMP de las tipologías B y C deben llevar timbre, luces y elementos reflectantes debidamente homologados.
 - Con carácter general se prohíbe la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal por aceras, paseos y andenes, parques y jardines, y demás espacios reservados con carácter exclusivo para el tránsito, estancia y esparcimiento de los peatones.
 - No se puede circular por las aceras bici, ni calzadas abiertas al tráfico de vehículos a motor con excepción de lo regulado a continuación:
- En todas las vías relacionadas en el Anexo III-D, así como en el resto de vías de plataforma única señalizadas como calle Residencial (señal S-28) que no tengan



restricciones de acceso para el tráfico rodado, podrán circular los tipos C0, C1, C2 siempre conforme a la regulación de usos (horarios, carga y descarga, vehículos autorizados...) Los tipo A y B podrán circular por estas vías sin otra limitación que la establecida por la regulación de tráfico ordenada en la vía. El tránsito de unos y otros se realizará siempre por la calzada de circulación a una velocidad máxima de 20Km/h.

- En los carriles bici segregados del espacio de los peatones, podrán circular los vehículos de los tipos A, B, C1 y C2 (cuando la anchura del vehículo lo permita), sin superar la velocidad máxima de 20 km/h. En pasos de peatones deberán reducir la velocidad y pasar una vez puedan ser vistos por los vehículos que circulan por la calzada, siempre y cuando que existan pasos para ciclos
- En las calzadas de las vías señalizadas como zonas 30, ciclocalles y vías de tráfico pacificado, podrán circular los vehículos de los tipos A, B, C1 y C2, sin superar la velocidad máxima de 20 km/ h., siempre haciéndolo en el sentido de circulación establecido.
- Podrán circular libremente en calles, urbanizaciones y otras zonas privadas, y en recintos cerrados al tráfico rodado o al acceso de peatones, siempre y cuando estén debidamente señalizados y acotados.
- Se prohíbe su estacionamiento en aceras y fuera de los espacios que pudieran estar establecidos para ellos en los aparcamientos para bicicletas u otras zonas creadas al efecto, impidiendo el tránsito peatonal o la libre circulación de personas con movilidad reducida.
- Los vehículos de movilidad personal utilizados por personas con movilidad reducida, podrán circular por los espacios peatonales adecuando su velocidad a la de la vía y al uso de la misma.

En el caso de que el Ayuntamiento de Logroño concediera licencias, mediante concesión administrativa, a empresas de alquiler de vehículos de movilidad personal para su uso en modalidad de uso compartido, en los pliegos que rijan el concurso se establecerá el régimen de funcionamiento y sus condiciones, adaptadas a esta Ordenanza y/o a la reglamentación de orden superior que le fuera de aplicación.

CAPÍTULO 6 MOVILIDAD PEATONAL



TIII.C6. Artículo 60. Definición de peatón

Se considera peatón a aquella persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, y a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común.

También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad y movilidad reducida o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

TIII.C6. Artículo 61. Circulación de los peatones

Los peatones transitarán por las aceras, paseos, zonas peatonales y demás espacios reservados a su circulación. Cuando no existan o no sean practicables podrán hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada en los términos previstos en la normativa sobre tráfico, circulación y seguridad vial. Los peatones tendrán prioridad en las zonas peatonales y en las zonas de uso compartido.

Los peatones no podrán transitar ni permanecer en las aceras bici. Los peatones, al cruzar las vías ciclistas, deberán hacerlo por los pasos para peatones, y cuando estos no existieran cruzarán respetando la prioridad de los ciclos y cerciorándose de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido. Al atravesar la vía ciclista, deberán caminar perpendicularmente al eje de ésta, no demorarse ni detenerse en ella sin necesidad y no entorpecer el paso a los demás.

El Ayuntamiento diseñará y señalizará, convenientemente, itinerarios peatonales, que unan, fundamentalmente, lugares de interés, turístico o administrativo, y permitan al peatón elegir la ruta más segura y rápida.

TIII.C6. Artículo 62. Zonas 30

Son zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones. En ellas la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora y los peatones tienen prioridad. Deberán señalizarse con la señal S-30 "Zona a 30".



TIII.C6. Artículo 63. Vías y Áreas de Prioridad Peatonal con circulación restringida.

Se designarán con la denominación de “Vías y Áreas de Prioridad Peatonal con circulación restringida” aquellas áreas o vías de la ciudad en las que, por sus características del trazado, anchura, densidad de tránsito de peatones u otras circunstancias, el Ayuntamiento de Logroño, además de establecer la prioridad peatonal en estas calles, prohíba parcialmente el tráfico rodado, quedando restringido a determinados horarios, actividades y usuarios.

Las Vías y Áreas de Prioridad Peatonal con circulación restringida serán delimitadas mediante señalización al efecto, sin perjuicio de poder utilizar otros elementos electrónicos o físicos que controlen la entrada y circulación de vehículos en la misma.

TÍTULO IV NORMATIV DE USO DE LAS VÍAS DE PRIORIDAD PEATONAL CON CIRCULACIÓN RESTRINGIDA

CAPÍTULO 1 NORMATIVA GENERAL

TIV.C1. Artículo 64. Prohibición de circulación en vías de prioridad peatonal con circulación restringida.

Las zonas y vías de prioridad peatonal con circulación restringida se crean al amparo de los artículos 25 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y 7 de la Ley de Seguridad Vial, con el fin de reservar las vías públicas que las componen al uso prioritario del desplazamiento peatonal.

1. Todas las entradas y salidas de las zonas peatonales deberán señalizarse adecuadamente, sin perjuicio de que puedan utilizarse otros elementos móviles que impidan la entrada y circulación de vehículos o elementos de control para detección de infracciones o habilitación de accesos.

2. En las vías de prioridad peatonal con circulación restringida no se permite la circulación de vehículos, excepto en los siguientes casos, y siempre de acuerdo con lo establecido en el Título III de la presente Ordenanza:

- a) Los vehículos del Servicio de Extinción de Incendios, los de los Cuerpos de Seguridad del Estado y la Policía Local.

- b) Las ambulancias de carácter sanitario o asistencial, debidamente autorizadas, en servicio.
- c) Los vehículos que sean necesarios para la prestación de servicios municipales.
- d) Cualquier vehículo de masa máxima autorizada igual o menor a 3,5 t que efectúe operaciones de carga y descarga en el horario autorizado para ello.
- e) Los vehículos auto-taxi que transporten viajeros de ida o vuelta a inmuebles situados en estas zonas.
- f) Las bicicletas, a velocidad inferior a 10 Km/h.
- g) Los vehículos que transportan enfermos graves o ~~incapacitados físicos~~ personas con movilidad reducida desde o hasta algún inmueble sito en la zona.
- h) Los turismos que transporten a viajeros de ida o vuelta a los establecimientos hoteleros situados en su interior.
- i) Los vehículos que salgan o se dirijan a algún garaje autorizado ubicado en las vías peatonales, y los que salgan o vayan a un local con licencia de vado, previa obtención de la correspondiente tarjeta de acceso a garaje en calle peatonal o validación del acceso en destino, cuando proceda (talleres mecánicos, establecimientos de hotelería o apartamentos turísticos, etc.).
- j) Los vehículos con permiso especial otorgado por el Ayuntamiento o previa autorización del Servicio de Policía Local, para realizar una operación esporádica, debidamente justificada.

El permiso de circulación aquí establecido podrá quedar total o parcialmente limitado por Policía Local en momentos especiales de gran congestión peatonal.

Los vehículos contemplados en los supuestos b), c), e) y g) quedarán obligados a la previa validación de la autorización de circulación cuando la vía cuente con sistemas automáticos de control de accesos (sistemas de lectura de matrículas, bolardos retráctiles, etc.). Esta validación deberá realizarse mediante los sistemas de interfonía existentes en las entradas a estas calles y que permiten la comunicación con Policía Local.

Los vehículos contemplados en el apartado h) deberán validar la autorización de circulación en el destino, comunicando la matrícula en el establecimiento hotelero.

Para el acceso de los vehículos contemplados en el apartado i) se otorgará una única acreditación por plaza de estacionamiento cuando se trate de acceso a garaje autorizado. Y el caso de acceso a locales con licencia de vado se estará a lo dispuesto en la citada licencia.

3. La circulación por las vías de prioridad peatonal con circulación restringida deberá realizarse siempre por la calzada y conforme a la ordenación del tráfico señalizada en la vía, respetando las bandas longitudinales reservadas para el uso exclusivo peatonal que pudieran existir. En estas zonas el peatón tendrá preferencia en todas sus acciones. No obstante, lo anterior, los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

4. Se prohíbe el estacionamiento y la parada en la superficie de todas las calles de prioridad peatonal con circulación restringida, excepto en los siguientes casos:

- a) Para realizar las operaciones de carga y descarga en los horarios establecidos para tal fin y con las limitaciones contempladas en el Título VI “Carga y descarga”, de esta Ordenanza.
- b) Los vehículos autorizados a circular, durante el tiempo imprescindible para realizar el servicio para el que se les haya autorizado.
- c) Las bicicletas en los lugares autorizados conforme a la regulación establecida en el artículo 53.

5. La parada o el estacionamiento se realizará de forma que no impida la circulación de otro vehículo y perturbando lo menos posible el desplazamiento peatonal.

CAPÍTULO 2 RÉGIMEN DE RESIDENTES

TIV.C2. Artículo 65. Concesión de tarjetas de Residentes en vías de prioridad peatonal con circulación restringida.

El Ayuntamiento podrá autorizar el acceso de vehículos a las vías de prioridad peatonal con circulación restringida, mediante concesión de tarjetas de residentes, a todas aquellas personas físicas que justifiquen debidamente esta condición. A estos efectos, podrán obtener la tarjeta, las personas que reúnen los siguientes requisitos:

- a) Estar empadronado en las viviendas incluidas en las áreas de prioridad Peatonal con circulación restringida correspondientes
- b) Encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:
- Ser titular del vehículo tipo turismo para el que se solicita la tarjeta y estar al corriente de pago del IVTM.
 - Acreditar ser arrendatario de un vehículo tipo turismo en régimen de arrendamiento financiero (leasing o renting).
 - Utilizar un vehículo tipo turismo cedido por su empresa, siempre que estén autorizados a disponer del vehículo fuera del horario de trabajo y que dicho vehículo tribute como retribución en especie a los efectos de la Declaración IRPF.

En los casos en que una persona física reúna la condición de propietario de un vehículo y poseedor de otro a través de las fórmulas antes indicadas, no podrá solicitar tarjeta de residente para ambos vehículos, debiendo optar por una de las dos situaciones.

Para la obtención de la acreditación de residente, los interesados deberán formular la correspondiente solicitud en impreso normalizado debidamente cumplimentado aportando la siguiente documentación:

- Para usuarios de vehículos en régimen de propiedad: Permiso de circulación que acredite que el solicitante es el propietario del vehículo conceptuado como turismo. El domicilio que conste en este documento deberá coincidir con el del empadronamiento.
- Para arrendatarios de vehículos en régimen de arrendamiento financiero de leasing o renting: El correspondiente contrato suscrito por el solicitante, y la póliza de seguro en la que figure el mismo como conductor habitual.
- Para usuarios de vehículos cedidos por su empresa: Documento extendido por la misma en el que se acredite que el solicitante es el único y exclusivo usuario del vehículo, que está autorizado para disponer del vehículo fuera del horario de trabajo y que el uso del repetido vehículo tributa como retribución en especie a los efectos de la Declaración de la Renta de las personas Físicas.

El Ayuntamiento se reserva el derecho a exigir cualquier otra prueba documental, además de practicar de oficio las investigaciones oportunas para comprobar la veracidad de los datos aportados.

Las tarjetas serán intransferibles y llevarán inscrita la matrícula del vehículo propiedad de la persona residente.

Se exceptúa de la obtención de la tarjeta de residente, las personas que ya se encuentran en posesión del permiso especial de circulación para acceso a garaje en la misma edificación en la que se reside.

La concesión de las tarjetas de residentes autorizará al usuario que las posea para poder realizar operaciones esporádicas, debidamente justificadas y durante el tiempo imprescindible que en ningún caso será superior a 10 minutos.

Los residentes empadronados en zona peatonal, que se encuentren en situación de especial dependencia, ya sea por discapacidad o por edad, podrán solicitar un permiso especial para estacionamiento y parada en superficie, cualquiera que sea el vehículo que utilicen, por un tiempo máximo de 40 minutos. Se exceptúan las personas empadronadas en domicilios en los que exista ya tarjeta de residente o bien acreditación para acceso a garajes.

Para la obtención del permiso, deberá formularse solicitud acompañada de la documentación acreditativa de la concurrencia de las circunstancias que motivan su expedición, no siendo suficiente la certificación de la edad o del porcentaje de discapacidad.

El sistema de control de acceso a las zonas peatonales mediante lector de matrículas permitirá un periodo de tiempo adicional de 10 minutos para efectuar los recorridos de acceso y salida en las zonas peatonales, sin perjuicio del tiempo permitido para cada tipo de operación autorizada.

El uso indebido de la tarjeta en operaciones que no sean las anteriormente indicadas será sancionado conforme a la legislación vigente.

El titular del vehículo a quien se otorga la tarjeta será responsable del buen uso de esta, siendo causa de anulación de la tarjeta:



1. El cambio de domicilio o la transferencia del vehículo.
2. La alteración o manipulación de la tarjeta.
3. El incumplimiento de las instrucciones para la utilización de la tarjeta.

El Ayuntamiento llevará a cabo el control de la entrega de las tarjetas identificativas. La tarjeta se validará anualmente, previa acreditación de mantenerse las mismas circunstancias por la que fue concedida. Se otorgará una única tarjeta por cada propietario de vehículo. En el caso de poseer más de un vehículo podrá entregarse una tarjeta adicional para cada uno de ellos.

Se consideran zonas afectadas en ordena a la obtención de las tarjetas de residentes las del Anexo V.

CAPÍTULO 3 REGIMEN DE COMERCIANTES

TIV.C3. Artículo 66. Concesión de tarjetas para comerciantes en vías de prioridad peatonal con circulación restringida

El Ayuntamiento podrá autorizar, mediante concesión de tarjeta de acceso a calle peatonal para comerciantes, el acceso de vehículos a las vías de prioridad peatonal con circulación restringida para la realización de actividades esporádicas, debidamente justificadas, en el comercio del que se es titular.

A estos efectos podrán obtener la tarjeta de acceso a calle peatonal para comerciante:

Toda persona física o jurídica que sea titular de una actividad comercial de las contempladas en el apartado siguiente, cuyo establecimiento se encuentre ubicado en una de las vías públicas de Logroño afectadas a la obtención de tarjeta de residente en calle peatonal, y que figuran como Anexo V de esta Ordenanza.

La actividad cuyo titular podrá obtener la citada tarjeta pertenecerá a la categoría de comercio minorista, en los términos del artículo 2 de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de ordenación del Comercio Minorista, modificada por la Ley 1/2010, de 1 de marzo, y deberá figurar inscrita en el Centro de Empresarios, del impuesto sobre Actividades Económicas del municipio de Logroño, en

alguna de las categorías pertenecientes a las agrupaciones 64 (comercio al por menor de productos alimenticios, bebidas y tabaco realizado en establecimiento permanentes) y 65 (comercio al por menor de productos industriales no alimenticios realizado en establecimientos permanentes) del Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

La tarjeta se concederá a aquellas personas físicas o jurídicas titulares de actividades comerciales cuyo establecimiento se encuentre ubicado en una de las vías públicas de Logroño afectadas a la obtención de la tarjeta de residente en zona peatonal, para la realización de actividades esporádicas, debidamente justificadas y durante el tiempo imprescindible que en ningún caso será superior a 10 minutos, y en relación con un único vehículo tipo turismo, afecto al negocio, con independencia de su titularidad.

Así mismo, podrá solicitarse tarjeta para vehículos cedidos en régimen de arrendamiento financiero (leasing o renting).

Para la obtención de la tarjeta acceso a calle peatonal para comerciante, los interesados deberán formular la correspondiente solicitud en impreso normalizado debidamente cumplimentado aportando la siguiente documentación:

- Para nuevos empresarios en el ejercicio vigente, documentación relativa a la declaración de alta en el I.A.E., en alguna de las categorías incluidas en las agrupaciones 64 y 65.
- Ficha técnica del vehículo, que acredite que se trata de un vehículo turismo.
- Declaración responsable del titular del establecimiento comercial de que el vehículo para el que se solicita la tarjeta se encuentra afecto a su actividad económica

La tarjeta facultará a su titular para realizar operaciones esporádicas de carga y descarga con un único vehículo turismo, durante un período de tiempo de 10 minutos, teniendo en cuenta que, en las vías que disponen de sistemas de control de acceso mediante lector de matrículas, se otorgará un tiempo adicional de 10 minutos para permitir al usuario completar los recorridos de acceso y salida por la zona de circulación restringida.

La Dirección General de Movilidad queda facultada para la tramitación, expedición, control y actualización de las acreditaciones que permiten el acceso a las áreas de prioridad peatonal. La actualización conllevará la comprobación de que la actividad comercial titular de la tarjeta continúa en situación de alta en el censo de actividades del I.A.E.

TÍTULO V PARADA Y ESTACIONAMIENTO

CAPÍTULO 1 NORMAS GENERALES

TV.C1. Artículo 67. Régimen general.

El régimen de parada y estacionamiento se ajustará en todo caso a lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. En las áreas y horarios en que un vehículo tiene prohibida la circulación, también tendrá prohibida su parada y estacionamiento.

El estacionamiento podrá ser en línea, en batería o en espiga (batería invertida). Se estacionará respetando las líneas señalizadas y la distancia de seguridad al vehículo de al lado, precedente o posterior. En ningún caso se estacionará fuera de los espacios debidamente señalizados.

Existirán, también, estacionamientos reservados para bicicletas, motos y personas con movilidad reducida. Podrán situarse en zona blanca o en zona regulada.

El estacionamiento de vehículos sobrepasando los límites de las plazas señalizadas, inutilizando una o más plazas de estacionamiento u ocupando parcialmente el carril de circulación, tendrá la consideración de infracción leve y será sancionado conforme al régimen sancionador establecido en la legislación sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.

El Ayuntamiento de Logroño, atendiendo a las características de la vía, podrá señalar la exclusividad de aparcamiento de vehículos tipo turismo.

En los entornos escolares se limitará el estacionamiento de vehículos, de manera no regulada, alrededor de la entrada o entradas principales de escolares al centro escolar, con el fin de velar por la seguridad de estos a la hora de las entradas y salidas.

Está prohibido, por motivos de seguridad vial, el estacionamiento en “doble fila”, sobre las aceras, en las intersecciones, sobre marcas viales, en las zonas de carga y descarga en los horarios establecidos, en las paradas de autobús, en las paradas de auto-taxi y, en general, en aquellas zonas donde exista una restricción debidamente señalizada por el Ayuntamiento de Logroño u otorgada por normativa superior.

TV.C1. Artículo 68. Vías de prioridad peatonal con circulación restringida.

En estas vías el régimen de parada y estacionamiento quedará sujeto a lo establecido en el Título IV “Normativa de Uso de las Vías de Prioridad Peatonal” y en Título VI “Carga y Descarga”.

TV.C1. Artículo 69. Estacionamiento Regulado.

En las zonas de estacionamiento sujeto a limitación horaria (zona ORA) el estacionamiento de vehículos quedará sujeto a lo establecido en el Título VII “Estacionamiento Regulado”.

TV.C1. Artículo 70. Estacionamiento de caravanas y autocaravanas.

Se entenderá que están aparcadas o estacionadas en la vía pública y, por consiguiente, sujetas al mismo régimen que el resto de los vehículos cuando el único contacto con el suelo sea a través de las ruedas, no ocupe más espacio que el que conforme el perímetro del vehículo y no haya más emisiones, ruidos o fluidos que los que pueda emitir la combustión del motor. En caso contrario se considerará que hay acampada y, en consecuencia, será una conducta prohibida salvo que se realice en lugares habilitados al efecto y con la correspondiente autorización municipal.

TV.C1. Artículo 71. Condiciones específicas para determinados vehículos.

1. Parada y estacionamiento de autobuses.

Los autobuses únicamente podrán parar y estacionar en los lugares especificados por el Ayuntamiento de Logroño en la autorización correspondiente.

2. Estacionamiento de bicicletas.

El estacionamiento de bicicletas quedará sometido al régimen de estacionamiento descrito en el capítulo 5 “Movilidad ciclista, y de monopatines, patines, vehículos de movilidad personal o aparatos similares” del Título III “Circulación de vehículos en la Ciudad de Logroño.

3. Estacionamiento de remolques y semirremolques.

El estacionamiento de remolques y semirremolques únicamente se permitirá cuando los mismos permanezcan unidos al vehículo tractor que los arrastra. En ningún caso podrán exceder el espacio delimitado de la plaza de estacionamiento.

CAPÍTULO 2 RÉGIMEN APLICABLE A VEHÍCULOS ABANDONADOS

TV.C2. Artículo 72. Ámbito de aplicación.

La regulación se aplicará en todas las vías y zonas públicas del término municipal de Logroño en los que se encuentren vehículos que, objetiva y racionalmente, hagan presumir por sus signos externos que están abandonados.

TV.C2. Artículo 73. Definiciones.

Se considera que un vehículo está abandonado:

1. Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar, presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios, le falten las placas de matriculación o su estado de conservación indique que no ha sido utilizado desde hace tiempo o de manera habitual.

2. Si se encuentra depositado en las dependencias municipales durante un período de dos meses, tras su retirada de la vía pública.

TV.C2. Artículo 74. Retirada.

1. Los vehículos abandonados en la vía pública serán retirados por la grúa municipal y trasladados al Depósito Municipal o lugar establecido al efecto.

2. Se considera que un vehículo constituye residuo sólido si presenta desperfectos que permitan presumir una situación de desuso o la imposibilidad de movimientos por sus propios medios, o si carece de placa de matrícula.

TV.C2. Artículo 75. Consideración de residuos sólidos.

Los vehículos abandonados en la vía pública, una vez tramitado el correspondiente expediente, serán considerados, en su caso, residuos sólidos, y se les aplicará el procedimiento propio de estos últimos.

TV.C2. Artículo 76. Tasa.

Las tasas correspondientes de traslado y permanencia en el Depósito, conforme a la correspondiente ordenanza fiscal en vigor, correrán a cargo del titular del vehículo.

TV.C2. Artículo 77. Procedimiento.

1. Cuando cualquier agente de la Policía Local, localice en la vía pública un vehículo que, por sus síntomas externos, haga presumir objetivamente su estado de abandono, se levantará Acta de vehículo abandonado, la cual dará lugar a la iniciación del expediente.

2. Se notificará a su titular, conforme a lo dispuesto en los artículos 42 y siguientes Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, requerimiento para que en el plazo de un mes retire el vehículo del depósito o lugar de la vía en que se encuentre, con la advertencia de que en caso contrario se procederá a su tratamiento como residuo sólido urbano. La Policía Local y los Servicios Municipales llevarán a cabo las actuaciones con sujeción a lo dispuesto en los artículos 104, 105 y 106 del Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y demás disposiciones aplicables. Transcurrido el plazo de quince días en los casos de recepción del requerimiento o realizadas las actuaciones administrativas subsiguientes en los casos de no recepción del inicial requerimiento, el vehículo pasará a tener la consideración de residuo sólido urbano a los efectos de la legislación vigente sobre residuos.

3.

3. Transcurrido el plazo desde la retirada del vehículo, se incoará y tramitará el expediente correspondiente para su tratamiento como residuo sólido, y posteriormente se trasladará a un centro autorizado de tratamiento para su destrucción.

El Ayuntamiento podrá aprobar un protocolo de actuación conteniendo modelos de la documentación administrativa que se haya de aplicar en la tramitación de los expedientes.

TV.C2. Artículo 78. Identificación del propietario.

Iniciado el expediente de retirada de vehículo abandonado, se estará a que su titular fuera conocido o desconocido:

a) En el primer caso, se notificará y requerirá a su titular para que en el plazo de un mes retire el vehículo del depósito, con la advertencia expresa de que, en caso contrario, se procederá a su tratamiento como residuo sólido urbano y se le aplicará la normativa legal y reglamentaria vigente.

b) En el caso de que su titular sea desconocido se seguirá el procedimiento de los artículos 42 y siguientes Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, procediéndose a su tramitación como residuo sólido, una vez que hayan transcurrido los plazos establecidos para ello.

TV.C2. Artículo 79. Infracciones.

Será constitutivo de infracción el abandono de vehículos en la vía pública, conforme a lo establecido en el artículo 70 de esta Ordenanza.

TV.C2. Artículo 80. Sanciones.

La infracción contemplada en el artículo anterior tendrá la consideración de grave y será sancionada con multa de hasta 1.500 euros, y se tramitarán conforme al procedimiento sancionador establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

TÍTULO VI CARGA Y DESCARGA**CAPÍTULO 1 NORMAS GENERALES****TVI.C1. Artículo 81. Definición de operación de carga y descarga.**

Se entiende por operaciones de carga y descarga la acción de trasladar mercancías desde un inmueble o local comercial a un vehículo estacionado o viceversa.

TVI.C1. Artículo 82. Definición de zona de carga y descarga.

Se entiende por zonas de carga y descarga la zona de aparcamiento reservado para la realización de estas operaciones, situada al lado de la acera y que cuenta con señalización específica a tal fin.

Estas zonas quedarán reservadas para la realización efectiva de operaciones de carga y descarga con vehículos que cuenten con la clasificación N1, N2 o N3 (según Directivas 2002/24/CE, 2003/37/CE, 2007/46/CE y Real Decreto 750/2010) así como en vehículos con rotulación comercial exterior y clasificación 17 (pick-up), 30 (vehículo derivado de turismo) o 31 (vehículo mixto adaptable), conforme a la clasificación por criterios de construcción del Anexo II del R.G.V.

No obstante lo anterior, podrá otorgarse una tarjeta de carga y descarga que facultará para la utilización de este tipo de reservas con vehículos sin rotulación comercial exterior y clasificación por criterios de construcción 17, 30 o 31, siempre que se acredite que el titular del vehículo figura dado de alta en el Impuesto sobre Actividades Económicas en la categoría de comercio minorista, en los términos del artículo 2 de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de ordenación del Comercio Minorista, modificada por la Ley 1/2010, de 1 de marzo, figurando la actividad inscrita en el Centro de Empresarios, del impuesto sobre Actividades Económicas del municipio de Logroño, en alguna de las categorías pertenecientes a las agrupaciones 64 (comercio al por menor de productos alimenticios, bebidas y tabaco realizado en establecimiento permanentes) y 65 (comercio al por menor de productos industriales no alimenticios realizado en establecimientos permanentes) del Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

Para garantizar un uso de las zonas de carga y descarga vinculado a la actividad comercial, se exigirá a los comerciantes y distribuidores titulares de los vehículos con clasificación 17 (pick up), 30 (vehículo derivado de turismo) y 31 (vehículo mixto adaptable), no rotulados exteriormente, la obligación de disponer, sobre el salpicadero y de forma que se permita su visibilidad, acreditación otorgada por el Ayuntamiento (Tarjeta de carga y descarga), para cuya obtención deberá presentarse copia del alta en el I.A.E. relativo a dicha actividad, documento acreditativo de la afectación del vehículo a la misma y permiso de circulación. Sin la acreditación referida (tarjeta de Carga y descarga) el vehículo se considerará no autorizado a estacionar en estas reservas.

Así mismo, podrá solicitarse tarjeta para vehículos cedidos en régimen de arrendamiento financiero (Leasing o renting).

En el caso de que el titular del establecimiento sea una persona jurídica, la tarjeta podrá expedirse para un vehículo propiedad de uno de los socios o administradores, siempre que se justifique que el vehículo se encuentre afecto al negocio.

La tarjeta facultará para estacionar en las plazas de aparcamiento reservado para operaciones de carga y descarga, conforme a las condiciones reguladas en esta Ordenanza y a las señalizadas en la vía, durante el año natural de su obtención, permitiéndose tres meses adicional de vigencia para la tramitación de su renovación, para la que se presentará la Tarjeta de carga y descarga en la Dirección General de Movilidad Urbana y Proyectos, acompañando documento acreditativo de haberse encontrado de alta en la actividad durante el último trimestre del año vencido.

Para la obtención de la tarjeta de carga y descarga, los interesados deberán formular la correspondiente solicitud en impreso normalizado, debidamente cumplimentado, aportando la siguiente documentación:

- Para nuevos empresarios en el ejercicio vigente, documentación relativa a la declaración de alta en el I.A.E., en alguna de las categorías incluidas en las agrupaciones 64 y 65.

- Para usuarios de vehículos en régimen de propiedad: permiso de circulación del vehículo expedido a nombre del titular del establecimiento comercial o bien expedido a nombre de una persona que figure como socio o administrador de la empresa titular del comercio, justificando documentalmente esta circunstancia.

- Para arrendatarios de vehículos en régimen de arrendamiento financiero (leasing o renting): El correspondiente contrato, además de la póliza de seguro en la que figure el conductor habitual.

- Ficha técnica del vehículo, que acredite que se trata de un vehículo clasificación 17 (pick-up), 30 (vehículo derivado de turismo) o 31 (vehículo mixto adaptable), conforme a la clasificación por criterios de construcción del Anexo II del R.G.V.

- Declaración responsable del titular del establecimiento comercial de que el vehículo para el que se solicita la tarjeta se encuentra afecto a su actividad económica

La Dirección General de Movilidad queda facultada para la tramitación, expedición, control y actualización de las acreditaciones que permiten el uso de las zonas de aparcamiento reservado para operaciones de carga y descarga. La actualización conllevará la comprobación de que la actividad comercial titular de la tarjeta continúa en situación de alta en el censo de actividades del I.A.E.

Quedarán igualmente autorizados a parar o estacionar en estas zonas reservadas para carga y descarga los titulares de la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, para la realización efectiva de operaciones de carga y descarga, con la condición de no ocasionar perjuicios a los peatones o al tráfico y con el resto de las limitaciones establecidas en este artículo.

El estacionamiento de cualquiera de los vehículos autorizados no podrá exceder de 20 minutos.

Para un correcto control de este tiempo, cualquier vehículo que estacione en estos espacios deberá disponer sobre el salpicadero un sistema de advertencia de la hora de llegada. El Ayuntamiento de Logroño podrá establecer otros medios telemáticos de control del tiempo.

TVI.C1. Artículo 83. Horario de utilización de las zonas de carga–descarga.

El horario de utilización o de reserva de estas zonas será, con carácter general, de 8:30 a 13:00 horas y de 16:00 a 19:00 horas, excepto festivos, a no ser que su señalización específica indique otro horario o circunstancias.

TVI.C1. Artículo 84. Normas de aplicación a la carga–descarga.

- a) Las mercancías se cargarán y descargarán por el lado del vehículo más próximo al bordillo de la acera.
- b) Las mercancías y materiales objeto de carga y descarga se trasladarán directamente, evitando depositarlos en la calzada, arcén y zonas peatonales. Asimismo, las operaciones se llevarán a cabo con el personal y medios suficientes para conseguir la máxima celeridad y eficacia de estas.

- c) Se prohíbe depositar en el suelo las mercancías u objetos que se estén cargando o descargando, así como el acopio general de materiales en vía pública.
- d) En ningún caso se podrá obstruir o dificultar la circulación peatonal ni rodada, así como los accesos a vados autorizados.
- e) Las operaciones de carga y descarga de mercancías molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su manejo o distribución, se regirán, además, por las disposiciones específicas que regulan la materia

TVI.C1. Artículo 85. Carga y descarga nocturna.

1. El Ayuntamiento de Logroño, con carácter excepcional y siempre atendiendo al interés que la medida pueda suponer para mejorar la fluidez y seguridad de los tráficos rodados y peatonales en las vías urbanas, podrá otorgar permisos anuales de circulación a vehículos de M.M.A. superior a 12,5 t, para la realización de operaciones de carga y descarga nocturna en establecimientos comerciales, con arreglo a lo establecido en los apartados siguientes de este artículo.
2. Se entenderá por carga y descarga nocturna la que se efectúe dentro del horario comprendido entre las 22:30 h y las 24:00 h o entre las 5:30 h y las 7:00 h, utilizando vehículos de M.M.A. superior a 12,5 t. Los vehículos autorizados no podrán circular por las vías urbanas de titularidad del Ayuntamiento de Logroño fuera de estas bandas horarias
3. La actividad de carga y descarga nocturna debe ser específicamente autorizada por el Ayuntamiento a instancia del interesado.
4. La solicitud de autorización para actividades de carga y descarga nocturna se acompañará de una memoria justificativa del cumplimiento del punto 9 de este artículo y de un documento en el que se describan las medidas correctoras que se utilizarán en los vehículos de transporte y en los medios auxiliares a utilizar, a fin de evitar cualquier molestia a los residentes de la zona, así como de los correspondientes planes de formación del personal encargado de dichas operaciones, específicos para estos trabajos.
- 5 En dicha autorización se especificará con claridad los siguientes aspectos:

- a) Lugar y horario en el que se debe ejercer dicha actividad.
- b) Itinerario de los vehículos para sus recorridos de entrada desde el exterior de la ciudad hasta el punto de descarga y su posterior salida.
- c) Señalización móvil necesaria para la reserva de estacionamiento, cuando fuera necesario, y para garantizar la seguridad del resto de usuarios de la vía.
6. Las autorizaciones se concederán en precario, con una vigencia de un año y condicionada al cumplimiento del resto de legislación aplicable. Las autorizaciones podrán renovarse por períodos anuales, a instancia del interesado, salvo que resultarán acreditadas molestias a los vecinos de la zona por la presentación de denuncias o quejas por ruidos. En este caso podrá procederse a la revocación de la autorización con carácter previo al cumplimiento de su período de vigencia.
7. En cualquier caso, será de obligada observancia lo establecido en la Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño.
8. La realización de operaciones de carga y descarga nocturna quedará sujeta al pago de las tasas que al efecto se establezcan en la Ordenanza Fiscal correspondiente (tanto por circulación de vehículos pesados como por reserva de espacio para aparcamiento exclusivo, carga o descarga).
9. La autorización para la realización de operaciones de carga y descarga nocturna únicamente se otorgará para el suministro regular de mercancías a establecimientos comerciales en régimen de autoservicio con superficie útil de zona de ventas igual o superior a los 600 m² e inferior a 2.000 m², cuya actividad justifique el suministro de cargas completas con vehículos pesados; quedando prohibido en todo caso el establecimiento de rutas de reparto a más de un establecimiento con el mismo vehículo. Para otros



establecimientos de superficie inferior a los 600 metros y con límite los 400 m², de forma excepcional se estudiará, de manera individual, su viabilidad.

10. En ningún caso se otorgará autorización para la realización de operaciones de carga y descarga nocturna cuando la capacidad resistente del firme, las características geométricas de la vía o su trazado desaconsejen la circulación o maniobra de vehículos pesados. Del mismo modo, no podrá otorgarse autorización para carga y descarga nocturna cuando no sea posible su desarrollo sin contravenir el régimen general de parada y estacionamiento regulado en esta Ordenanza.

CAPÍTULO 2 NORMAS ESPECÍFICAS DE CARGA Y DESCARGA PARA LAS DIFERENTES ZONAS DE DISTRIBUCIÓN.

TVI.C2. Artículo 86. Centro Histórico.

La carga y descarga en esta zona quedará limitada a realizarse con vehículos de M.M.A. igual o inferior a 3,5 t. En los espacios y calles de prioridad peatonal comprendidos en este artículo, regirá el apartado específico para los mismos. Los accesos a este sector quedarán indicados con la señal viaria vertical de limitación de peso.

TVI.C2. Artículo 87. Vías y Áreas de Prioridad Peatonal con circulación restringida.

En estas vías se prohíbe el estacionamiento y la parada en la superficie, excepto en los siguientes casos:

a) Los vehículos del Servicio de Extinción de Incendios, los de los Cuerpos de Seguridad del Estado y Policía Local.

b) Las ambulancias de carácter sanitario o asistencial, debidamente autorizadas, en servicio.

c) Los vehículos que sean necesarios para la prestación de servicios municipales.

d) Los vehículos que transportan enfermos graves o personas con movilidad reducida desde o hasta algún inmueble sito en la zona.

e) Los turismos que transporten a viajeros de ida o vuelta a los establecimientos de hotelería o apartamentos turísticos situados en su interior.

f) Los vehículos auto-taxi que transporten viajeros de ida o vuelta a inmuebles situados en estas zonas.

g) Los vehículos que salgan o se dirijan a algún garaje autorizado ubicado en las vías peatonales, y los que salgan o vayan a un local con licencia de vado.

h) Vehículos de M.M.A. igual o inferior a 3,5 t que efectúen operaciones de carga y descarga en el horario autorizado para ello.

i) Los vehículos con permiso especial otorgado por el Ayuntamiento o previa autorización del Servicio de Policía Local, para realizar una operación esporádica, debidamente justificada.

j) Las bicicletas.

TVI.C2. Artículo 88. Limitaciones para la carga y descarga en Vías y Áreas de Prioridad Peatonal con circulación restringida.

Las condiciones a los vehículos para realizar operaciones de carga y descarga en estas vías serán las siguientes:

a) Horario: Se establece el comprendido entre las 7:00 y las 12:00 horas de los días laborables, excepto para las calles Capitán Gallarza, Laurel, Peso y Hermanos Moroy, entre Capitán Gallarza y Sagasta, en las que el horario podrá ser de 8:00 a 13:30 horas y de 16:30 a 18:30 horas

b) Peso Máximo. La M.M.A. de los vehículos a utilizar será igual o inferior a 3.500 Kg.

c) La velocidad máxima de circulación por el interior de las vías de prioridad peatonal no podrá ser superior a 20 Km/h, debiendo circular los vehículos por el espacio reservado para ello.

d) El vehículo estacionará, por el tiempo mínimo imprescindible para realizar las operaciones de carga y descarga, que no podrá exceder de 30 minutos, de tal forma que no se interfiera la circulación rodada de la zona, garantizando así mismo el paso y seguridad del tránsito peatonal. En aquellas vías dotadas de sistemas de control de acceso mediante lector de matrícula se permitirá un tiempo adicional de 10 minutos para los recorridos de acceso y salida.

Los residentes empadronados en zona peatonal que se encuentren en situación de especial dependencia, ya sea por discapacidad o edad, podrán solicitar un permiso especial de hasta 30 minutos (con el periodo adicional de hasta 10 minutos para los recorridos de acceso y salida).

Para un correcto control del tiempo de estacionamiento, cualquier vehículo que estacione en estas vías y áreas de prioridad peatonal deberá disponer sobre el salpicadero un sistema de advertencia de la hora de llegada. El Ayuntamiento de Logroño podrá establecer otros medios telemáticos de control del tiempo.

e) En ningún caso se obstaculizará el acceso a las fincas y comercios de la zona, garantizando en todo momento los derechos de terceros. Asimismo, se garantizará la seguridad del tránsito peatonal, no invadiendo las aceras o espacios de uso exclusivo peatonal durante las labores de carga y descarga. Si la vía fuera de plataforma única, se deberá mantener una distancia desde el lateral del vehículo a la línea de fachada de, al menos, 1,80 m.

TVI.C2. Artículo 89. Relación de Vías y Áreas de Prioridad Peatonal con circulación restringida:

Las calles serán determinadas mediante resolución o acuerdo del órgano competente del Ayuntamiento de Logroño. La relación de vías reguladas actualmente como de prioridad peatonal con circulación restringida figura en el Anexo III.

TVI.C2. Artículo 90. Viario de distribución

En las calles no comprendidas en los apartados anteriores, la carga y descarga se regirá por las normas generales expuestas en el Capítulo I Normas Generales de este Título.

CAPÍTULO 3 OTRAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA



TVI.C3. Artículo 91. Normas de aplicación a construcciones.

Se tendrá en cuenta en todo caso lo dispuesto al efecto por las Normas del Plan General Municipal de Logroño.

Si fuese imprescindible realizar las operaciones de carga–descarga de materiales de obra desde la vía pública, o el acceso al interior de parcela para ejecutar dichas operaciones, deberá solicitarse una reserva de espacio al efecto (reserva de estacionamiento o vado por obras). El Órgano Municipal competente, una vez examinada la solicitud con la documentación aportada (licencia municipal de obras y plano de situación), determinará sobre la procedencia de su concesión. Estas reservas de estacionamiento por obras devengarán el pago de la tasa conforme a la ordenanza Fiscal correspondiente; en todo caso, la baja deberá solicitarse al obtener la licencia municipal de Primera Ocupación de las obras que se estén ejecutando.

1. Características.

Las características de este tipo de reservas serán:

- El horario de uso será laboral de 8 a 13 y de 15 a 19 horas.
- La señalización vertical será de tipo normalizado R-308 (prohibición de estacionamiento), con placas reflectantes de 0,60 m de diámetro sobre poste anclado al pavimento de 80x40x2 mm de tubo galvanizado, con una altura libre de 2,20 m. y complemento conteniendo la inscripción del horario laboral de 8 a 13 y de 15 a 19 horas, excepto obra. La señalización e instalación se ejecutará en la acera próxima al bordillo siendo la misma por cuenta del solicitante. Deberá utilizarse cuanta señalización complementaria sea necesaria en cada caso para la perfecta delimitación de la zona reservada. Para la colocación de la señalización autorizada, el interesado deberá ponerse previamente en contacto con la inspección municipal de la Unidad Técnica correspondiente.
- Su longitud máxima será de 10 m.
- Se depositará, como requisito de eficacia de la licencia y para responder de la correcta reposición del dominio público, una fianza de 200 euros por metro lineal de aprovechamiento.

2. Condiciones de baja.

La baja del aprovechamiento quedará supeditada a la solicitud en tal sentido del interesado, previa retirada de los elementos de la señalización y subsanación de posibles deficiencias en pavimento.

3. Causas de extinción.

La extinción de la licencia de reserva de espacio o vado por obras se podrá producir, previa instrucción del correspondiente expediente, por:

- Revocación por el Ayuntamiento, por interés público, acreditado en el correspondiente expediente.
- Revocación por el Ayuntamiento por incumplimiento de las condiciones de la licencia.
- Falta de pago de la correspondiente tasa o falta de interposición de la preceptiva fianza.
- Circunstancias sobrevenidas que, de haber existido, hubiesen motivado su denegación inicial.
- Obtención de la licencia de Primera Ocupación sin darse de baja en el aprovechamiento.

TVI.C3. Artículo 92. Contenedores de obra.

La instalación de contenedores de obras se regirá por lo establecido al efecto en la Ordenanza Municipal de Limpieza Pública del término municipal de Logroño, sin perjuicio del pago de la tasa que al efecto se establezca en la Ordenanza Fiscal correspondiente.

Por lo que se refiere a las calles peatonales, únicamente será admisible su instalación, en las condiciones expuestas, cuando su transporte se pueda efectuar con vehículos de M.M.A. igual o inferior a 3.500 Kg.

Cuando en una vía no exista banda de aparcamiento, el contenedor de obra, de dimensiones apropiadas para su transporte con un vehículo de M.M.A. igual o inferior a 3.500 Kg, podrá ser instalado sobre la acera siempre que pueda garantizarse una banda de 1,5 m de anchura mínima para el itinerario peatonal accesible y no exista otra alternativa técnicamente razonable.

TVI.C3. Artículo 93. Materiales combustibles.

Las comunidades de Propietarios que hayan de utilizar el dominio público para el suministro de combustible dispondrán de un sistema de vallas portátiles para la reserva de espacio para carga y descarga de materiales combustibles.

Las vallas se procurarán que sean de tipo normalizado por el Excmo. Ayuntamiento y deberán ser adquiridas por las comunidades de propietarios.

En las vallas deberá figurar, de forma visible, señalización de tipo R-308 (prohibido estacionar) y la rotulación de “Descarga combustible” indicando el día y hora en que se hará efectiva la prohibición y el nombre del propietario.

Las vallas se colocarán con 24 horas de antelación, por el interesado o persona en quien delegue, y el espacio a acotar será como máximo de 20 metros.

Una vez señalizada la prohibición el interesado deberá dar aviso a Policía Local para su conocimiento y supervisión.

Realizada la operación de descarga, las vallas deberán ser retiradas con la mayor celeridad posible.

No se permitirá bajo ningún concepto ningún tipo de objeto u obstáculos que no sean las vallas portátiles definidas en los puntos anteriores para la reserva de espacio para carga y descarga de materiales combustibles. Deberá garantizarse en todo caso el itinerario peatonal accesible, disponiendo los elementos necesarios para que el tendido de mangueras no suponga un obstáculo para el tránsito peatonal.

Cuando no exista banda de aparcamiento donde estacionar el vehículo de carga y descarga, la ocupación del carril de circulación deberá señalizarse y balizarse según la Norma 8.3-I.C. “Señalización de obras” de la Instrucción de Carreteras. En estos casos se prestará especial atención al emplazamiento del vehículo para minimizar la afeción a la capacidad de la vía, a la prestación de servicios públicos (en especial transporte colectivo de viajeros) y a las condiciones de seguridad, en particularidad a la visibilidad en pasos de peatones, intersecciones y señalización vial; comunicando el interesado la actuación a Policía Local, con antelación suficiente, para su coordinación y supervisión.

Las operaciones de descarga de combustible se ajustarán en todo caso a las instrucciones que pueda dictar Policía Local en cuanto a horarios, ocupación de dominio público, señalización y modo

de ejecución de los trabajos. En ningún caso podrán realizarse estas operaciones dentro de las franjas horarias de 7:45 a 9:15 ni de 18:45 a 20:30 horas. Cuando se trate del suministro de combustible sólido, además de en las franjas horarias anteriormente citadas, tampoco podrá realizarse el suministro en la franja horaria establecida entre las 22:00 y las 7:45 horas. Las operaciones quedarán igualmente limitadas por lo dispuesto en la Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones en la ciudad de Logroño.

TVI.C3. Artículo 94. Mudanzas, Grúas Móviles y Vehículos de materiales para obras.

La reserva de estacionamiento en la vía pública para la realización de operaciones de carga y descarga con grúas móviles, vehículos de materiales para obras y vehículos para mudanzas podrá ser objeto de tramitación como Actuación comunicada siempre que se ajuste a los supuestos contemplados en el capítulo 4 del presente título. En caso contrario la solicitud de reserva será tramitada conforme al procedimiento ordinario estableciéndose en la autorización las condiciones particulares de ejecución de estas actuaciones.

CAPÍTULO 4 ACTUACIONES COMUNICADAS

TVI.C4. Artículo 95. Supuestos de tramitación especial.

Podrán ser tramitadas como actuaciones comunicadas las siguientes solicitudes de autorización temporal para realizar operaciones de carga y descarga en vía pública, que no supongan corte al tráfico.

1. Mudanzas.

Se entenderá por mudanza a estos efectos, el estacionamiento y la carga y descarga de un vehículo destinado a transporte de mobiliario y enseres, durante un máximo de 3 días concretos.

2. Carga y descarga de vehículos de materiales para obras.

Se entenderán comprendidas en este apartado, el estacionamiento y la carga y descarga de un vehículo destinado al transporte de materiales para obras, durante un máximo de 3 días concretos.

Los solicitantes deberán contar con la oportuna licencia municipal para las actividades a realizar, cuando la misma sea preceptiva según la normativa vigente.

3. Normas generales de ejecución de las mudanzas y la carga y descarga de vehículos de materiales para obra, cuando no se requiera elevación de cargas con medios auxiliares.

La autorización se entenderá otorgada con el siguiente condicionado:

- No se cortará en ningún momento la circulación rodada.
- Se estacionará el vehículo junto al bordillo en la zona reservada al efecto. Para ejecutar dicha reserva se autoriza al solicitante a prohibir el estacionamiento en una longitud máxima de 20 m. La prohibición del estacionamiento deberá señalizarse con 24 horas de antelación al momento en que se haga efectiva para la realización de las operaciones.
- Se garantizará el acceso a fincas, la seguridad del tráfico rodado y peatonal y en su caso se colocará la señalización necesaria, siendo responsable el solicitante de los daños y perjuicios que se deriven de las operaciones realizadas.
- El solicitante se pondrá en contacto con Policía Local, así como con los agentes del Estacionamiento Regulado, siguiendo sus instrucciones a efectos operativos y funcionales.
- En calles peatonales, la M.M.A. de los vehículos no superará los 3.500 Kg. y el horario de las operaciones estará comprendido entre las 7 y las 19 horas.
- La realización de la mudanza hará compatible, en cualquier caso, la posibilidad de paso de vehículos de emergencia y acceso a fincas.
- Caso de ocupar estacionamientos del Servicio de Aparcamiento Regulado ORA, los solicitantes deberán ponerse en contacto con la empresa concesionaria de dicho servicio para el abono de la tarifa correspondiente.

1. Normas especiales de ejecución de las mudanzas y la carga y descarga de vehículos de materiales para obra, con elevación de cargas sobre la vía pública.



Cuando la carga o descarga del material transportado requiera del uso de medios auxiliares para la elevación de las cargas (grúa, plataforma elevadora, etc.) deberán cumplirse, además de las normas generales anteriores, las siguientes condiciones:

- El solicitante deberá disponer de los correspondientes seguros de responsabilidad civil, que amparen los riesgos a personas y cosas, con una cobertura mínima de 300.000 euros y sólo al efecto de los daños que puedan producirse a personas y/o bienes, durante las operaciones de carga y descarga efectuadas en o desde el dominio público municipal. Así mismo, los vehículos y medios auxiliares de elevación de cargas a utilizar deberán someterse a las inspecciones y revisiones periódicas a que vinieran obligados por la normativa sectorial.

- La zona afectada por la elevación de cargas deberá vallarse en amplitud suficiente para garantizar la seguridad del resto de usuarios de la vía.

- Se garantizará la continuidad y seguridad de los tránsitos peatonales en la zona afectada por los trabajos habilitando itinerarios alternativos, pasos peatonales protegidos por la calzada o banda de aparcamiento (balizados con barreras de plástico tipo New Jersey), regulando por operarios el paso de los peatones o instalando estructuras de protección ante una eventual caída de la carga. Se deberá adoptar la solución más conveniente en cada caso, atendiendo siempre a la intensidad del tránsito peatonal existente en el viario y al incremento que pueda suponer la solución adoptada a la longitud del recorrido de los itinerarios peatonales.

- Cuando la plataforma no disponga de paredes laterales para confinar la carga, ésta deberá afianzarse a la plataforma mediante el uso de eslingas u otro sistema apropiado a cada tipo de carga.

- Será responsabilidad del titular de la licencia asegurar la estabilidad de la plataforma elevadora de cargas utilizando los medios de calce apropiados a la capacidad resistente del pavimento y firme de la vía.

- El emplazamiento de la plataforma elevadora se elegirá, señalizará y protegerá a fin de evitar la colisión del tráfico rodado con la misma.



- Serán de estricto cumplimiento las medidas correctoras contempladas en el documento de evaluación de riesgos laborales del Plan de Prevención de Riesgos de la empresa.

- En aquellas operaciones que supongan el bombeo de hormigón u otros materiales, será obligatorio disponer de salvamangueras siempre que el tendido de la manguera se realice sobre la acera, o marquesinas de protección cuando el tendido se realice en aéreo; tanto unas como otras deberán cumplir con lo dispuesto en la normativa de accesibilidad vigente.

-La ocupación de dominio público deberá ajustarse a lo dispuesto en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, publicada en el B.O.E. de fecha 11 de marzo de 2010.

-Para la señalización, balizamiento y defensa de la zona afectada por la actividad será de aplicación la Norma 8.3-IC "Señalización de obras" de la Instrucción de Carreteras.

-La autorización queda condicionada a las indicaciones que los agentes de Policía Local estimen necesarias, acorde con la correcta regulación del tráfico rodado en lo referente a itinerarios alternativos, horarios y otras circunstancias específicas.

-El solicitante será el único responsable de cuantos daños y perjuicios se deriven de la actividad desarrollada.

2. Grúas móviles.

Se entenderá comprendido en este apartado el estacionamiento de un vehículo grúa móvil para la realización de operaciones de carga y descarga, que no suponga corte al tráfico y durante un máximo de 3 días concretos, para actividades que cuenten con autorización municipal, cuando la misma sea preceptiva.

3. Normas generales de actuación para grúas móviles.

La autorización se entenderá otorgada con el siguiente condicionado:

- Quedan exceptuadas de esta autorización las actuaciones en zonas peatonales y las actuaciones que supongan corte al tráfico rodado de la vía.

- En ningún momento se cortará el tráfico de la calle, para lo que se autoriza al solicitante a prohibir el estacionamiento en una longitud máxima de 20 m, en ambos márgenes de la calle si fuera necesario, para garantizar la circulación rodada en las debidas condiciones de seguridad. La prohibición del estacionamiento deberá señalizarse con 24 horas de antelación al momento en que se haga efectiva para la realización de las operaciones.

- El solicitante señalará la ocupación de vía pública, con antelación suficiente, al menos mediante señales de límite de velocidad, obras, estrechamiento y paso obligatorio. Caso de calles de doble sentido de circulación, se colocarán en ambas direcciones y balizamiento luminoso en horas nocturnas.

- El vehículo se estacionará de forma que se garantice en todo momento el acceso a fincas.

- El peticionario señalará convenientemente la zona dispondrá del número de operarios necesarios para regular el tráfico garantizando los adecuados niveles de seguridad vial. Estos operarios deberán contar con los correspondientes medios de señalización manual protección individual.

- El solicitante será responsable de los daños y perjuicios que pudieran derivarse de sus actuaciones, debiendo vallar la zona afectada por la elevación de cargas sobre la vía pública en amplitud suficiente y disponer de los medios necesarios para garantizar la seguridad del tráfico rodado, así como del tránsito peatonal.

- Las cargas transmitidas durante la operación de carga y descarga no superarán la capacidad resistente de pavimento y firme, debiendo disponer el solicitante de los medios de calce y apoyo necesarios. En caso de producirse desperfectos, el solicitante procederá a su inmediata subsanación.



- Caso de ocupar estacionamientos del Servicio de Aparcamiento Regulado ORA, el solicitante deberá ponerse en contacto con la empresa concesionaria de dicho servicio para el abono de la tarifa correspondiente.

- El solicitante se pondrá en contacto con Policía Local, siguiendo sus instrucciones a efectos operativos y funcionales.

4. Normas comunes para la reserva del estacionamiento.

Para la reserva de estacionamiento se utilizarán vallas en las que deberá figurar, de forma visible, señalización del tipo R-308 (prohibido estacionar), indicación del día y hora en que se hará efectiva la prohibición y el texto “obras” o “mudanza”, según corresponda.

Las vallas se colocarán por el interesado o persona en quien delegue con 24 horas de antelación al momento en que se haga efectiva la prohibición.

Una vez señalizada la prohibición el interesado deberá dar aviso a Policía Local para su conocimiento y supervisión. Policía Local procurará notificar a los titulares de los vehículos que pudieran encontrarse estacionados en la zona previamente a señalizarse la reserva.

Realizada la operación de carga y descarga, las vallas deberán ser retiradas con la mayor celeridad posible.

TVI.C4. Artículo 96. Procedimiento de autorización.

Las solicitudes relacionadas en el presente Capítulo se considerarán como comunicación por parte del particular de la actuación de carga y descarga en vía pública.

Deberá acompañarse la solicitud debidamente cumplimentada, con:

- Fotocopia de la licencia municipal para la actuación a realizar (en su caso).
- Plano detallado de la ocupación de vía pública, incluyendo propuesta de señalización (tráfico rodado y peatonal).
- Indicación de número de teléfono y/o e-mail a efectos de notificaciones.



- Declaración responsable de estar en posesión del seguro de responsabilidad civil indicado en el apartado 90.4 de la presente ordenanza.

Las solicitudes que no reúnan los requisitos anteriores o sean incorrectos, no serán objeto de actuación comunicada, siguiendo en este caso la tramitación normal prevista en la legislación sobre Procedimiento Administrativo.

Con la fecha de entrada en el Registro Municipal para conocer de la actuación, se inicia un plazo de 3 días hábiles, contados desde el siguiente a la presentación de la solicitud, para que el Ayuntamiento notifique por cualquier medio, -incluso teléfono o y correo electrónico- al interesado la necesidad de que ajuste su actuación a las Normas establecidas para el tipo de autorización de que se trate (la necesidad de ajuste se entenderá por supuesta en el caso de no poderse notificar en plazo por causas imputables al solicitante). Transcurrido dicho plazo sin recibir la notificación, con la salvedad apuntada, puede iniciarse la actuación.

VI.C4. Artículo 97. Registro de empresas de mudanzas y otros supuestos de aplicación.

Las empresas dedicadas al transporte de mudanzas podrán solicitar su inscripción en el registro municipal de empresas de mudanzas que se crea a tal efecto. A la solicitud que se formule deberá acompañarse la documentación siguiente:

- 1) Fotocopia del número de identificación fiscal del solicitante y poderes actualizados cuando se formule la petición en nombre y representación de persona jurídica.
- 2) Documentación acreditativa de encontrarse dado de alta en el impuesto de actividades económicas y empresariales.
- 3) Fotocopia y recibo en vigor de la póliza de seguros de responsabilidad civil que cubra las contingencias derivadas de la actividad a desarrollar sobre personas y cosas con una cobertura mínima de 300.000 euros por siniestro.
- 4) Fotocopia acreditativa de que los vehículos con los que se realice la mudanza están en posesión de la correspondiente tarjeta de transporte en su caso, ITV favorable, ficha técnica del vehículo y seguro obligatorio.
- 5) Copia del documento de evaluación de riesgos laborales del Plan de Prevención de Riesgos de la empresa.

Las empresas inscritas en el registro municipal de empresas de mudanzas podrán solicitar autorización de carácter anual para la realización de su actividad. Esta autorización faculta a su titular a reservar el estacionamiento en la vía pública para la realización de todas aquellas actuaciones que se ajusten estrictamente a los supuestos contemplados en este capítulo para las actuaciones comunicadas. El titular de esta autorización especial, cuya vigencia se extenderá al año natural, quedará obligado a comunicar con antelación suficiente cada actuación concreta a Policía local y a la Dirección General de Movilidad.

La autorización especial de carácter anual quedará sujeta al pago de la correspondiente tasa por utilización privativa o aprovechamiento especial de los terrenos de dominio público establecida en la ordenanza fiscal, sin perjuicio de la normativa aplicable a la circulación de vehículos pesados.

La renovación de la autorización de carácter anual deberá solicitarse con una antelación mínima de 20 días a su vencimiento, acreditando el cumplimiento de los requisitos establecidos en los apartados 2,3 y 4.

Cuando por afectar especialmente a la circulación de peatones o vehículos, suponer corte de tráfico de la calle, o durar la actuación concreta más de 3 días, las operaciones no se ajusten a las condiciones de las actuaciones comunicadas, carecerá de validez la autorización especial de carácter anual regulada en este artículo, debiendo solicitarse específicamente para la mudanza concreta, la autorización a que se refiere el artículo 89, que será tramitada por el procedimiento ordinario.

Todos aquellos supuestos que pudieran surgir, no previstos expresamente en esta Ordenanza, se resolverán por el Ayuntamiento de Logroño, conforme determinen los acuerdos o resoluciones municipales adoptadas al respecto.

TVI.C4. Artículo 98. Estacionamientos vigilados en superficie.

En cuanto a los espacios destinados a estacionamientos vigilados en superficie, se estará a lo dispuesto en el capítulo II “Gestión de estacionamiento regulado” del Título VII.

CAPÍTULO 5 RÉGIMEN SANCIONADOR



TVI.C5. Artículo 99. Infracciones y sanciones.

1. Las infracciones a las disposiciones y normas del presente título, que a su vez constituyan infracción de los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se denunciarán conforme a este texto legal y serán sancionadas con las multas previstas en el mismo.
2. Las infracciones a las disposiciones y normas del presente título que no constituyan infracción de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, tendrán consideración de infracción grave, sancionándose con multa hasta 1.500 euros.
3. Las sanciones previstas en esta ordenanza se graduarán en atención a la debida adecuación entre la gravedad y trascendencia del hecho, a los antecedentes del infractor y su condición de reincidente, al peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.
4. Con independencia de las sanciones que se le impongan a los infractores, los vehículos que incumplan lo establecido en esta ordenanza podrán ser inmovilizados cuando pueda derivarse un obstáculo o riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.
5. Serán criterios a considerar para la graduación de la sanción:
 - a) La existencia de intencionalidad.
 - b) La reincidencia en la comisión en los dos años anteriores de una o más infracciones a la presente Ordenanza cuando así haya sido declarado por resolución firme
 - c) La naturaleza, entidad e intensidad de los perjuicios y perturbaciones causados.
 - d) La perturbación del normal funcionamiento de los servicios públicos.
 - e) La existencia de un accidente.



El incumplimiento de las condiciones establecidas en cualquiera de las autorizaciones o licencias reguladas en este título podrá ser causa de revocación de las mismas.

TÍTULO VII REGULACIÓN DEL APARCAMIENTO

CAPÍTULO 1 ÁMBITO DE APLICACIÓN

TVII.C1. Artículo 100. Objeto.

Este título tiene por objeto la regulación de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los estacionamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles.

Para ello se establecen medidas de estacionamiento limitado (funcional, espacial y temporal) en las vías públicas, con el fin de garantizar la rotación de los estacionamientos, así como el establecimiento de medidas correctoras para garantizar su cumplimiento.

TVII.C1. Artículo 101. Ámbito de aplicación.

El ámbito de aplicación de este Título es el término municipal de la Ciudad de Logroño, dentro del territorio delimitado al efecto, sin perjuicio de ulteriores ampliaciones, reducciones o modificaciones que pudieren operarse en dicho ámbito.

TVII.C1. Artículo 102. Zonas ORA.

Los espacios en que se implante el sistema de estacionamientos ORA se dividirán en fracciones urbanas denominadas zonas, convenientemente delimitadas e indicadas mediante la oportuna señalización horizontal y vertical.

Las zonas servirán, así mismo, para delimitar el área en que es eficaz la tarjeta y distintivo de residente y de comerciante, y podrán tener características tarifarias y temporales distintas.

TVII.C1. Artículo 103. Sectores ORA.

Dentro las zonas ORA, se establecen dos tipos de sectores, diferenciados por la gestión del estacionamiento aplicable en cada uno de ellos, y convenientemente delimitados e indicados mediante la señalización vertical y horizontal oportuna.

Dentro de una zona podrán existir uno o más sectores distintos.

1. Sector azul.

En estos sectores, el período máximo de estacionamiento, previo abono de la tarifa que corresponda, será de una hora y media, con carácter general.

Los usuarios que estén en posesión de la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida disponen de una tarifa especial que les facilita, mediante el abono de cada importe, el doble del tiempo que correspondería a la tarifa general, por lo que el periodo máximo de estacionamiento en este sector azul para este colectivo será de tres horas.

Transcurrido el período de tiempo contratado, el usuario deberá abandonar la plaza de estacionamiento.

Los residentes y comerciantes, con tarjeta y distintivo acreditativo, dispondrán de una hora y media de estacionamiento gratuito al día dentro de su zona ORA. Podrán distribuirlo como mínimo en tramos de 15 minutos.

2. Sector verde.

En estos sectores, el tiempo máximo de estacionamiento, previo abono de la tarifa que corresponda, será de dos horas, con carácter general.

Los usuarios que estén en posesión de la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida disponen de una tarifa especial que les facilita, mediante el abono de cada importe, el doble del tiempo que correspondería a la tarifa general, por lo que el periodo máximo de estacionamiento en este sector verde para este colectivo será de cuatro horas.

Transcurrido dicho período de tiempo, el usuario deberá abandonar la plaza de estacionamiento.

Los residentes y comerciantes con tarjeta y distintivo acreditativo, y previa obtención del correspondiente ticket, podrán estacionar dentro de su zona ORA, sin obligación de pago ni de

rotación, en horario de mañana o de tarde, y durante todo el sábado (en este último caso no se exigirá la obtención del ticket, siendo suficiente que el vehículo cuente con el distintivo).

CAPÍTULO 2 GESTIÓN DE ESTACIONAMIENTO REGULADO

TVII.C2. Artículo 104. Sistema de gestión.

Al objeto de garantizar el cumplimiento de este título de la Ordenanza, se establece un Servicio de Gestión y Control dotado de los medios materiales y personales necesarios.

La gestión se realizará fundamentalmente por el personal de vigilancia destinado para el control del estacionamiento, mediante los parquímetros ubicados en la vía pública u otros medios telemáticos.

TVII.C2. Artículo 105. Características del sistema de gestión en los sectores azules y verdes.

Las características básicas de este sistema de gestión son:

- a) Para estacionar en las zonas de estacionamiento limitado, los usuarios deberán proveerse de la correspondiente autorización de estacionamiento, previo pago de la tarifa correspondiente.

Son autorizaciones de estacionamiento los títulos habilitantes (tickets) expedidos en los parquímetros o a través de la aplicación de pago con móvil que corresponda, previo pago, bien mediante monedas o bien mediante tarjeta autorizada, del importe requerido y fijado en el cuadro de tarifas, y acompañados, en su caso, de los distintivos acreditativos para el régimen de residentes y regímenes especiales.

- b) El tiempo mínimo de estacionamiento a efectos de cobro de la tarifa correspondiente será de quince minutos.
- c) Se permitirá prolongar el tiempo de estacionamiento contratado mediante aplicaciones de pago con móvil hasta el máximo permitido, y siempre que dicha prolongación se solicite antes de finalizar el periodo inicialmente contratado.
- d) Cuando el tiempo contratado exceda del horario de funcionamiento de la ORA, se acumulará en el periodo siguiente, pudiendo obtener ticket, tanto a última hora de la mañana para el periodo de tarde, como a última hora de la tarde para el periodo de la mañana siguiente.
- e) Transcurrido el periodo de estacionamiento solicitado el usuario deberá abandonar la plaza de estacionamiento.

TVII.C2. Artículo 106. Tickets.

Los tickets expedidos por los parquímetros o a través de la aplicación de pago con móvil, previo abono por el usuario de la correspondiente tarifa, reflejarán la hora límite de estacionamiento contratado, la zona y sector en que se halla, la fecha, el tipo de tarifa y, en su caso, la matrícula del vehículo.

Los usuarios podrán disponer de 15 minutos gratuitos al día y de una hora gratuita los sábados en horario de 16:30 horas a 20:00 horas, en cada zona, mediante la consignación de la matrícula del vehículo en los parquímetros.

El ticket horario se colocará en el interior del vehículo, junto al parabrisas delantero, de forma que sea permanentemente visible desde el exterior, excepto en vehículos automóviles con tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, en los que podrá colocarse en otro lugar, siempre que sea fácilmente visible desde el exterior.

En caso de ticket electrónico obtenido a través de la aplicación de pago con móvil no será necesaria la colocación de ningún ticket ni distintivo dentro del vehículo, ya que el propio sistema se encarga de avisar al servicio de gestión de la existencia y características del ticket contratado.

TVII.C2. Artículo 107. Horarios.

El régimen de estacionamiento regulado en este Título de la Ordenanza estará vigente de lunes a sábado, ambos inclusive, excepto en días festivos, en horario de 9:00 a 14:00 horas y de 16:30 a 20:00 horas.

TVII.C2. Artículo 108. Tarifas.

El importe del ticket abonado por el usuario se determinará con arreglo a tarifa aprobada por el órgano competente.

En todo caso se establecerá una tarifa que faculta para estacionar el doble del tiempo contratado, duplicándose las limitaciones temporales establecidas con carácter general para los sectores azul y

verde, para los usuarios de la tarjeta de estacionamiento de vehículos automóviles para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida.

TVII.C2. Artículo 109. Abono del exceso de tiempo no contratado.

Las denuncias efectuadas por los vigilantes del servicio, por comisión de alguna de las infracciones calificadas como leves en el artículo 115.1 del presente Título de la presente Ordenanza, podrán retirarse si el usuario presenta un ticket "de pago de tiempo sobrepasado o post-pago" que depositará, junto a la denuncia, en el buzón del parquímetro habilitado al efecto o bien entregará al vigilante del servicio.

En caso de abono del ticket post-pago a través de la aplicación de pago con móvil no será necesaria la introducción de la denuncia en el buzón del parquímetro, siendo el propio sistema el que procede a la anulación de manera automática siempre que se haga dentro del plazo reglamentado.

Este pago del tiempo sobrepasado, que motivará la retirada de la denuncia, solamente podrá efectuarse dentro de los dos días siguientes al momento en que la misma se haya cursado.

La cantidad a abonar por este concepto será la aprobada por el órgano competente del Ayuntamiento de Logroño.

El abono del citado "ticket de post-pago" no supone que el vehículo denunciado pueda continuar estacionado en la zona en que se halle, debiendo ser retirado de forma inmediata.

En caso de nueva denuncia, ésta no podrá reiterarse hasta transcurridas dos horas desde la formulación de la anterior, y siempre que persista la infracción.

En caso de abono del citado ticket de post-pago dentro del plazo estipulado, pero no introducción del mismo en el buzón correspondiente o de hacerlo llegar al vigilante del servicio dentro del plazo estipulado para la anulación, se entenderá que se ha producido un defecto de forma, y perderá toda validez dicho ticket post-pago.

TVII.C2. Artículo 110. Vigilancia y control.

La vigilancia y control dentro del ámbito territorial de aplicación del sistema de regulación de estacionamiento está encomendada a los vigilantes ORA, sin menoscabo de las funciones de ordenación, control y vigilancia del tráfico que corresponden a los agentes de la Policía Local, de conformidad con el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre o normativa que lo sustituya.

CAPÍTULO 3 RÉGIMEN DE RESIDENTES

TVII.C3. Artículo 111. Residentes.

1. El régimen de residentes será de aplicación a las personas que figuren empadronadas en alguna de las vías públicas incluidas en la zona de estacionamiento regulado, cuyo ámbito será el determinado por la Junta de Gobierno Local.

2. Podrán obtener la tarjeta de residente para un vehículo concreto, todas aquellas personas físicas que, de forma conjunta e inexcusable, reúnan los siguientes requisitos:

a) Que el vehículo sea propiedad de persona física, empadronada en algún domicilio radicado dentro del ámbito territorial de la zona para la que se solicita la tarjeta. A estos efectos, se considerará propietario del vehículo a quien así conste en el permiso de circulación expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico.

b) Que el domicilio habitual, el que consta en el Padrón Municipal y en el permiso de circulación, sea el mismo.

c) Que el vehículo esté dado de alta en el Padrón del Impuesto de vehículos de tracción mecánica del Ayuntamiento de Logroño, y al corriente en el pago de dicho impuesto, coincidiendo la dirección con la de empadronamiento.

d) Que se trate de un vehículo tipo turismo, excluyéndose los vehículos industriales.

e) Que el solicitante no sea propietario, concesionario, o cesionario de uso de ninguna plaza de estacionamiento de promoción municipal.

3. Podrán obtener, así mismo, la tarjeta de residente, aquellas personas físicas, empadronadas en Logroño, que acrediten disponer de un vehículo turismo en régimen de arrendamiento financiero (leasing o renting), siempre que reúnan, de forma conjunta e inexcusable, las condiciones señaladas en el artículo anterior, excepto la titularidad del vehículo.

4. En los casos en los que una persona física disponga de un vehículo cedido por su empresa, bien sea propiedad de ésta, bien lo haya adquirido mediante la suscripción de un contrato de arrendamiento financiero (renting o leasing), podrá solicitar la tarjeta de residente, siempre que esté autorizada a disponer del vehículo fuera del horario de trabajo y que dicho vehículo tribute como retribución en especie a los efectos de la Declaración de la Renta de las Personas Físicas. En todo caso, deberá reunir los requisitos exigidos en el artículo 105.3.

5. En el supuesto de que una misma persona reúna la cualidad de propietario de vehículo y poseedor de otro a través de cualquiera de las fórmulas indicadas en los apartados 3 y 4 de este artículo, no podrá solicitar tarjeta de residente para ambos vehículos, debiendo optar por una de las dos situaciones.

6. Se concederá una tarjeta y distintivo de residente por persona y vehículo, si bien podrá concederse una segunda tarjeta y distintivo para un mismo titular, cuando el segundo de sus vehículos sea utilizado por su cónyuge, pareja de hecho inscrita en Registro o descendiente en línea directa, primer grado, siempre que estas personas estén empadronadas y residan habitualmente en el mismo domicilio del titular.

7. El titular de la tarjeta y distintivo no podrá efectuar reclamación alguna en los casos en los que, por estar completamente ocupado el estacionamiento de su zona, deba dirigirse a otro lugar a estacionar.

TVII.C3. Artículo 112. Tarjetas y distintivos de residentes.

1. La tarjeta y distintivo de residente se extiende para una zona, siendo ineficaz en el resto de ellas, y habilita a su titular para optar a las ventajas establecidas para los residentes en el presente Capítulo.

2. Cada tarjeta de residente se expide junto con un distintivo de residente para el vehículo que deberá colocarse en el interior del vehículo junto al parabrisas delantero, de forma que sea permanentemente visible desde el exterior. Su colocación se realizará de forma que no impida la correcta visión del conductor, en los términos del artículo 19 del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1.428/2003, de 21 de noviembre).

3. El periodo de vigencia de la tarjeta coincidirá con el año natural a que se refiere, y su importe se determinará con arreglo a la tarifa aplicable establecida en cada momento por el órgano competente.

TVII.C3. Artículo 113. Obtención de las tarjetas y distintivos de residentes.

1. Para obtener las tarjetas y distintivos de residente, los interesados deberán formular la correspondiente solicitud en impreso oficial debidamente cumplimentado, y abonar el importe con arreglo a la tarifa correspondiente, aportando la siguiente documentación:

a) Documento Nacional de Identidad o, para los extranjeros, la tarjeta de residencia o pasaporte que acredite la personalidad del solicitante. En cualquier caso, el domicilio que conste en dichos documentos deberá coincidir con el de empadronamiento.

b) Para usuarios de vehículos en régimen de propiedad: Permiso de Circulación que acredite que el solicitante es el propietario del vehículo conceptuado como turismo. El domicilio que conste en este documento deberá coincidir con el de empadronamiento.

c) Para usuarios de vehículos en régimen de arrendamiento financiero de leasing o renting: el correspondiente contrato, además de la póliza de seguro en la que figure el solicitante como conductor habitual.

d) Para usuarios de vehículos cedidos por su empresa: documento extendido por la misma en el que se acredite que el solicitante es el único y exclusivo usuario del vehículo, que está autorizado para disponer del vehículo fuera del horario de trabajo, y que el uso del repetido vehículo tributa como retribución en especie a los efectos de la Declaración de la Renta de las Personas Físicas.

e) Declaración jurada del solicitante de que no es propietario, concesionario o cesionario de uso de ninguna plaza de estacionamiento de promoción municipal.

f) En el supuesto de tarjeta adicional, para el segundo vehículo del titular utilizado por su cónyuge, pareja de hecho, ascendiente o descendiente en línea directa, primer grado, deberá aportar el libro de familia o el correspondiente documento emitido por el Registro Civil que acredite tal condición. En el caso de pareja de hecho, acreditación de su inscripción en el Registro correspondiente. Así mismo, deberá aportar el permiso de conducir en vigor del cónyuge, pareja de hecho, ascendiente o descendiente en línea directa.

De todos los documentos señalados se acompañará fotocopia.

Cumplimentada esta documentación se comprobará el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 111.

2.Las renovaciones anuales sucesivas de la tarjeta y distintivo de residente serán automáticas, previa comprobación de que el residente continúa cumpliendo los requisitos exigidos. Esta renovación devengará la correspondiente tarifa que al efecto se establezca.

CAPÍTULO 4 EXCEPCIONES

TVII.C4. Artículo 114. Excepciones.

Las prescripciones contenidas en el presente título de la Ordenanza, en cuanto a la aplicación tarifaria y limitaciones temporales de estacionamiento, no serán de aplicación a los siguientes vehículos:

1. Motos y ciclomotores de dos ruedas y bicicletas, que únicamente podrán estacionar, dentro del ámbito de la zona ORA, en las plazas específicas debidamente señalizadas.

2. Vehículos de auto-taxi cuando el conductor esté presente y esté realizando un servicio.

3. Vehículos destinados a la asistencia sanitaria que pertenezcan al Servicio Riojano de Salud, Cruz Roja o Protección Civil, así como las ambulancias cuando se encuentren en la prestación de un servicio.

4. Vehículos oficiales de los cuerpos de seguridad, exteriormente identificados, cuando se encuentren prestando servicio.

5. Vehículos oficiales de Bomberos que estén prestando un servicio y estén exteriormente identificados.

6. Vehículos de Servicios oficiales, externamente identificados, propiedad del Ayuntamiento de Logroño, cuando se encuentren realizando servicios públicos de su competencia.

7. Vehículos funerarios en prestación de un servicio.

8. En virtud de lo dispuesto por la Ley 15/1987, de 30 de julio, de Tributación de la Compañía Telefónica Nacional de España, los vehículos propiedad de la mercantil Telefónica de España S.A.U., podrán estacionar gratuitamente en cualquier sector y zona ORA, si bien respetando los límites temporales.

TVII.C4. Artículo 115. Tarjetas y Distintivos Especiales.

En casos excepcionales, y en razón del interés público de la actividad de la que se trate, la Alcaldía podrá otorgar tarjetas especiales, que se tramitarán de acuerdo con el procedimiento que, al efecto, se establezca.

En todo caso, se otorgarán las siguientes tarjetas especiales:

1. Tarjeta especial para 'vehículo ecológico', que podrá expedirse para los siguientes tipos de vehículos:

a) Vehículos que, según su homologación de fábrica, utilicen el gas como combustible e incorporen dispositivos catalizadores, adecuados a su clase y modelo, que minimicen las emisiones contaminantes.

b) Que se trate de vehículos híbridos (motor eléctrico-gasolina, eléctrico-diesel, o eléctrico-gas) que estén homologados de fábrica, incorporando dispositivos catalizadores, adecuados a su clase y modelo, que minimicen las emisiones contaminantes.

c) Que se trate de vehículos de motor eléctrico y/o de emisiones directas nulas, que estén homologados de fábrica.

2. Tarjeta especial para vehículos que estén asignados a la prestación de servicios informativos, para la realización de tales servicios. La tarjeta se expedirá a nombre de la empresa de comunicación o asociaciones y colegios profesionales de periodistas o reporteros gráficos que dispongan del vehículo. El número de tarjetas especiales para los servicios informativos se limitará a un máximo de dos por empresa solicitante, pudiendo la Alcaldía, en casos excepcionales y debidamente justificados, conceder más autorizaciones.

3. Tarjeta especial para comerciante zona ORA, para vehículos afectos a establecimientos comerciales ubicados en alguna de las vías públicas incluidas en zona ORA.

La actividad, cuyo titular podrá obtener la citada tarjeta, pertenecerá a la categoría de comercio minorista, en los términos del artículo 2 de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista, modificado por la Ley 1/2010, de 1 de marzo, y deberá figurar inscrita en el Censo de Empresarios, del Impuesto sobre Actividades Económicas del municipio de Logroño, en alguna de las categorías pertenecientes a las agrupaciones 64 (comercio al por menor de productos alimenticios, bebidas y tabaco realizado en establecimientos permanentes) o 65 (comercio al por menor de productos industriales no alimenticios realizado en establecimientos permanentes).

El vehículo, para cuyo estacionamiento en zona ORA se concede la tarjeta, deberá ser un vehículo turismo, propiedad del establecimiento comercial. A estos efectos, se considerará propietario del vehículo a quien así conste en el permiso de circulación expedido por la Jefatura Provincial de Tráfico.

Asimismo, podrá concederse tarjeta para vehículos cedidos en régimen de arrendamiento financiero (leasing o renting).

En el caso de que el titular del establecimiento se a una persona jurídica, la tarjeta podrá expedirse para un vehículo propiedad de uno de los socios o administradores, siempre que se justifique que el vehículo se encuentra afecto al negocio.

Será incompatible la obtención de tarjeta especial de comerciante y de residente para una misma zona ORA y vehículo.

Las tarjetas y distintivos especiales facultarán a sus titulares para estacionar en los sectores y zonas a las que se refiere el presente Título de la Ordenanza, con el siguiente régimen de uso:

1. Tarjeta especial “vehículo ecológico”: permite disponer de un único periodo de estacionamiento gratuito al día, que podrá ser de hora y media en sector azul o de dos horas en sector verde, previa obtención del correspondiente ticket, en cualquier zona ORA.

2. Tarjeta especial “servicios informativos”: faculta para estacionar gratuitamente en cualquier sector y zona ORA, durante la prestación de los servicios informativos, sin limitación temporal y previa obtención del correspondiente ticket.

3. Tarjeta especial comerciante zona ORA:

- En sector azul: permite disponer de una hora y media de estacionamiento gratuito al día, dentro de su zona ORA, previa obtención del correspondiente ticket. Este periodo podrá distribuirse en tramos de quince minutos de duración, como mínimo.

- En sector verde: permite, previa obtención del correspondiente ticket, estacionar dentro de su zona ORA, sin obligación de pago ni de rotación, en horario de mañana o de tarde, y durante todo el sábado (en este último caso, no se exige la obtención de ticket, siendo suficiente que el vehículo cuente con distintivo acreditativo).

Para la obtención de las tarjetas y distintivos especiales, los interesados deberán formular la correspondiente solicitud, en impreso oficial debidamente cumplimentado. Además, deberá aportarse la siguiente documentación para los supuestos que a continuación se indican:

a) Tarjeta especial vehículo ecológico.

- Copia del permiso de circulación, y ficha técnica de características del vehículo.

Así mismo el solicitante deberá justificar encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:



- Ser titular del vehículo tipo turismo para el que se solicita la tarjeta y estar al corriente de pago del IVTM.
- Acreditar ser arrendatario del vehículo en régimen de arrendamiento financiero (leasing o renting).

b) Tarjeta especial servicios informativos.

- Declaración responsable de que el vehículo está vinculado a la actividad informativa de la que se trate.

c) Tarjeta especial para comerciante.

- Para nuevos empresarios en el ejercicio vigente, documentación relativa a la declaración de alta en el I.A.E., en alguna de las categorías incluidas en las agrupaciones 64 o 65 (Comercio al por menor de productos alimenticios, bebidas y tabacos, realizado en establecimientos permanentes y Comercio al por menor de productos industriales no alimenticios realizado en establecimientos permanentes respectivamente).

- Para usuarios de vehículos en régimen de propiedad: copia del permiso de circulación del vehículo, expedido a nombre del titular del establecimiento comercial, o bien expedido a nombre de una persona que figure como socio o administrador de la empresa titular del comercio, justificando documentalmente esta circunstancia.

- Para arrendatarios de vehículos en régimen de arrendamiento financiero (leasing o renting): el correspondiente contrato, además de la póliza de seguro en la que figure el conductor habitual.

- Copia de la Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo, que acredite que se trata de un vehículo turismo.

- Declaración responsable del titular del establecimiento comercial de que el vehículo para el que se solicita la tarjeta se encuentra afecto a su actividad económica.

Comprobada la documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos por la unidad administrativa competente en materia de tráfico y movilidad, la tarjeta y el distintivo especial serán expedidos por la empresa adjudicataria del contrato de prestación del servicio de gestión y control de estacionamiento de vehículos con limitación horaria en la vía pública, previo abono de la tarifa correspondiente.



Las tarjetas y distintivos especiales extenderán su vigencia máxima al año natural al que se refiera, renovándose de forma automática previa comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos. La renovación devengará la tarifa correspondiente que al efecto se establezca. En el caso titulares de tarjetas de residentes, de comerciantes o especiales para vehículos en renting, la renovación anual requerirá acreditar la vigencia del contrato de renting.

En el distintivo constarán al menos los siguientes datos:

- a) Identificación con la letra que corresponda.
- b) Matrícula del vehículo, cuando proceda.
- c) Horario de uso, si está limitado.
- d) Área de validez de la tarjeta, si está limitada.

Los distintivos especiales se colocarán en el interior del vehículo, junto al parabrisas delantero, de forma que sea permanentemente visible desde el exterior. Su colocación se realizará de forma que no impida la correcta visión del conductor, en los términos del artículo 19 del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1.428/2003, de 21 de noviembre).

CAPÍTULO 5 DISPOSICIONES COMUNES

TVII.C5. Artículo 116. Disposiciones comunes.

El Ayuntamiento de Logroño podrá efectuar, de oficio, cuantas comprobaciones estime oportunas antes de emitir las tarjetas contempladas en la presente Título, al objeto de verificar el cumplimiento de las condiciones y requisitos exigidos en ésta.

Además de la documentación a que se refiere este Título y las comprobaciones que, en su caso, se realizaren, el Ayuntamiento de Logroño podrá exigir al interesado que aporte cuantos documentos considere necesarios para acreditar cualquier extremo que no apareciera debidamente justificado.



El uso indebido y reiterado de la tarjeta o distintivo, (vehículo no autorizado, fuera de zona o de horario) faculta al Ayuntamiento de Logroño a la retirada de la misma, y a denegar la renovación durante un período máximo de hasta tres años, además de las sanciones que, en su caso, pudieren imponerse.

Todos los titulares de las tarjetas y distintivos otorgados por el Ayuntamiento se obligan a comunicar al Ayuntamiento de Logroño, en el plazo de 15 días, cualquier modificación habida con respecto a la titularidad de los vehículos, residencia del propietario y demás datos y circunstancias tenidas en cuenta en la concesión de aquéllas. Si así no lo hicieren, el Ayuntamiento de Logroño estará facultado para retirar la tarjeta y denegar la renovación durante un periodo máximo de hasta tres años, además de las sanciones que, en su caso, pudieren imponerse.

Para tener derecho a cualquiera de las tarjetas y distintivos de residente, o especial, es imprescindible que el titular de la tarjeta y el tomador del contrato de arrendamiento financiero (renting o leasing) del vehículo estén al corriente en los pagos de las obligaciones contraídas con el Ayuntamiento de Logroño, tanto de carácter tributario como de cualquier otra índole. Igualmente deberán estar satisfechas las obligaciones relacionadas con el vehículo para el que se solicita la tarjeta.

TVII.C5. Artículo 117. Zonas reservadas para carga y descarga.

En la zona ORA podrán establecerse espacios reservados para operaciones de carga y descarga, durante todo o parte del horario de funcionamiento del servicio ORA.

En dichas zonas, y en el horario debidamente señalado, sólo podrán estacionar los vehículos autorizados para la realización de las operaciones de carga y descarga, siempre que obtengan el correspondiente ticket gratuito por un periodo único de 20 minutos (artículo 76 del Título VI de Carga y Descarga). Transcurrido este tiempo deberán abandonar obligatoriamente el espacio reservado.

TVII.C5. Artículo 118. Otras zonas reservadas.

En las zonas ORA podrá establecerse reservas de espacio para actividades y usuarios determinados (personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, taxis, paradas de autobús, etc.).

TVII.C5. Artículo 119. Zonas reservadas por afecciones de obras con licencia.

La ocupación temporal de plazas de estacionamiento sujetas a regulación ORA para contenedores de obra, acopio de materiales y colocación de medios auxiliares que cuenten con la correspondiente licencia municipal, estará sujeta al pago de una tarifa especial, sin limitación horaria, por prestación del servicio de aparcamiento regulado, que será aprobada por el órgano competente, y al pago de la correspondiente tasa por ocupación de Dominio Público conforme a lo establecido en el artículo 87 de la presente ordenanza.

Esta ocupación temporal de plazas de estacionamiento deberá ser acordada previamente con el Servicio de Aparcamiento Regulado ORA.

CAPÍTULO 6 INFRACCIONES Y SANCIONES**TVII.C6. Artículo 120. Disposiciones generales.**

La contravención o incumplimiento de cualquiera de los artículos de la presente Título de la Ordenanza, así como de las disposiciones que, en su desarrollo, se dicten por la Alcaldía, tendrá la consideración de infracción a las normas de ordenación del tráfico y circulación, conforme a la normativa de procedimiento administrativo vigente; en virtud de lo establecido en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, o normativa que lo sustituya, su Reglamento de desarrollo y demás disposiciones legales concordantes.

Las infracciones traerán consigo la imposición de sanciones mediante el procedimiento legal establecido en el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero) o el que legal o reglamentariamente le sustituya.

Las denuncias debidas a infracciones a esta Ordenanza serán efectuadas por los vigilantes del servicio ORA y los agentes de la Policía Local.

En lo no previsto en el presente Título de la Ordenanza, se estará a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por



Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y demás normativa, que, en desarrollo de la anterior, se dicte.

TVII.C6. Artículo 121. Infracciones.

Se considera infracción la contravención o el incumplimiento de cualquiera de las determinaciones del título de esta Ordenanza.

Las infracciones se tipifican en Leves, Graves y Muy Graves.

1. Serán Infracciones Leves las especificadas a continuación, siempre que no se haya abonado el ticket por exceso de tiempo no contratado o post-pago al que se refiere el artículo 104 del presente Título de la Ordenanza.

a) Rebasar el periodo de estacionamiento señalado en el ticket.

b) Estacionar sin el correspondiente ticket y distintivo acreditativo, en su caso, o no tenerlos visibles.

c) No retirar el vehículo de la plaza una vez excedido el tiempo máximo de estacionamiento en el sector correspondiente.

d) Estacionar el vehículo sobrepasando los límites de la plaza señalizada, inutilizando una o más plazas de estacionamiento regulado.

e) Estacionar vehículo no autorizado en plaza reservada para carga y descarga dentro del horario de carga y descarga, con independencia de la obtención del ticket.

f) Ocupar plazas de estacionamiento con motivo de afecciones de obra, sin el pago de la correspondiente tarifa.

1. Son Infracciones Graves las que a continuación se señalan:

a) Estacionar en plaza de estacionamiento reservada para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, sin ser usuario autorizado.

b) No comunicar al Ayuntamiento de Logroño, dentro del plazo de quince días, el cese o la pérdida de alguna de las condiciones que determinaron la concesión de la tarjeta.

c) No utilizar debidamente cualquiera de las tarjetas contempladas en la presente Título de la Ordenanza (utilización por vehículo no autorizado, fuera de la zona, fuera del horario).

d) Introducir en el parquímetro una matrícula diferente a la del vehículo de referencia, con intención fraudulenta.

2. Infracciones Muy Graves las siguientes:

a) Utilizar la tarjeta de residente, una vez transferida la propiedad del vehículo a que estaba adscrita.

b) Utilizar un ticket, tarjeta o distintivo de estacionamiento manipulado o falsificado.

c) Reiterado incumplimiento de las normas establecidas en el presente Título de la Ordenanza.

TVII.C6. Artículo 122. Sanciones.

1. Las infracciones tipificadas en este Título de la Ordenanza serán sancionadas con multa, en las cuantías que se señalan:

- Infracciones leves, con multa de hasta 750 euros.
- Infracciones graves, con multa de hasta 1.500 euros.
- Infracciones muy graves, con multa de hasta 3.000 euros.

2. Se impondrá, además, la sanción de retirada de la tarjeta de que se trate, si la infracción cometida fuere alguna de las tipificadas como Muy Graves en el artículo 116.3, no pudiendo el titular de la tarjeta obtener otra, de la clase que sea, durante un período máximo de hasta tres años.

3. La duración del periodo de retirada de la tarjeta así como la cuantía de la sanción se fijará en función de la existencia de intencionalidad o reiteración, de la naturaleza de los perjuicios

causados o de la reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme.

TVII.C6. Artículo 123. Inmovilización y retirada del vehículo.

1. Se procederá a la inmovilización y retirada del vehículo de la vía pública y su depósito en el lugar que designe la autoridad competente, en los casos contemplados en el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre o normativa que lo sustituya.

2. La autoridad encargada de la gestión del tráfico podrá proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que se designe cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza, o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en esta ordenanza.

3. En estos supuestos, el interesado no podrá acogerse a la posibilidad de retirar la denuncia mediante abono del ticket al que se refiere el artículo 104.

4. La prestación del servicio de retirada de vehículos de la vía pública, así como la estancia de este en los depósitos municipales, devengarán las tasas previstas en la Ordenanza Fiscal correspondiente, que serán satisfechas antes de la devolución del vehículo, y sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, pudieran imponerse.

TVII.C6. Artículo 124. Modificaciones.

La Junta de Gobierno Local, previos los oportunos informes de los Técnicos competentes, podrá modificar, bien para una zona concreta ante circunstancias especiales que así lo justifiquen, o bien para todas las zonas delimitadas de estacionamiento ORA en su conjunto, el horario, la delimitación de las zonas, así como las vías y plazas ubicadas en los distintos sectores de estacionamiento limitado.

De igual forma, la Junta de Gobierno Local, a propuesta motivada de los Técnicos competentes, podrá dejar en suspenso, en la totalidad o no de su ámbito territorial, la aplicación de la presente

Ordenanza durante los periodos o días que se crea conveniente, por causas relacionadas con la congestión del tráfico y los estacionamientos, u otras circunstancias de interés público.

Asimismo, los Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Logroño podrán establecer la supresión o creación puntual de plazas de estacionamiento del sistema ORA para la mejor acomodación del viario público a los usos y tránsitos rodados y peatonales (ejecución de obras en dominio público, traslado de contenedores de residuos, etc.), mediante la propuesta para el acuerdo o resolución del órgano competente.

TVII.C6. Artículo 125. Alteración de la vigencia por razones de urgencia o interés público.

La Junta de Gobierno Local, cuando concurren razones de urgencia u otras de interés público, debidamente justificadas, podrá modificar, prorrogando o reduciendo, el plazo de vigencia de las tarjetas y distintivos a que se refiere la presente Ordenanza.

TÍTULO VIII LICENCIAS DE VADO Y RESERVAS DE ESPACIO

CAPÍTULO 1 NORMAS GENERALES

TVIII.C1. Artículo 126. Carácter discrecional de las concesiones.

La concesión de las licencias de vado y las reservas de espacio será discrecional, señalándose en esta Ordenanza los casos concretos de denegación y condiciones de otorgamiento, en su caso.

TVIII.C1. Artículo 127. Condiciones específicas de las licencias.

Queda expresamente prohibido, en todo caso, lo siguiente:

1. La colocación de dispositivos fijos o móviles en vías o espacios de uso público que puedan servir para facilitar el acceso de vehículos de cualquier clase a la acera, admitiéndose, únicamente el vado o bordillo rebajado en las condiciones que fije el Ayuntamiento.

2. Toda clase de pinturas, rótulos, señales o sugerencias de cualquier tipo que, sin responder a una licencia de vado o reserva, traten de sustituir o conducir a error sobre las limitaciones de estacionamiento propias de tales licencias o sobre la dimensión real de las mismas.

En todos los casos citados, los Servicios Municipales procederán a la retirada, supresión o anulación de tales objetos, señales y demás elementos prohibidos, con depósito de los mismos en

almacenes municipales y con gastos a cargo de los propietarios de los mismos o del titular de la licencia en cuyo beneficio se hubiera instalado o, subsidiariamente del propietario del local.

Igualmente podrá tramitarse, cuando proceda, expediente sancionador por ejercicio indebido de los derechos sin la preceptiva licencia, o por infracción a la Legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.

CAPÍTULO 2 LICENCIAS DE VADO

TVIII.C2. Artículo 128. Licencia de Vado.

El paso de vehículos desde las vías urbanas a todo tipo de locales o espacios, salvo aquellos de titularidad municipal o los que hubieran sido puestos a disposición municipal para su uso público, pasando sobre espacios reservados a la circulación de peatones, requerirá la correspondiente licencia municipal de vado. Este requisito se mantendrá aún cuando el espacio reservado a la circulación de peatones no existiera a fin de facilitar el acceso de los vehículos.

1. Precisarán de las anteriores licencias toda clase de personas o entidades públicas y privadas, quedando sujetas al pago de las tasas que en su caso corresponda.

2. La competencia para su concesión radicará en la Alcaldía-Presidencia, previos informes de los Servicio Técnicos Municipales competentes.

3. Los titulares de licencias otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ordenanza, mantendrán en todo caso las responsabilidades del propietario del local en los términos descritos en su concesión, sin perjuicio de los oportunos requerimientos por ajustes razonables.

En suelo de uso dominante industrial, dadas las características específicas en cuanto a las intensidades de los tránsitos rodados y peatonales de las vías, el acceso a las parcelas se regulará conforme a lo previsto en las normas urbanísticas del Plan General Municipal de Logroño y a la normativa de accesibilidad vigente.

La ejecución de estos accesos, su mantenimiento en las adecuadas condiciones de conservación y la restitución de estos en caso de cese de la actividad serán en todo caso a cargo del titular de dicha actividad. A estos efectos, será responsable subsidiario, cuando proceda, el propietario del local o espacio. El titular de la actividad con derecho de acceso de vehículos podrá garantizarse el mismo mediante señalización horizontal del tipo M-7.7 (línea amarilla discontinua, de 0,15 m de ancho, dispuesta en la calzada, junto al bordillo, a lo largo de toda la longitud vado). La implantación y conservación de esta marca vial será a cargo del titular de la actividad.

TVIII.C2. Artículo 129. Limitaciones inherentes a la licencia de vado.

1. La licencia de vado conllevará la prohibición de estacionamiento de cualquier vehículo frente a la entrada del local y, por consiguiente, la autorización para señalar tal circunstancia. Se tolerará la parada de vehículos en la zona y horario afectado por la licencia de vado cuando se halle el conductor en el vehículo y lo retire inmediatamente cuando pudiera suponer una afección para la entrada y salida de vehículos al vado.

2. En las vías o espacios de uso público donde esté prohibida la parada o estacionamiento por normas de tráfico o señalización vial, será preceptiva, no obstante, la licencia de vado a que se refiere el artículo 123.

TVIII.C2. Artículo 130. Solicitud.

1. Las licencias de vado se solicitarán mediante instancia de modelo oficial, acompañada de los siguientes documentos:

- Copia de la licencia de actividad o primera ocupación del inmueble o referencia de la obtención de dicha licencia.

- Plano de emplazamiento del inmueble.

- Plano del inmueble, a escala comprensiva, con su distribución definitiva y superficies, haciendo especial referencia a la zona de vehículos y acceso. Así mismo se indicará la existencia de arbolado, zonas verdes, sistemas de riego, mobiliario urbano, farolas u otros obstáculos sobre la acera, situación actual de la acera y bordillo y dimensiones de ésta y de la calzada.

2. En caso de inmuebles de estancia o guarda de vehículos, deberán aportarse además la capacidad máxima de vehículos y el número y tipo de vehículos que albergará de forma habitual:

a) Para garajes comunitarios: justificación documental de la comunidad de propietarios. (Fotocopia del CIF de la Comunidad.).

b) Para garajes tipo comercial, copia de la licencia e I.A.E actualizado, correspondiente a la actividad del inmueble para el que se solicita el vado.

c) Para garajes sin fines comerciales, copia del Permiso o Licencia de circulación de los Vehículos que lo usarán de forma habitual, debiendo efectuarse la solicitud de forma conjunta por todos los propietarios, siendo todos ellos responsables solidarios de la misma.

3. Para otros locales de negocio, se adjuntará una breve memoria sobre la actividad a desarrollar en el mismo, justificación de la necesidad de la licencia, promedio estimado de entradas y salidas diarias de vehículos, horarios de actividad, etc. Así mismo se adjuntará documento acreditativo del alta o pago del I.A.E por la actividad y local objeto de la licencia.

4. Conformidad del propietario del inmueble y asunción de su responsabilidad subsidiaria en las obligaciones establecidas en la presente Ordenanza, dándose por enterado de su condición de sustituto del contribuyente.

5. En los supuestos en los que la solicitud de licencia de vado conlleve la realización de obras a las que se refiere el artículo 134, con el fin de que se otorgue la oportuna licencia de obras, deberá aportarse la siguiente documentación:

a) Memoria descriptiva en la que se indiquen los materiales que se van a utilizar en las obras, y medidas de señalización y balizamiento durante la obra.

b) Presupuesto de ejecución material de la obra.

6. Asimismo, el propietario del inmueble a tenor de lo dispuesto en el artículo 23.2.d) del vigente Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, tendrá la condición de sustituto del contribuyente

en la Tasa establecida por la utilización privativa o el aprovechamiento especial por entradas de vehículos a través de las aceras.

7. El procedimiento para otorgar la licencia de vado se ajustará, en todo caso, a los siguientes trámites:

a) La solicitud, a la que se acompañará la documentación prevista en los apartados previos del presente artículo anterior, se presentará de conformidad a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

b) Examinada por los servicios municipales, la solicitud y la documentación aportada, y en su caso, requerido el interesado para que en el plazo de diez días subsane la solicitud o acompañe la documentación preceptiva, con indicación de que si así no lo hiciere se le tendrá por desistido de su petición, se emitirá informe técnico proponiendo el otorgamiento o la denegación de la licencia.

c) La resolución del órgano competente deberá producirse en un plazo no superior a tres meses, contado a partir del día siguiente a la fecha de entrada de la solicitud. Transcurrido el plazo sin dictarse resolución expresa, el interesado podrá entender desestimada su solicitud.

d) En el caso de que la licencia de vado conlleve ejecución de las obras, se seguirá el procedimiento previsto en el artículo 134.

TVIII.C2. Artículo 131. Procedimiento de concesión.

Para la concesión y vigencia de las licencias de vado se requerirán las siguientes condiciones:

1. Locales o espacios para guarda de vehículos.

Tendrán como mínimo una superficie de 100 m² útiles.

La capacidad y uso real del local o espacio será al menos para albergue de cinco vehículos tipo turismo, tres vehículos de transporte de hasta 5.000 Kg de M.M.A., dos vehículos de transporte de más de 5001 Kg. de M.M.A. u otras combinaciones equivalentes.

2. Otro tipo de locales o espacios.

Son aquellos que por la naturaleza de la actividad a desarrollar se precise de forma indispensable el paso habitual de vehículos.



Para ello precisan que exista en su interior un espacio mínimo de 40 m² útiles libre y destinado permanentemente a la carga y descarga habitual de vehículos, así como que cuente con las condiciones físicas necesarias.

Será requisito necesario que la fluidez y seguridad de la circulación no se vea perjudicada por el uso de la licencia solicitada, y que no exista mobiliario urbano u otro obstáculo que impida o dificulte gravemente el acceso y cuyo traslado o supresión no sea posible.

Dado el carácter discrecional de este tipo de licencias, será revocado su otorgamiento en el caso de que se comprueben cambios en las características o uso del local o espacio, que hubiera conllevado su denegación inicial.

TVIII.C2. Artículo 132. Número de licencias.

Con carácter general solamente se concederá una licencia para cada local o espacio, entendiendo como una sola unidad física toda superficie no separada de otra de forma absoluta por obra de fábrica permanente, excepto en aquellos casos en que las normas del Plan General Municipal de Logroño así lo determinen.

Dado el carácter restrictivo de estas licencias, en beneficio del interés público, se tendrán consideración por el Servicio técnico competente en la tramitación de estas licencias, que locales próximos, especialmente si son de un mismo titular, no obtengan individualmente tales licencias si se considera posible la unión o utilización mancomunada de una sola licencia de paso.

TVIII.C2. Artículo 133. Duración.

Las licencias que se otorguen tendrán una vigencia de tres años prorrogable automáticamente por periodos anuales, salvo baja voluntaria por parte del peticionario o revocación de la licencia por parte del Ayuntamiento.

TVIII.C2. Artículo 134. Excepciones.

Cuando la licencia de vado no suponga restricción de estacionamiento público, se localice en locales del Centro Histórico, corresponda a viviendas unifamiliares o inmuebles de planta baja más dos desarrolladas en dúplex, así como en situaciones contempladas en el Plan General Municipal de Logroño, el Ayuntamiento podrá alterar, motivadamente, las exigencias anteriores.



TVIII.C2. Artículo 135. Señalización.

1.La señalización del vado se realizará mediante una placa de prohibición reglamentaria colocado de forma permanentemente visible desde el centro de la zona de acceso y a una la altura mínima de 1,50 m.

2.La placa correspondiente será facilitada en uso por el Ayuntamiento, siendo por cuenta del titular de la licencia su correcta colocación, conservación y mantenimiento, así como su devolución en caso de baja o revocación de la licencia de vado.

3.Las placas de prohibición deberán ser del tipo normalizado por el Ayuntamiento, y contendrán las inscripciones del horario concedido y su número de licencia.

TVIII.C2. Artículo 136. Horario y acceso.

Las licencias de vado podrán otorgarse con prohibición de estacionamiento permanente o temporal según las siguientes posibilidades:

1. Licencias de uso permanente. Se otorgarán en forma muy limitada y en casos y actividades que necesariamente lo exijan. Estas licencias comportarán la prohibición de aparcar en su frente durante todas las horas de los días laborables, pudiendo incrementarse también a los festivos.

2. Licencias de uso horario. Comportarán la prohibición de aparcar en su frente durante un máximo de diez horas en los días laborables salvo acuerdo expreso adoptado por órgano competente. El horario concreto de limitación será solicitado por el interesado con la debida justificación, ajustándose a los siguientes horarios laborales (sin perjuicio de ulteriores modificaciones por el Órgano Municipal competente):

- Horario Laboral:

- De 8 a 13,00 horas y de 15 a 19 horas.

- De 9 a 13,30 horas y de 16 a 20 horas.

- De 7 a 15,00 horas.

- Horario Especial: Según solicitud del interesado con la debida justificación.



Estas licencias de uso horario serán la norma general para establecimientos comerciales e industriales que no sean garajes de estancia.

TVIII.C2. Artículo 137. Anchura del vado.

La anchura de la zona de acceso a los locales o espacios objeto de una licencia será solicitada por el interesado teniendo que estar comprendida entre un mínimo de 3,50 m. y un máximo de 5,00 m. El Ayuntamiento podrá conceder longitudes mayores o menores de las especificadas en casos excepcionales debidamente justificados.

Las características de los vados situados en zonas industriales se regirán por lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del Plan General Municipal de Logroño en cuanto a sus dimensiones, número de vados por parcela y justificación de anchuras.

TVIII.C2. Artículo 138. Mantenimiento. Responsabilidad por daños.

El titular de la licencia de vado es responsable de todo daño que sufra el pavimento o bordillo de uso público. El Ayuntamiento podrá exigir en todo momento su reparación, refuerzo o acomodación al paso pretendido, tanto como condición previa a la licencia como tras su concesión. Se asumirán idénticas responsabilidades sobre la conservación del pavimento y las marcas viales los casos en que la zona de uso peatonal hubiera sido suprimida total o parcialmente al único efecto de facilitar el acceso de los vehículos. A estos efectos, será responsable subsidiario, cuando proceda, el propietario del local o espacio.

TVIII.C2. Artículo 139. Acondicionamiento del vado.

En el que caso de que la licencia de vado conlleve ejecución de obras de modificación de acera y rebaje de bordillo, estas últimas deberán contar con la correspondiente licencia de obras que las ampare, que será otorgada con la propia licencia de vado.

Una vez presentada la solicitud con la documentación a la que se refiere el artículo 125, y habilitado, en su caso, el plazo de 10 días para la subsanación de la documentación, se emitirá el preceptivo informe técnico, que será trasladado al interesado. Si éste es favorable a la concesión del aprovechamiento, la ejecución de las obras de modificación de acera y rebaje de bordillo serán realizadas por el interesado de conformidad con las características y dimensiones que exprese el citado informe técnico, en el plazo máximo de un mes, contado desde el día siguiente al traslado



del citado Informe. Transcurrido este plazo sin que se hubieran ejecutado las obras, se considerará al interesado desistido de su petición.

Ejecutada la obra, el interesado comunicará su finalización, al objeto de que se gire visita de comprobación por los servicios municipales. Si las obras han sido correctamente ejecutadas, se dictará la resolución por el órgano competente concediendo la licencia. En caso contrario, se le requerirá para que subsane las deficiencias advertidas.

TVIII.C2. Artículo 140. Obligaciones del titular.

1. El titular de la licencia está obligado a no cambiar ni la titularidad ni las características físicas o de utilización del vado y del local, sin autorización previa de la Administración Municipal.

2. La modificación de la acera y bordillo, así como su supresión, en caso de extinción de la licencia, serán de cuenta y cargo del titular de esta, siendo responsable también cuando proceda, el propietario del local o espacio.

3. En caso de extinción de la licencia, las obras de reposición del vado deberán ser ejecutadas en el plazo máximo de un mes.

TVIII.C2. Artículo 141. Actuaciones municipales.

1. La supresión del vado y reposición del bordillo, así como la reposición de la acera a su estado normal, podrá realizarse por el Ayuntamiento como ejecución subsidiaria con cargo directo a la fianza y, si esta no existiera o fuera insuficiente, con exacción directa al responsable.

2. Las placas de señalización podrán ser retiradas y anuladas por los servicios del Ayuntamiento, en caso de quedar sin efecto la licencia de vado por cualquier motivo o por incumplimiento de las condiciones de eficacia de la misma.

TVIII.C2. Artículo 142 Tasas y fianza.

Estas licencias estarán sujetas al pago de las correspondientes tasas, con sujeción a las normas contenidas en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la tasa por entrada de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para estacionamiento exclusivo, carga y descarga de mercancías (Vados).

Asimismo, podrá establecerse la exigencia de una fianza o depósito metálico con el fin de garantizar la reposición de la acera y bordillo a sus condiciones normales.

TVIII.C2. Artículo 143. Extinción de la licencia.

La competencia para la extinción de las licencias radicará en la Alcaldía Presidencia, previo informe del Servicio Técnico Municipal competente

La extinción de una licencia de vado se podrá producir:

1.Por renuncia de la parte interesada.

La baja se produce a solicitud del interesado, y surtirá efectos económicos a partir del ejercicio siguiente a aquel en que hubiese sido presentada, (salvo que la tasa pueda ser prorrateada de conformidad con la Ordenanza Fiscal correspondiente).

2.Revocación por el Ayuntamiento, por interés público.

Se precisará la instrucción del correspondiente expediente en el que se dará audiencia a los interesados.

3.Revocación por el Ayuntamiento por incumplimiento de las condiciones de la licencia, con instrucción del correspondiente expediente.

Las licencias de vado podrán ser revocadas por incumplimiento de alguna de las condiciones a que estuvieran subordinadas, por falta de pago de la tasa correspondiente, cuando desaparecieren las circunstancias que motivaron su otorgamiento, cuando sobrevinieren otras que, de haber existido, hubiesen justificado su denegación inicial, o por cambio de negocio o de titularidad de cualquiera de las licencias de actividad o de vado.

En cualquiera de estos casos, será preceptiva la reposición de la acera a su estado primitivo, acorde con el resto de viario, y a la entrega de la correspondiente placa de señalización en el plazo máximo de un mes, desde la notificación de la extinción de la licencia. En caso contrario, se procederá a la ejecución subsidiaria por el Ayuntamiento de Logroño a cargo del obligado, con posibilidad de liquidación provisional antes de la ejecución, a reserva de la liquidación definitiva.

CAPÍTULO 3 RESERVAS DE ESPACIO

TVIII.C3. Artículo 144. Licencias de reserva de estacionamiento. Definición.

1. La reserva, permanente o limitada, de estacionamiento en vías o espacios de uso público, en beneficio de actividades concretas, requerirá la correspondiente licencia municipal de reserva.

2. El Ayuntamiento podrá señalar, discrecionalmente, reservas de estacionamiento en zonas y horario determinado por razones de interés público o sanitario y para la utilización generalizada de actividades, sectores o usuarios que estime oportunos o que respondan a un criterio de interés general.

3. Las reservas de espacio para obras y para carga y descarga de mercancías se regularán por el Título VI de la presente Ordenanza.

TVIII.C3. Artículo 145. Criterios para concesión.

Las reservas de espacio en beneficio de actividades concretas serán concedidas de forma restrictiva y siempre en consideración al beneficio conjunto que su otorgamiento pueda ocasionar a la mejor regulación del tráfico o, la eliminación de entorpecimientos al mismo, al interés público general y a la mejora de los servicios de la Administración, sin que en ningún caso la reserva trate de suplir las obligaciones establecidas en las Normas Urbanísticas en cuanto a la dotación de estacionamiento o espacios para la carga y descarga propios de la actividad.

TVIII.C3. Artículo 146. Documentación de la solicitud.

Las licencias para reserva de espacio serán solicitadas aportando la siguiente documentación:

a) Instancia en que se concrete el objeto de la petición, suscrita por el titular de la actividad en cuyo beneficio se formula.

b) Amplia memoria justificativa de la necesidad del tipo de reserva solicitada y cumplimiento de los criterios establecidos para su concesión.

c) Plano a escala 1/500 en el que se señale y acote con la mayor precisión posible, la zona de reserva solicitada.

TVIII.C3. Artículo 147. Concesión de licencia.

La Alcaldía, previo informe de los servicios técnicos, autorizará, en su caso y con las condiciones de uso y señalización establecidas en los informes técnicos oportunos, la correspondiente reserva de espacio.

TVIII.C3. Artículo 148. Carácter discrecional.

La licencia que se otorgue podrá ser condicionada en la forma que discrecionalmente acuerde el Ayuntamiento y podrá ser revocada su concesión o alterado su aprovechamiento en cualquier momento y sin indemnización alguna.

TVIII.C3. Artículo 149. Tasas, fianza y extinción.

Estas licencias de reserva estarán sujetas a lo establecido en los artículos 140, 141 y 142 de la presente Ordenanza.

TVIII.C3. Artículo 150. Gastos de señalización, instalación, supresión y restitución.

Todos los gastos de señalización, instalación, supresión y restitución a las condiciones originales serán de cuenta del solicitante, quien responderá, asimismo, de su mantenimiento en perfectas condiciones.

CAPÍTULO 4 RÉGIMEN SANCIONADOR**TVIII.C4. Artículo 151. Infracciones y sanciones.**

1 Las infracciones a lo establecido en el presente Título de la Ordenanza, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales a que hubiera lugar en su caso, se sancionarán con las siguientes multas:

- Por infracción del artículo 123, multa de 601 a 1200 Euros.

- Por infracción del artículo 122, multa de 60 a 300 Euros.

- Por infracción del artículo 133 y 135.3, multa de 301 a 600 Euros.

- Cualquier otra infracción de los preceptos de esta Ordenanza se sancionará con multa de 60 a 300 Euros.

2. Para graduar las sanciones se tendrá en cuenta, el perjuicio ocasionado al interés público y el grado de reincidencia del infractor.

3. La imposición de multas será competencia de la Alcaldía, previo expediente instruido al efecto, conforme lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

TÍTULO IX ACTIVIDADES EN LA VÍA PÚBLICA

CAPÍTULO 1 NORMAS GENERALES

TIX.C1. Artículo 152. Concepto.

La ocupación del dominio público para cualquiera de los supuestos regulados en este Título requerirá de la obtención de la previa autorización municipal a requerimiento de los interesados, mediante escrito presentado en los términos legalmente establecidos y acompañado de los documentos que en cada caso se determinen en la presente Ordenanza y en la Ordenanza fiscal correspondiente.

Quedan excluidas de dicha autorización y demás especificaciones de este artículo las reuniones y manifestaciones de todo tipo que se realicen al amparo del artículo 21 de la Constitución, reguladas por la LO 9/1983 reguladora del derecho de reunión; así como las pruebas deportivas de carácter competitivo y marchas ciclistas organizadas, que se regulan mediante la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO 2 PRUEBAS DEPORTIVAS NO COMPETITIVAS EN LA VÍA PÚBLICA

TIX.C2. Artículo 153. Pruebas deportivas en la vía pública.

La celebración de pruebas deportivas no contempladas en el artículo 55.1 del Reglamento General de Circulación, en tanto discurran por vías urbanas de titularidad municipal, queda sometida a la previa autorización municipal, sin perjuicio de los permisos, autorizaciones o licencias cuyo otorgamiento fuera preceptivo y sea competencia de otras Administraciones Públicas.

TIX.C2. Artículo 154. Solicitud.

La autorización deberá solicitarse con una antelación mínima de 2 meses a la fecha prevista de realización de la prueba, haciendo constar su desarrollo, motivo y contenido y a la que se acompañará la documentación requerida.

TIX.C2. Artículo 155. Contenido de la solicitud.

La solicitud de autorización deberá venir acompañada de una Memoria en la que se indique la repercusión del evento en el lugar de celebración, así como las medidas a adoptar para minimizarlas.

Los epígrafes que, como mínimo, habrá de recoger la Memoria son los siguientes:

1. Fecha y hora de celebración del evento y duración prevista del mismo.
2. Identificación de las personas responsables del evento, descripción detallada de la actividad y objeto de esta.
3. Modificaciones en el viario.
4. Recursos humanos puestos a disposición del evento.
5. Afecciones al Transporte público.
6. Propuesta de Señalización.
7. Planos de la zona afectada, por la actividad, con detalle preciso del dominio público a ocupar para la celebración del evento.
8. Seguro de responsabilidad civil.

La autoridad responsable del tráfico podrá habilitar al personal de protección civil o de la organización responsable para impedir el acceso de vehículos o peatones a la zona o itinerario afectados.

TIX.C2. Artículo 156. Pruebas deportivas competitivas y marchas ciclistas organizadas.

La celebración de pruebas deportivas competitivas y marchas ciclistas organizadas se registrará por lo previsto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

En el Anexo VII de esta ordenanza figura la instrucción específica con nociones básicas sobre regulación de tráfico, cuyo contenido será de obligado conocimiento para el responsable de seguridad vial de las pruebas deportivas competitivas y marchas ciclistas organizadas autorizadas por el Ayuntamiento de Logroño.

CAPÍTULO 3 SEGUROS Y MEDOS REQUERIDOS

TIX.C3. Artículo 157. Garantías y seguro de responsabilidad civil.

Dependiendo de la entidad del evento se podrá solicitar la constitución de un aval o depósito por cuantía suficiente que garantizará todo tipo de responsabilidades que se originen, incluso por posibles daños a terceros, teniendo especial relevancia la financiación de las reposiciones del mobiliario urbano, limpiezas y demás gastos que pudieran originarse con motivo de la celebración del evento autorizado.

Esta garantía o aval no se devolverá a los organizadores y responsables de los eventos sin que previamente conste por escrito en el expediente correspondiente que no se han producido daños a los bienes e instalaciones municipales, y si se hubieran producido, la garantía constituida se destinará con carácter preferente a la financiación de los perjuicios ocasionados, así como a las limpiezas y reposiciones que procedan, dejando de todo ello constancia en el expediente.

La celebración del evento deberá contar con seguro de responsabilidad civil que asegure posibles daños a terceros.

TIX.C3. Artículo 158. Revocación y suspensión.

Las autorizaciones citadas se concederán en precario, sin derecho a indemnización alguna por parte del Ayuntamiento, por lo que podrán ser revocadas o suspendidas cuando las circunstancias del tráfico, riesgo y otras de análoga naturaleza así lo aconsejen.

TIX.C3. Artículo 159. Medios materiales y humanos para el mantenimiento de la protección y seguridad.

1. Para la celebración de este tipo de actividades la entidad organizadora dispondrá de los medios materiales y humanos establecidos en la autorización. Si por hechos acontecidos con posterioridad a la solicitud de la autorización, se requirieran por los organizadores medios no contemplados en la autorización, cuya no disponibilidad pusiera en peligro la seguridad vial, se suspenderá el evento si los organizadores no pudieran aportarlos.

2.La entidad organizadora de los actos será la responsable de garantizar la seguridad vial y el mantenimiento de las medidas citadas hasta la finalización de los actos. En caso de que las medidas no se mantengan, Policía Local podrá suspender los actos cuando suponga un riesgo o peligro inminente y manifiesto para la seguridad vial.

3.La autoridad responsable del tráfico podrá habilitar al personal de protección civil o de la organización responsable para impedir el acceso de vehículos o peatones a la zona o itinerario afectados.

TÍTULO X VIGILANCIA Y DISCIPLINA VIARIA

TX.C1. Artículo 160. Vigilancia y disciplina viaria.

La Policía Local vigilará el cumplimiento de esta Ordenanza y formulará las denuncias que procedan por las infracciones que se cometan contra lo dispuesto en la misma y en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

La Policía Local podrá ordenar la inmediata retirada de todas las ocupaciones no autorizadas o que, contando con la autorización, se excedieran o se realizaren contra la misma.

En caso de emergencia, los agentes de la autoridad podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas

En ausencia de agentes de la circulación o para auxiliar a éstos, y en las circunstancias y condiciones establecidas en este Reglamento, la Policía Militar podrá regular la circulación, y el personal de obras en la vía y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial podrá regular el paso de vehículos mediante el empleo de las señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta, y, por este mismo medio, las patrullas escolares invitar a los usuarios de la vía a que detengan su marcha.



Cuando la autoridad competente autorice la celebración de actividades deportivas o actos que aconsejen establecer limitaciones a la circulación en vías urbanas o interurbanas, la Policía Local podrá habilitar al personal de protección civil o de la organización responsable para impedir el acceso de vehículos o peatones a la zona o itinerario afectados, en los términos establecidos en la legislación vigente.

Tanto los agentes de la autoridad que regulen la circulación como la Policía Militar, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, habilitado a los efectos contemplados en el apartado 4 de este artículo, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos retrorreflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA

La presente Ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de La Rioja.

No obstante, los procedimientos en tramitación a la entrada en vigor de esta Ordenanza se seguirán rigiendo, hasta su terminación, por las normas vigentes en el momento de su iniciación, salvo que pudieran derivarse efectos más favorables para el administrado.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Las autoridades municipales dispondrán de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ordenanza para la adaptación de la señalización a lo dispuesto en el título 3, capítulo 1 limitaciones de velocidad.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA

En tanto no se modifique el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, para el establecimiento de los requisitos necesarios para la obtención del Certificado para la circulación de los ciclos de pedaleo asistido y Vehículos de Movilidad personal, las condiciones de registro de estos vehículos y las características técnicas



que han de cumplir los mismos, a los efectos de aplicación de esta ordenanza se estará a la clasificación establecida en el Anexo VIII.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en la presente Ordenanza.

Quedan derogadas expresamente las siguientes disposiciones:

1. Ordenanza reguladora de Licencias de Vado en la Ciudad de Logroño.
2. Ordenanza de Carga y Descarga de la Ciudad de Logroño.
3. Ordenanza reguladora de Aparcamiento en la Ciudad de Logroño (ORA).

ANEXO ORDENANZA MOVILIDAD LOGROÑO

ÍNDICE

ANEXO I INFRAESTRUCTURAS Y SEÑALIZACIÓN	2
ANEXO II CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS	3
ANEXO IV ZONAS DE CARGA Y DESCARGA	8
ANEXO V ZONAS O.R.A. - TARJETA RESIDENTE	11
ANEXO VI PLANO ORA	14
ANEXO VII INSTRUCCIÓN ESPECÍFICA SOBRE REGULACIÓN DE TRÁFICO PARA EL DESARROLLO DE PRUEBAS DEPORTIVAS COMPETITIVAS Y MARCHAS CICLISTAS ORGANIZADAS.	15
ANEXO VIII TIPOLOGÍAS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL	21

ANEXO I INFRAESTRUCTURAS Y SEÑALIZACIÓN

ANEXO I INFRAESTRUCTURAS Y SEÑALIZACIÓN.pdf - Adobe Reader

Archivo Edición Ver Ventana Ayuda

Herramientas Firmar Comentario

1 / 1 70,9%

Inicio sesión

Exportar archivos PDF

Adobe ExportPDF
Convertir archivos PDF a Word o Excel en línea

Seleccionar archivo PDF:

ANEXO I INFRAESTRUCTURAS Y SEÑALIZACIÓN...
1 archivo / 363 KB

Convertir a:
Microsoft Word (*.docx)

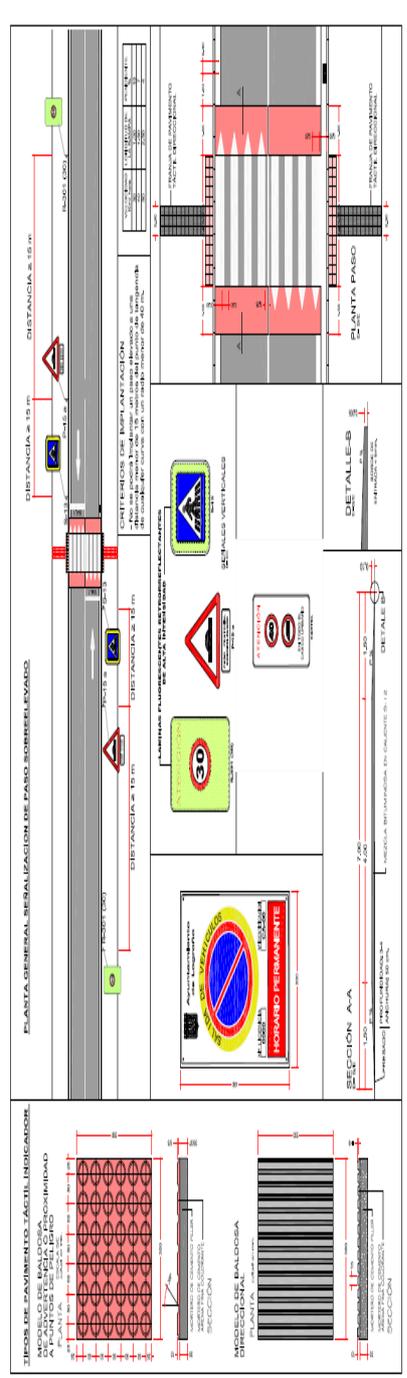
Reconocer texto en Español
Cambiar

Convertir

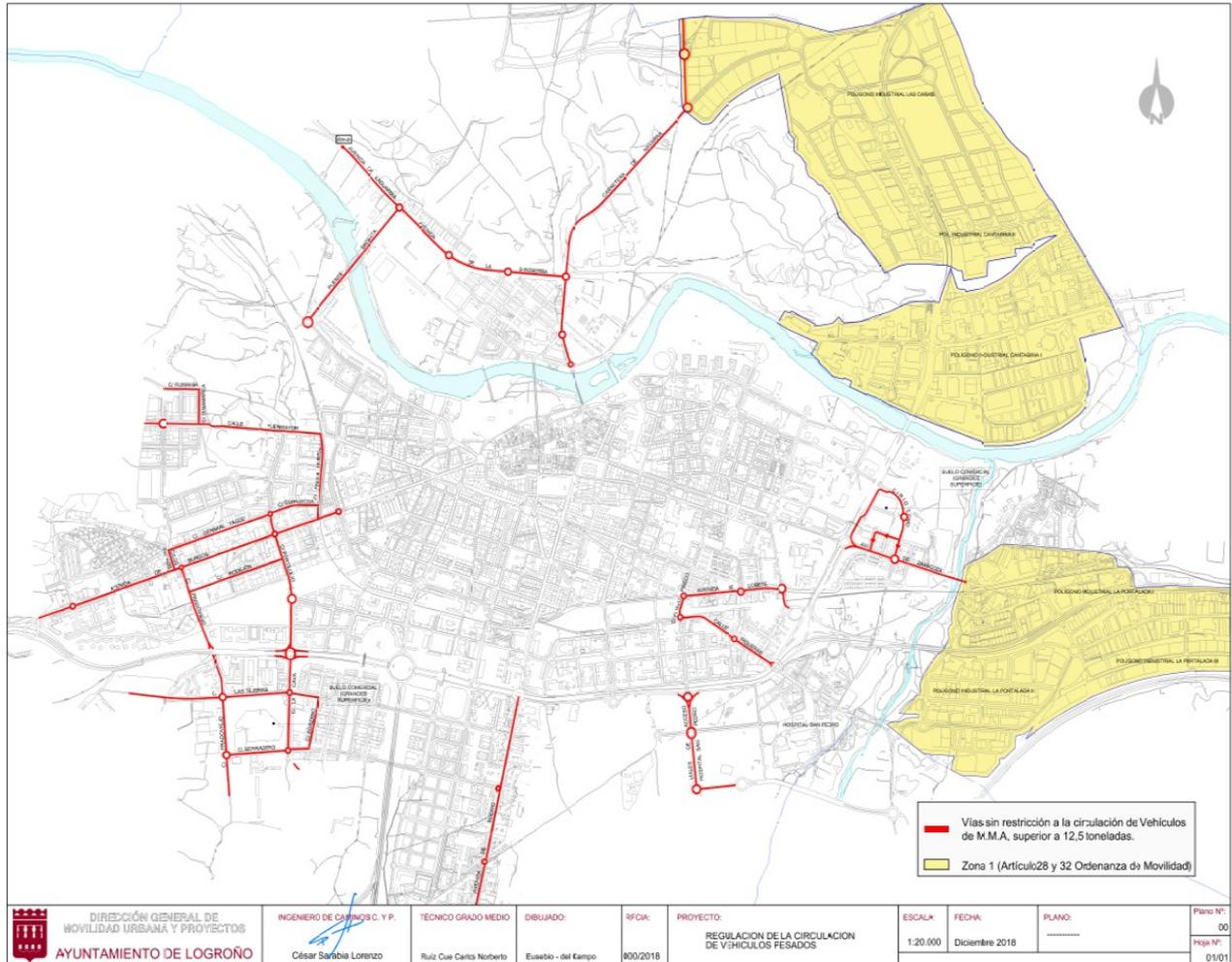
Crear archivos PDF

Enviar archivos

Almacenar archivos



ANEXO II CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS



ANEXO III RELACIÓN DE VÍAS

III.A Relación de Vías de Atención Preferente, sin perjuicio de su ampliación y/o modificación por el órgano municipal competente.

- Chile
- Marqués de Murrieta
- Gonzalo de Berceo
- General Vara de Rey

- Avda. de Colón
 - Doce Ligeros de Artillería
 - Jorge Vigón (Entre Vara de Rey y Avda. Colón)
 - Muro del Carmen
 - Muro de Cervantes
 - Avda. de La Paz
 - Villamediana (Entre Belchite y Avda. Colón)
 - Sagasta
- Avda. Burgos (Entre Portillejo y Paula Montalt)

III-B Relación de vías y áreas de prioridad peatonal con circulación restringida de conformidad con lo expuesto en el Título IV de la Ordenanza:

- Zona limitada por las siguientes calles o avenidas: Colón, Jorge Vigón, Vara de Rey y Duquesa de la Victoria.

- Calle Portales, entre Muro del Carmen y Once de Junio, Juan Lobo (entre Portales y Caballerías), Plaza del Mercado, Plaza San Agustín y calle Valvanera.

- Otras calles del Centro Histórico con circulación restringida, de conformidad con lo expuesto en la presente Ordenanza: Plazas Amós Salvador, Rodríguez Paterna, San Juan, calle del Carmen, Travesía de San Juan, calle Cristo, Ollerías, Travesía Ollerías, Marqués de Vallejo, Hermanos Moroy, Marqués de San Nicolás (entre Sagasta y Cofradía del Pez), Plaza Francisco Martínez Zaporta, Carnicerías, San Agustín, Capitán Gallarza, Laurel, Travesía Laurel, Peso y Albornoz.

-Calles García Morato, Canalejas, Galicia, Bretón de los Herreros (entre Victor Pradera y Siervas de Jesús), General Espartero, Oviedo, Industria, Valcuerna y Conde Superunda (entre Beratúa e Industria), María Teresa Gil de Gárate (entre Gran Vía y Huesca), Saturnino Ulargui, Paseo de la Constitución, Congreso, Avda. de La Rioja (entre Muro de la Mata y Avda. Portugal), Plaza de la Vendimia, Divino Maestro (entre Francisco de Goya y Avda. Club Deportivo) y Plaza Joan Miró.



III-C Relación de zonas y calles afectadas en orden a la obtención de las tarjetas de residentes y de comerciantes:

- Doctores Castroviejo
- Presidente Leopoldo Calvo Sotelo (tramo entre General Vara de Rey y Avda. Colón)
- Ciriaco Garrido
- Juan XXIII (tramo entre Duquesa de la Victoria y Jorge Vigón)
- Beti Jai
- Portales
- García Morato
- Capitán Gallarza
- Hermanos Moroy
- Marqués de Vallejo
- Plaza San Agustín
- Plaza del Mercado
- Francisco Martínez Zaporta
- La Merced
- Marqués de San Nicolás (tramo entre Plaza del Parlamento y Sagasta)
- Avda. de La Rioja (tramo entre Muro de la Mata y Avda. Portugal)
- Calle San Agustín (tramo entre Once de Junio y Plaza San Agustín)
- Galicia
- Canalejas
- María Teresa Gil de Gárate (tramo entre Gran Vía y Huesca)
- Industria (tramo entre Gonzalo de Berceo y Marqués de Murrieta)
- Conde Superunda (entre industria y Beratúa)
- Valcuerna (entre industria y Beratúa)



- Bretón de los Herreros (tramo comprendido entre Siervas de Jesús y Víctor Pradera)
- Saturnino Ulargui

III-D Relación de zonas y calles afectadas en orden a la circulación de VMP

- Doctores Castroviejo
- Presidente Leopoldo Calvo Sotelo (tramo entre General Vara de Rey y Avda. Colón)
- Ciriaco Garrido
- Juan XXIII (tramo entre Duquesa de la Victoria y Jorge Vigón)
- Beti Jai
- Portales
- García Morato
- Capitán Gallarza
- Hermanos Moroy
- Marqués de Vallejo
- Plaza San Agustín
- Plaza del Mercado
- Francisco Martínez Zaporta
- La Merced
- Marqués de San Nicolás (tramo entre Plaza del Parlamento y Sagasta)
- Avda. de La Rioja (tramo entre Muro de la Mata y Avda. Portugal)
- Calle San Agustín (tramo entre Once de Junio y Plaza San Agustín)
- Galicia
- Canalejas
- María Teresa Gil de Gárate (tramo entre Gran Vía y Huesca)
- Industria (tramo entre Gonzalo de Berceo y Marqués de Murrieta)
- Conde Superunda (entre industria y Beratúa)
- Valcuerna (entre industria y Beratúa)
- Bretón de los Herreros (tramo comprendido entre Siervas de Jesús y Víctor Pradera)
- Saturnino Ulargui
- General Espartero
- Oviedo
- Plaza de la Vendimia
- Plaza de Joan Miró
- Divino Maestro

ANEXO IV ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

UBICACIÓN	Nº	HORARIO	LONGI
------------------	-----------	----------------	--------------



		POLICI A		TUD (mts)
1	ALBIA DE CASTRO	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	11
2	AVDA. COLÓN (MARGEN ESTE -FRENTE A Nº22)	22-24	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
3	AVDA. ESPAÑA	10	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	15
4	AVDA. LA PAZ	34	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
5	AVDA. LA PAZ	48	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
6	AVDA. LA PAZ	62	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
7	AVDA. LA PAZ	80	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	21
8	AVENIDA DE LA PLAYA	3	8,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	15
9	AVDA. PORTUGAL	10	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	13
10	AVDA. PORTUGAL	7-9	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	16
11	AVDA. PORTUGAL	37	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	14
12	BARRERA	22	7,00 a 13,00	18
13	BEATOS MENA Y NAVARRETE	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	27
14	BEATOS MENA Y NAVARRETE	21	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
15	BELCHITE	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	30
16	BENEFICENCIA	1	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
17	BENEMÉRITO CUERPO DE LA GUARDIA CIVIL (ENTRE S.ULARGUI Y M.MURRIETA)		9,00 a 13,00 / 16,00 a 19,00	36
18	CALVO SOTELO	52	9,00 a 13,00 / 16,00 a 19,00	15
19	CALVO SOTELO	58	9,00 a 13,00 / 16,00 a 19,00	12
20	CARMEN MEDRANO	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	12
21	CARMEN MEDRANO	7	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
22	CARMEN MEDRANO	13	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
23	CHILE	18	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	12
24	CIGÜEÑA	22	8,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	18
25	DANIEL TREVIJANO (MARGEN OESTE)		8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	30
26	DOCE LIGERO	12	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	13
27	DUQUESA DE LA VICTORIA	7,9,11	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	33
28	DUQUESA DE LA VICTORIA	10	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	31
29	DUQUESA DE LA VICTORIA	31-33	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	22
30	DUQUESA DE LA VICTORIA	44	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	30
31	DUQUESA DE LA VICTORIA	71,73	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	34
32	DUQUESA DE LA VICTORIA	77	7,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	18
33	ESCUELAS PIAS	8	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
34	FUNDICIÓN	3	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	25
35	GENERAL VARA DE REY	22	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	30
36	GENERAL VARA DE REY	29	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
37	GENERAL VARA DE REY	48	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	10



38	GENERAL VARA DE REY	83	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	22
39	GONZALO DE BERCEO	2,4	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	12
40	GONZALO DE BERCEO	15	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	30
41	GONZALO DE BERCEO	30	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	29
42	GONZALO DE BERCEO	38	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	28
43	GRAN VÍA	4	00,00 a 24,00	10
44	GRAN VÍA	7	00,00 a 24,00	10
45	GRAN VÍA	24	00,00 a 24,00	23
46	GRAN VÍA	31	00,00 a 24,00	11
47	GRAN VÍA	41	00,00 a 24,00	13
48	GRAN VÍA	51	00,00 a 24,00	30
49	HERMANOS HIRCIO	1-3	6,00 a 7,30 / 13,00 a 14,30	18
50	HERRERÍAS	34	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	15
51	HUESCA	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	22
52	HUESCA	19	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	19
53	HUESCA (JUNTO A COLEGIO JESUITAS)	39	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
54	HUESCA	43	8,00 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
55	INGENIERO DE LA CIERVA	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	15
56	JORGE VIGÓN	9,11	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	23
57	JORGE VIGÓN	26	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	15
58	JORGE VIGÓN	47	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	25
59	LABRADORES (MARGEN OESTE)	50	8,30 a 13,30 / 16,00 a 22,00	13
60	LABRADORES	4	8,30 a 13,30 / 16,00 a 22,00	12
61	LARDERO	14-16	8,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	20
62	LARDERO	45-47	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
63	LÉRIDA (INTERIOR APARCAMIENTO EXTERIOR PÚBLICO C.C.BERCEO)	1	22,00 a 10,00	18
64	MADRID, AVDA.	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	21
65	MARQUÉS DE LA ENSENADA	9	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00 (D)	29
66	MARQUÉS DE LA ENSENADA	20	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
67	MARQUÉS DE LA ENSENADA	39	8,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	
68	MARQUÉS DE MURRIETA	16	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	19
69	MARQUÉS DE MURRIETA	46	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	14
70	MARQUÉS DE MURRIETA	64-66	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
71	MILICIAS	11	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	25
72	MILICIAS	15	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
73	MÚGICA	18	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
74	MURO DE LA MATA (SEÑAL METACRILATO)	5	8,30 a 13,00	18



75	NAVARRETE EL MUDO (MARGEN ESTE)	9	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	16
76	ONCE DE JUNIO	7	3,00 / 16,00 a 19,00 //Sábados 8,30	25
77	ONCE DE JUNIO	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	25
78	PADRE MARÍN	12	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	26
79	PEDREGALES	8	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	16
80	PÉREZ GALDÓS	28-30	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	16
81	PÉREZ GALDÓS	45	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	22
82	PÉREZ GALDÓS	60	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	15
83	PIO XII	7	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	23
84	PIO XII	14	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
85	PIQUERAS	118	10,00 a 14,30 / 17,30 a 21,30	9
86	PLAZA DEL MERCADO	25	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	29
87	PORTALES	50	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	24
88	PRIMO DE RIVERA	1	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	17
89	RAMÍREZ DE VELASCO	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	23
90	REPÚBLICA ARGENTINA	36	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	23
91	RONDA DE LOS CUARTELES	5	8,00 a 13,00 / 16,00 a 19,00	14
92	RUAVIEJA	26	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	24
93	RUAVIEJA	67	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	32
94	RUAVIEJA	12-14	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	16
95	SAGASTA (MIXTO ORA)	1	7,00 a 10,00	40
96	SAN ANTÓN	25	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	9
97	SANTOS ASCARZA	1	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
98	SANTOS ASCARZA (ESQUINA C/CIGÜEÑA)	12	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	23
99	SANTOS ASCARZA	21	8,00 a 13,00 / 16,00 a 20,00	36
100	SIETE INFANTES DE LARA	7	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
101	SOMOSIERRA	13-15	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	19
102	SOMOSIERRA	33-35	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	26
103	TORREMUÑA	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	16
104	TRICIO (PASEO DAX)	1	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
105	VALDEGASTEA (MARGEN SUR)	32	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
106	VICTOR PRADERA	13	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	23
107	VICTOR PRADERA (ENTRE B.HERREROS-AV.PORTUGAL- M.ESTE. MIXTO ORA)		7,00 a 10,00	60
108	VILLAMEDIANA	15	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	48
109	VILLEGAS	1	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
110	VITORIA	9	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
111	MONASTERIO DE YUSO	2	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	19



112	DEFENSORES DE VILLARREAL	Frente 8-10	10,00 a 14,00	15
113	SANTA ISABEL	4-6	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	18
114	REPÚBLICA ARGENTINA	5-7	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	23
115	CAPITÁN GAONA (ESTE FRENTE AL Nº 7)	7	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	28
116	GONZALO DE BERCEO	15	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	25
117	HUESCA (SUR CON VELEZ DE GUEVARA)	53-55	8,30 a 13,00 / 16,00 a 19,00	20
118	MIGUEL DELIBES (ESTACIÓN MARGEN NORTE)		8,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	15
119	VELEZ DE GUEVARA	9	8,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	20
120	LUIS BARRÓN	10	8,30 a 13,00 / 15,00 a 19,00	18

ANEXO V ZONAS O.R.A. - TARJETA RESIDENTE

ZONA 1: Muro de Cervantes, Avda. la Paz (tramo entre Avda. Navarra y Avda. Colón), Avenida de Navarra, Capitán Gaona (tramo entre Avda. de la Paz y Avda. Viana), Tricio, Obispo Bustamante, Paseo de Dax, Cardenal Aguirre, Avenida de Viana (tramo entre Rodríguez Paterna y Puente), San Gil, San Roque, Los Baños, El Horno, La Brava, Hospital viejo, Yeros, El Ochoavo, Plaza de la Enseñanza, Duquesa de la Victoria (tramo entre Vara de Rey y Avda. Colón), Avda. Juan XXIII (tramo entre Avda. de la Paz y Duquesa de la Victoria), y Muro del Carmen.

ZONA 2: La Cigüeña (tramo entre Esteban Manuel Villegas y San Millán), Avda. de la Paz (tramo entre Colón y San Millán), Duquesa de la Victoria (tramo entre Avda. Colón y Padre Claret), Padre Claret (tramo entre Avda. La Paz y Duquesa de la Victoria), Esteban Manuel Villegas (tramo entre Avda. de la Paz y La Cigüeña), Albia de Castro, Presidente Leopoldo Calvo Sotelo (tramo entre Avda. de Colón y Albía de Castro), Marqués de la Ensenada (tramo entre Avda. de la Paz y Avda. Jorge Vigón), Milicias, Avda. de Colón (tramo entre Avda. de la Paz y Avda. Jorge Vigón), Avda. Jorge Vigón (tramo entre Avda. Colón y Padre Claret), Alcalde Emilio Francés (tramo entre Avda. de la Paz y La Cigüeña), Fermín Irigaray y Plaza Luis Braille.

ZONA 3: Avda. Jorge Vigón (tramo entre Avda. Vara de Rey y Avda. Colón), Villamediana (tramo entre Belchite y Avda. Colón), Galicia, Belchite (tramo entre Avda. Jorge Vigón y Avenida de España), Avda. Pío XII (tramo entre Avda. Vara de Rey y Avda. Colón), Avda. de España, Plaza de Europa, General Espartero, Parque el Carmen, Plaza Monseñor Romero, Avda. Vara de Rey

(Números impares del tramo entre Avda. Jorge Vigón y Avda. Pío XII) y Avda. Colón (tramo entre Avda. Jorge Vigón y Avda. Lobete).

ZONA 4: Avda. Gran Vía (Números impares del tramo entre Lardero y Avda. Vara de Rey), Lardero (Números impares en el tramo entre Avda. Gran Vía y Avda. Pérez Galdós), Avda. Pérez Galdós (tramo entre Calle Lardero y Avda. Vara de Rey), Doctor Múgica (tramo entre Avda. Gran Vía y Avda. Pérez Galdós), María Teresa Gil de Garate (tramo entre Avda. Gran Vía y Avda. Pérez Galdós), Avda. República Argentina (tramo entre Avda. Gran Vía y Avda. Pérez Galdós), García Morato, San Antón y Avda. Vara de Rey (Números pares del tramo entre Avda. Gran Vía y Avda. Pérez Galdós).

ZONA 5: Avda. Gran Vía (Números impares del tramo entre Lardero y Labradores), Lardero (Números pares en el tramo entre Avda. Gran Vía y Avda. Pérez Galdós), Ciudad de Vitoria (tramo entre Vélez de Guevara y Lardero), Chile (tramo entre Avda. Gran Vía y Avda. Pérez Galdós), Fundición, Avda. Pérez Galdós (tramo entre Lardero y Vélez de Guevara), Labradores (tramo entre Gran Vía y Pérez Galdós) y Vélez de Guevara (entre Vitoria y Torremuña).

ZONA 6: Avda. Gran Vía (Números pares del tramo entre Daniel Trevijano y Avda. Murrieta), Avda. Gonzalo de Berceo (Tramo entre Avda. Murrieta y Beratúa), Canalejas, Guardia Civil, Saturnino Ulargui, Avda. Murrieta (tramo entre Plaza Alférez Provisional y Avda. Gran Vía) Industria, Avda. Murrieta (números pares del tramo entre Gran Vía y calle Industria), Antonio Sagastuy , Plaza Ángel Bayo, Industria, Valcuerna, Conde Superunda, Ramírez de Velasco y Beratúa (tramo entre Murrieta y Gonzalo de Berceo)

ZONA 7: Pl. Alférez Provisional, Portales (tramo entre Plaza Alférez Provisional y Once de Junio), Once de Junio, Bretón de los Herreros, Muro de la Mata, Siervas de Jesús, Daniel Trevijano, Avda. de Portugal, Avda. de La Rioja, Víctor Pradera, Miguel Villanueva, Vara de Rey (nºs pares del tramo entre Gran Vía y Miguel Villanueva), Gran Vía (nºs. pares del tramo entre Avda. Vara de Rey y Daniel Trevijano) y Plaza Ángel Bayo.

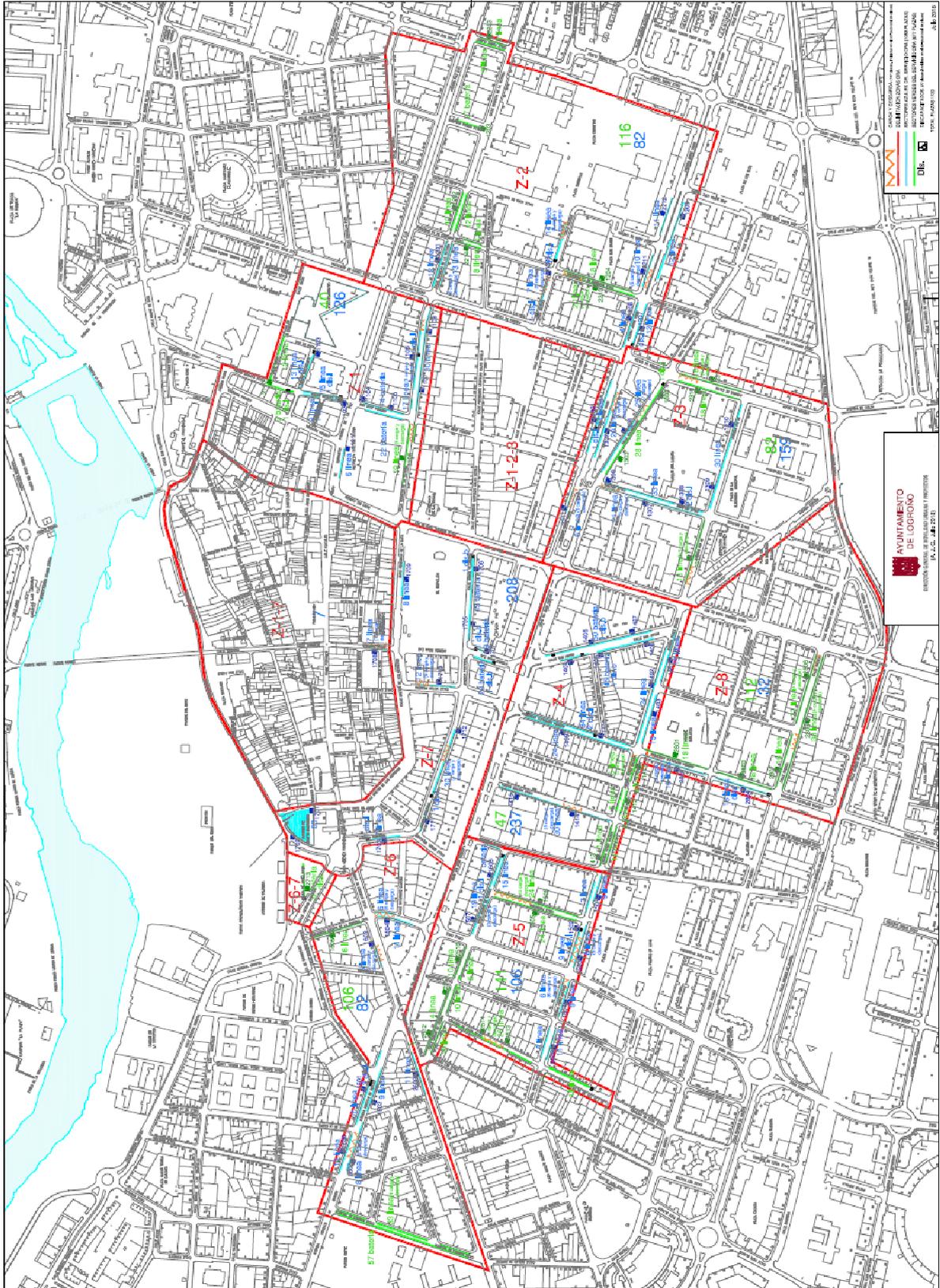
ZONA 8: República Argentina (tramo entre Pérez Galdós y Duques de Nájera), Duques de Nájera (acera números pares en tramo entre República Argentina y Belchite), calle Menéndez Pelayo, calle Huesca (tramo entre República Argentina y Vara de Rey), calle Somosierra (tramo entre

República Argentina y Vara de Rey), calle Santa Isabel, Vara de Rey (tramo entre Pérez Galdós y Duques de Nájera), calle Ingeniero La Cierva, Calle Oviedo, Calle Belchite (tramo entre Avda. España y calle Ingenieros Pino y Amorena), calle Ingenieros Pino y Amorena (Tramo entre Vara de Rey y Belchite) y calle Ingenieros Pino y Amorena (acera impares entre Belchite y Avda. España).

ZONA 1-2-3: Presidente Leopoldo Calvo Sotelo (Tramo entre Avda. Vara de Rey y Avda. Colón), Doctores Castroviejo (Tramo entre Avda. Vara de Rey y Avda. de Colón), Juan XXIII (Tramo entre Jorge Vigón y Duquesa. De la Victoria), Beti Jai, Ciriaco Garrido.

ZONA 1-7: Norte, San Gregorio, Barriocepo, Ruavieja, Marqués de San Nicolás, Plaza del Parlamento, Portales, Plaza del Mercado, Herrerías, Caballerías, Carnicerías, Juan Lobo, Mercaderes, La Merced, Santiago, Boterías, Sagasta, San Bartolomé, Plaza de San Bartolomé, El Cristo, San Juan, Ollerías, Marqués de Vallejo, Hnos. Moroy, El Peso, Capitán Gallarza, Laurel, Travesía de Laurel, San Agustín, Plaza San Agustín, La Cerrada, Travesía de San Juan, Albornoz, Valvanera, Cofradía del Pez, Travesía Excuevas, San Pablo, Plaza Mtez. Zaporta, El Puente, La Cadena, Plaza Amós Salvador, El Carmen, Travesía de Palacio, Pasaje de los Leones, Plaza Santiago y Plaza Ángel Bayo.

ANEXO VI PLANO ORA





ANEXO VII INSTRUCCIÓN ESPECÍFICA SOBRE REGULACIÓN DE TRÁFICO PARA EL DESARROLLO DE PRUEBAS DEPORTIVAS COMPETITIVAS Y MARCHAS CICLISTAS ORGANIZADAS.

1. Uso de vía

Las pruebas deportivas se disputarán con el tráfico completamente cerrado a los usuarios ajenos a dicha prueba, de forma que los participantes tengan uso exclusivo de las vías mientras las estén ocupando, excepto en los tramos de circulación ordinaria, en los que los participantes no compiten, ni van agrupados y circulan cumpliendo las normas y señales, comportándose como un usuario más de la vía.

Las marchas ciclistas se desarrollarán con el tráfico abierto, debiendo circular en todo momento en el mismo sentido de circulación al regulado en los carriles de las vías por las que transiten. Los ciclistas deberán circular agrupados en todo momento durante el desarrollo de la marcha. El incumplimiento de este requisito, podrá llevar aparejado la suspensión de la actividad por los agentes de Policía Local.

2. Control y orden de la actividad

Los accesos al espacio acotado para la actividad serán cerrados por personal habilitado de la organización, según lo establecido en el artículo 143.4 del Reglamento General de Circulación (en adelante RGC).

En las marchas ciclistas y en las pruebas deportivas dinámicas, que son aquellas en las que la prueba se desarrolla dentro de un área delimitada por un perímetro que se desplaza geográficamente de forma longitudinal con el movimiento de los participantes, se requiere acompañamiento de los agentes de Policía Local para señalar el inicio y final del espacio cerrado al tráfico.

Los participantes de la actividad deberán cumplir con las condiciones y obligaciones establecidas en los artículos 6, 11 y 14 del anexo II del RGC cuando se trate de pruebas deportivas y los artículos 20, 25 y 28 en caso de marchas ciclistas. Asimismo, en los tramos de circulación

ordinaria, los participantes deberán cumplir las normas y señales de la vía, siendo considerados como un usuario más de la misma.

3. Condiciones de cierre de la vía

El área de celebración de la actividad se acotará estableciendo dispositivos de cierre adecuadamente señalizados y balizados, señalizándose igualmente los desvíos de tráfico necesarios. Cuando las vías de acceso a la zona acotada no están pavimentadas, el cierre se hará mediante cintas de balizamiento y carteles informativos.

En su caso, la parte del recorrido de la prueba que discurra por sendas ciclables o peatonales, deberá quedar acotado y excluido a todo uso ajeno a la celebración de la prueba.

Policía Local podrá, con antelación a la celebración de la prueba, entregar al personal organizador la instrucción del servicio, en la que figurará el cometido del personal auxiliar para los cortes o desvíos de tráfico, así como las pautas oportunas para el correcto desarrollo de la prueba.

La persona de la organización responsable de seguridad vial estará al cargo de todo el personal auxiliar, y deberá indicar de modo preciso a cada uno de los integrantes, la función que deberá desempeñar, de acuerdo con el servicio marcado por Policía Local.

Previo al inicio de la prueba y con antelación suficiente comprobará que todos los puestos se encuentran cubiertos por el personal auxiliar y todas las personas conocen su cometido. Este hecho lo comunicará a la persona responsable del operativo de Policía Local firmando documento que acredite este extremo.

La persona responsable del operativo de Policía Local será la encargada de comunicar a la organización el inicio de la prueba, que nunca podrá iniciarse sin haber cubierto todos los puestos que figuran en el servicio, tanto por Policía Local como por personal auxiliar.

El organizador, a fin de informar a comunidades de vecinos, de garajes y a comercios afectados, colocará carteles informativos con una antelación mínima de 72 horas al inicio de la actividad, indicando el motivo y horario de los cortes de tráfico en las zonas afectadas, y los itinerarios alternativos, cuando existan.



El tiempo de cierre no podrá ser superior a los horarios establecidos en la autorización emitida por el Ayuntamiento de Logroño y la organización adoptará las medidas que sean oportunas para garantizar que la calzada esté totalmente libre de participantes cuando se levanten los dispositivos de cierre, comunicándolo a Policía Local.

Cuando se trate de marchas ciclistas y pruebas deportivas dinámicas, el inicio y final del espacio ocupado por los participantes estarán anunciados por los vehículos piloto de apertura y cierre de la organización que irán portando los carteles pertinentes. Dichos vehículos piloto guardarán una distancia mínima de 200 metros con respecto al primer y último participante. Los accesos laterales inmediatamente anteriores a la posición ocupada por el agente con la bandera roja se cerrarán con la antelación que se estime necesaria para garantizar que no existe circulación en sentido contrario entre el vehículo de apertura y el de bandera roja y permanecerán cerrados hasta que pase el vehículo piloto de cierre.

Los participantes de la marcha ciclista circularán, en general, respetando la prioridad de paso que corresponda en las intersecciones, no obstante el cruce de las mismas deberán hacerlo siempre agrupados. Se podrán realizar cortes intermitentes de la vía para facilitar el paso agrupado y seguro de los ciclistas. El personal habilitado de la organización se colocará en los lugares peligrosos, previamente determinados por el responsable de seguridad vial de la organización de la prueba, señalizando el paso de marcha.

4. Medios personales y materiales de la organización

En los puntos de corte de la vía y con suficiente antelación, se dispondrá la señalización necesaria para indicar las prioridades, prohibiciones y obligaciones en los desvíos de tráfico pertinentes.

Cuando se trate de actividades a celebrar en condiciones de poca visibilidad, dicha señalización se complementará con elementos luminosos.

Se dispondrá un cartel informativo en ambos sentidos antes de llegar al punto de corte indicando a los usuarios de la vía el corte por actividad deportiva, la duración estimada del mismo y los desvíos provisionales dispuestos para tal efecto.

En el punto de cierre de la vía se dispondrá de un mínimo de 2 personas encargadas de la apertura y cierre de las zonas con circulación restringida a accesos y permanecerán allí mientras sea necesario. La policía Local podrá verificar el correcto corte y apertura de la vía afectada por la prueba, así como realizar las modificaciones oportunas para garantizar la seguridad en cada momento, atendiendo a las necesidades existentes en el viario.

El personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de señales verticales R-2 (stop) y R400x (sentido obligatorio, según corresponda) incorporadas a una paleta, una linterna que produzca luz amarilla para hacer uso de ellas cuando la visibilidad sea escasa, vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en la normativa vigente, así como de algún dispositivo portátil de comunicación que le permita el enlace con los demás miembros de la organización, los agentes de Policía Local y/o los servicios de emergencia.

La señalización de los itinerarios cumplirá lo indicado en el artículo 8 del anexo II del RGC.

Los servicios sanitarios, requisitos de los responsables de actividad y personal auxiliar se ajustarán a lo establecido en los artículos 10, 12 y 13 del anexo II del RGC.

El organizador aportará al menos una ambulancia con soporte vital básico. En el caso de pruebas deportivas con vehículos a motor o actividades en las que exista un riesgo potencial grave como las de larga duración que requieran sobreesfuerzo con riesgo de deshidratación, etc., aportará, al menos, una ambulancia con soporte vital avanzado.

En el caso de pruebas deportivas dinámicas y marchas ciclistas, además deberán disponer de los vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para, en su caso, retirar los dorsales a los participantes rebasados por el bandera verde y para retirar la señalización al terminar la actividad y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración. Esta disponibilidad deberá de acreditarse documentalmente antes del inicio de la prueba. Los vehículos de la organización portarán los siguientes elementos:



- Vehículo piloto de apertura:
 - Cartel con la inscripción «Atención prueba deportiva. STOP», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
 - Señal V-2.
 - Luces de avería y de cruce encendidas.

- Vehículo piloto de cierre:
 - Cartel con la inscripción «fin de carrera. CONTINUE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
 - Señales V-2
 - Luces de avería y de cruce encendidas.

- Vehículos de acompañamiento situados en los accesos laterales a la zona de uso exclusivo por participantes de la prueba:
 - Cartel con la inscripción STOP
 - Señal V-2
 - Deberán informar al resto de usuarios sobre la imposibilidad de acceder a la vía y una vez que el vehículo piloto de cierre supere el acceso, se restablecerá la circulación ordinaria.

ANEXO VIII TIPOLOGÍAS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

TIPOLOGÍAS DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL



Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad Máxima	20 Km/h	30 Km/h	45 Km/h	45 Km/h	
Masa	≤ 25 Kg	≤ 50 Kg	≤ 25 Kg	≤ 300 Kg	
Capacidad Máx. (personas)	1	1	1	3	
Ancho máximo	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	
Radio Giro máximo	1 m	2 m	2 m	2 m	
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	
Altura Máxima	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	
Longitud Máxima	1 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m	
Timbre	NO	SI	SI	SI	
Frenada	NO	SI	SI	SI	

12.- PROPOSICIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL CAMBIA LOGROÑO DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE PUBLICIDAD DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Proposición presentada por el Grupo Municipal Cambia Logroño para la modificación de la Ordenanza Municipal de la Ciudad de Logroño.
2. Las Juntas de Portavoces celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Dar comienzo a la modificación de la Ordenanza Municipal de Publicidad de la Ciudad de Logroño, según el procedimiento que prevé el artículo 99 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Logroño, en los términos que aquí se proponen:

Sustituir el texto del artículo 10.2 para que quede de la manera siguiente: “Se permitirá la colocación de carteles sin necesidad de comunicación, siempre y cuando estos se refieran a actividades sin ánimo de lucro relacionadas con el ejercicio de los derechos de reunión, concentración o libertad de expresión. Estos carteles y pancartas podrán situarse en lugares en los que habitualmente se sitúa este tipo de objetos”.

13.- PROPOSICIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL CAMBIA LOGROÑO DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE FOMENTO DE LA CONVIVENCIA CIUDADANA

La proposición no ha sido aprobada por el Ayuntamiento Pleno.

14.- PROPOSICIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA, CAMBIA LOGROÑO, CIUDADANOS Y MIXTO SOBRE LA REVISIÓN DEL A ORDENANZA REGULADORA DEL A TENENCIA Y PROTECCIÓN DE ANIMALES DE COMPAÑÍA

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Proposición presentada por los Grupos Municipales Socialista, Cambia Logroño, Ciudadanos y Mixto, para la revisión de la Ordenanza Reguladora de la Tenencia y Protección de Animales de Compañía, con fecha 25 de abril de 2019.
2. Las Juntas de portavoces celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Aprobar y dar comienzo a la modificación de la Ordenanza Reguladora de la Tenencia y Protección de Animales de Compañía del Ayuntamiento de Logroño, según el procedimiento que se prevé en el art. 99 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Logroño, en los términos que aquí se proponen:

ORDENANZA REGULADORA DE LA TENENCIA Y PROTECCIÓN DE ANIMALES DE COMPAÑÍA**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Ordenanza Reguladora de la Tenencia y Protección de Animales de Compañía fue definitivamente aprobada por Acuerdo del Ayuntamiento Pleno, adoptado en su sesión celebrada con fecha 10 de octubre de 2002, publicándose el texto de la misma en el Boletín Oficial de La Rioja nº 129, de fecha 24 de octubre de 2002.

Con posterioridad, y mediante Acuerdo adoptado por el Ayuntamiento Pleno, en su sesión de 6 de octubre de 2011, se aprobó definitivamente una profunda modificación de la Ordenanza que afectó a una buena parte de su articulado. El texto refundido de dicha Ordenanza, con las modificaciones operadas, fue publicado en el Boletín Oficial de La Rioja, nº 132, de fecha 17 de octubre de 2011.

Transcurridos más de siete años desde la citada modificación, se propone abordar una nueva modificación de la Ordenanza para dar respuesta a nuevas necesidades que en este periodo han ido surgiendo en relación con la tenencia de animales de compañía y que justifican su incorporación a dicho texto normativo.

Las razones de interés general y los fines perseguidos por esta iniciativa normativa, que necesariamente precisan para su consecución la modificación proyectada, en términos de necesidad, eficacia y proporcionalidad, y que garantizan el cumplimiento de los principios de buena regulación en los que el ejercicio de la potestad reglamentaria de las Administraciones Públicas debe basarse -artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas-, son las siguientes:

En primer lugar, se introducen pequeñas modificaciones en ciertos artículos en cuanto a las referencias a las competencias y legislación autonómica y estatal que contienen, para evitar que tales referencias queden obsol

etas con el tiempo. Se introduce, dentro de la definición de animales de compañía, la referencia a los hurones domésticos, de acuerdo con la normativa autonómica.

Así mismo, se incorpora una triple clasificación de los animales en vagabundos, abandonados y perdidos, en función de si cuentan o no con identificación y de la existencia o no de denuncia tras su extravío, y se clarifica el régimen de ingreso, permanencia y adopción de estos animales en el Centro de Acogida, incorporando como novedad que los animales vagabundos pueden ser igualmente cedidos a las asociaciones protectoras de animales antes.

Con el mismo propósito, se introducen dos nuevos párrafos al artículo 17, para posibilitar que los animales que hayan ingresado en el Centro por denuncia de malos tratos o tortura, supuestos en los que la autoridad competente haya ordenado el internamiento, puedan ser cedidos en custodia provisional a las asociaciones protectoras de animales.

Finalmente, en este ámbito, se incorporan nuevas exigencias en la regularización de la situación jurídica y sanitaria de los animales que se entregan en adopción desde el Centro de Acogida (incluyendo la esterilización). En relación con este aspecto, y siguiendo las demandas formuladas desde las diversas asociaciones protectoras de animales, y por los Grupos Políticos Municipales, se introduce en el artículo 7.4 el objetivo de avanzar hacia el “sacrificio 0” de los animales no retirados en plazo por sus propietarios ni cedidos en adopción, así como de los vagabundos. De este modo, el Ayuntamiento deberá desarrollar las actuaciones de tenencia responsable de animales de compañía, a través de control de microchipado y control de cría de animales, campañas de promoción de la adopción, favorecer el apadrinamiento, campañas de esterilización y otras que permitan alcanzar dicho objetivo.

Por otro lado, se introducen, por un lado, y como novedad, una regulación de las colonias felinas, y por otro lado, algunas modificaciones en el régimen de tenencia de animales en vivienda, eliminando la prohibición de utilización de hembras no esterilizadas (como perros guardianes), y estableciendo un número máximo de 5 animales domésticos en vivienda, sin que quepa incrementar este número mediante la tramitación de una licencia de actividad. Es decir, se pretende que no se concedan licencias de actividad ambiental para la tenencia de más de 5 animales en viviendas particulares. En cuanto a la circulación de animales en las vías públicas, se introduce la referencia en el artículo 13, -dentro del régimen de zonas habilitadas para que los perros puedan circular sueltos-, a las parcelas de titularidad municipal en las que es posible soltar a los perros.

Además, se incorporan modificaciones de calado en la regulación de la tenencia de animales potencialmente peligrosos. En concreto, se identifica ya totalmente el catálogo de perros de razas potencialmente peligrosas con el establecido en la normativa estatal, eliminando la relación contenida hasta ahora en la Ordenanza, que incluía más razas. Correlativamente, se introduce una disposición transitoria para los titulares de animales potencialmente peligrosos de raza canina antes sometidos a licencia. Así mismo, se elimina la referencia del artículo 19.3 a los animales potencialmente peligrosos de raza no canina, pues supone la asunción de competencias en materia de salud del animal que son más bien de carácter autonómico, de acuerdo con la normativa estatal en materia de tenencia de animales potencialmente peligrosos (Ley 50/1999, de 23 de diciembre, de Régimen Jurídico de la Tenencia de Animales Potencialmente Peligrosos). Y, finalmente, y siguiendo en este punto la problemática advertida por la Policía Local, se introduce en el artículo 22 un procedimiento de actuación ante posibles incidentes provocados por agresiones protagonizadas por un perro u otro animal tanto a personas como a otros animales, a los efectos de valorar su potencial peligrosidad y posterior inclusión en el registro municipal de animales potencialmente peligrosos.



Por último, se introducen algunos tipos nuevos de infracción en el artículo 23, y se incrementan las cuantías establecidas para las sanciones económicas, para una mayor adecuación a la gravedad de los hechos constitutivos de infracción que la Ordenanza contempla.

Este proyecto de modificación de ordenanza se ha elaborado en ejercicio de la potestad reglamentaria atribuida a las Entidades Locales en el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y al amparo de los títulos competenciales reconocidos a los municipios en los artículos 25 y 26 de la citada norma –tras la modificación operada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local-, en materias como policía local, parques y jardines, protección de la salubridad pública, y, finalmente, de protección del medio ambiente. A ello se añade lo preceptuado por el Título IX de la citada Ley 7/1985, en cuanto al régimen de infracciones y sanciones en el ámbito local, así como lo dispuesto en la normativa estatal y autonómica en materia de tenencia de animales potencialmente peligrosos y de protección de animales.

De este modo, la Modificación de la Ordenanza reglamenta con absoluto respecto a los preceptos de la legislación sectorial estatal y autonómica sobre la materia, la prestación del servicio de recogida y atención a los animales vagabundos, abandonados y perdidos, la convivencia de animales y personas en las vías públicas, la tenencia doméstica de animales de compañía, el registro de animales de raza canina potencialmente peligrosos y la expedición de las licencias para su tenencia, como aspectos más relevantes, en cumplimiento del principio de seguridad jurídica del artículo 129.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Asimismo, ha sido objeto de publicación en trámite de consulta pública previa, para dar cumplimiento a lo preceptuado por el artículo 133.1 de la citada Ley, y en aplicación del principio de transparencia al que debe someterse la elaboración de reglamentos y ordenanzas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129.5 de la Ley 35/2015, de 1 de octubre, artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

Los animales son seres vivos dotados de sensibilidad física y psíquica, así como de movimiento voluntario, y deben recibir el trato que, atendiendo básicamente a sus necesidades etológicas, procure su bienestar.

El poseedor de un animal tiene la obligación de mantenerlo en buenas condiciones higiénico-sanitarias, manteniendo sus alojamientos limpios, desinfectados y desinsectados retirando periódicamente los excrementos y los orines.



Asimismo, tiene la obligación de abastecerles de agua potable y alimentación suficiente y equilibrada para mantener unos buenos niveles de nutrición y salud.

La tenencia de animales estará condicionada al cumplimiento de estas obligaciones por parte del propietario o poseedor para con su animal. Nadie debe provocar sufrimientos o maltratos a los animales o causarles estados de ansiedad o miedo.

Capítulo I. Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

1. Esta Ordenanza tiene por objeto regular la tenencia de animales de compañía en el término municipal de Logroño, armonizando la convivencia de los mismos y las personas con los posibles riesgos para la salud pública, la sanidad ambiental, la tranquilidad, y seguridad de personas y bienes, y garantizando la protección debida a estos animales.

2. Los animales forman parte imprescindible del ecosistema humano y como tales tienen derecho a ser tratados en las condiciones de mayor dignidad posible. En todo caso siempre prevalecerá el derecho del ser humano sobre el del animal.

3. Animal de compañía es aquel mantenido por el hombre, principalmente en su hogar, por placer y compañía, sin que exista actividad lucrativa alguna, y en todo caso las especies canina y felina, en todas sus razas, así como los hurones domésticos (*mustela putorius*).

4. La presente Ordenanza no será de aplicación a los animales pertenecientes a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

5. A efectos del censo municipal, se estará a lo dispuesto en el Decreto 61/2004, de 3 de diciembre (BOR no157 de 9 de diciembre de 2004), por el que se aprueba el Reglamento regulador de la identificación de animales de compañía (perros, gatos y hurones) en la Comunidad Autónoma de La Rioja o normativa que lo sustituya. Para la actualización permanente del mismo, se considerará como animales censados, todos aquellos del municipio de Logroño incluidos en la Base de Datos del Registro de Identificación de Animales de Compañía de la Comunidad Autónoma de La Rioja (R.I.A.C.).

Artículo 2. Documentación sanitaria



Los propietarios de perros tendrán en su posesión y perfectamente cumplimentada la documentación sanitaria que en cada momento tenga establecida como obligatoria el Gobierno de La Rioja y constituirá infracción grave a esta Ordenanza el no poseerla al serle requerida por algún agente de la autoridad municipal, debiendo presentarla en el plazo de 48 horas como máximo en el lugar que se le indique.

Artículo 3. Actuaciones sanitarias

1. En los casos de declaración de epizootías, los dueños de los animales cumplirán las disposiciones preventivas que se dicten por las Autoridades competentes.
2. Los animales no vacunados, cuando sea obligatorio, serán recogidos por los Servicios Municipales y a sus dueños se les aplicarán las sanciones correspondientes.
3. Los propietarios de animales colaborarán en las campañas sanitarias que oficialmente se establezcan para la mejora del estado sanitario de éstos.
4. En caso de que un agente de la Policía Local recoja un animal de compañía que requiera de asistencia veterinaria fuera del horario del Centro de Acogida de Animales de Logroño, se le requerirán los gastos de asistencia sanitaria al propietario, y subsidiariamente al Ayuntamiento de Logroño.

Artículo 4. Supuestos de control veterinario

1. Los animales que hayan causado lesiones a personas o a otros animales, así como los sospechosos de padecer rabia, deberán ser sometidos a control veterinario oficial, si así lo tiene establecido la Consejería que tenga atribuidas las competencias en materia de salud.
2. A petición del propietario y previo informe favorable de los Servicios Veterinarios, la observación del animal agresor podrá realizarse en el domicilio del dueño, siempre que el animal esté debidamente documentado (vacunación e inscripción en el Registro de Identificación de Animales de Compañía de la Comunidad Autónoma de La Rioja o cualquier otra que establezca la legislación vigente).
3. Los gastos que se ocasionen por la retención y control de los citados animales serán satisfechos por los propietarios de los mismos, de acuerdo con lo dispuesto en la Ordenanza Fiscal vigente.

Artículo 5. Internamiento en el centro de acogida de animales



1. Las autoridades competentes tienen la obligación de poner en conocimiento de las autoridades competentes los casos en los que pueda haber indicios de maltrato, mantenimiento de los animales en condiciones indebidas o cualesquiera otros que contravengan lo establecido en la normativa sobre protección animal aplicable de los que tengan conocimiento.

Cuando las autoridades veterinarias competentes determinen el internamiento en el Centro de Acogida de Animales, será preceptivo que la orden de ingreso precise el tiempo de observación a que debe ser sometido y la causa que determina el internamiento, indicando además a cargo de quién se satisfarán los gastos que se originen. Dicha orden de ingreso deberá ser notificada fehacientemente al propietario del animal.

2. Salvo Orden en contrario, transcurrido el plazo de observación determinado por la Autoridad competente desde el internamiento del animal, sin haber sido recogido, pese a haber sido requerido el dueño para ello, se procederá en la forma que marca el Artículo 7 de esta Ordenanza.

Artículo 6. Animales vagabundos, abandonados o perdidos

1. Se considera animal vagabundo aquel que carezca de identificación y circule sin ser conducido por una persona dentro del término municipal de Logroño.

2. Se considerará animales abandonados los que, a pesar de ir provistos de identificación, circulen libremente sin la compañía de persona alguna y no haya sido denunciado su extravío por su propietario o persona autorizada en el plazo de 48 horas.

Tienen la consideración de animales perdidos los que, a pesar de ir provistos de identificación, circulen libremente sin la compañía de persona alguna, existiendo denuncia de su extravío en el plazo anteriormente señalado.

3. Los animales vagabundos y abandonados serán recogidos y conducidos al Centro de Acogida de Animales. Si el animal se encuentra provisto de identificación, deberá comunicarse a su propietario la recuperación practicada de forma inmediata.

4. Estos animales permanecerán en dicho Centro hasta que sean retirados por sus dueños, adoptados o acogidos. En el caso de los animales recuperados por sus dueños, estos abonarán previamente los gastos correspondientes a su recogida, identificación, localización del dueño, manutención y atención sanitaria.

Artículo 7. Actuaciones con animales abandonados, perdidos, vagabundos y cedidos.

1. Los animales recogidos y que no hayan sido reclamados por sus dueños en el plazo citado en el artículo anterior, quedarán a disposición de quienes los deseen adoptar o apadrinar. El Ayuntamiento promoverá activamente la adopción de estos animales.

2. Los animales adoptados se entregarán identificados y con su situación sanitaria regularizada en todos los casos. Asimismo, se entregarán esterilizados o con el compromiso de esterilización en caso de no tener la edad pertinente, siendo controlado este hecho por la Oficina de bienestar animal. Los gastos derivados de estas actuaciones correrán a cargo del adoptante.

3. Los animales no retirados por sus propietarios en el plazo establecido en la normativa citada, ni cedidos en adopción, así como los vagabundos, se sacrificarán mediante aquellos métodos autorizados por la legislación que regula específicamente esta materia. No obstante, antes de su sacrificio, se intentará el apadrinamiento temporal o su posible cesión a las asociaciones protectoras de animales legalmente constituidas, siempre que se comprometan a regularizar su situación sanitaria y se hagan responsables de tales animales, comunicando al órgano competente de la Comunidad Autónoma los datos del nuevo titular.

Se prohíbe el sacrificio de gatos, perros y hurones en las instalaciones para el mantenimiento de animales de compañía, centros o clínicas veterinarias y en los núcleos zoológicos en general, excepto cuándo la situación clínica del animal sea irreversible y para evitar su sufrimiento, sea necesaria la realización de un sacrificio.

El plazo para recuperar un animal sin identificación es de diez días hábiles. Los propietarios que quieran recuperar sus animales deberán acreditar que son los propietarios de los mismos aportando la tarjeta sanitaria del animal, o cualquier otro documento que le permita identificarse como tal, así como abonar los gastos derivados de la recogida y mantenimiento, contados a partir de la fecha de su recogida, independientemente de las sanciones pertinentes que les puedan ser de aplicación. Transcurrido dicho plazo, y mientras se alcanza el objetivo de implantar el Sacrificio Cero, se establecerá un plazo mínimo de sesenta días para proceder a su sacrificio y en todo caso durante este periodo de tiempo se intentará por todos los medios su posible cesión, acogida temporal o adopción.

Si se trata de un animal perdido, el ayuntamiento debe notificar a la persona propietaria o poseedora que tiene un plazo de veinte días para recuperarlo y abonar previamente todos los gastos originados. Transcurrido dicho plazo, y mientras se alcanza el objetivo de implantar el Sacrificio Cero, se establecerá un plazo mínimo de sesenta días para proceder a su sacrificio y en

todo caso durante este periodo de tiempo se intentará por todos los medios su posible cesión, acogida temporal o adopción, efectos que deben haber sido advertidos en la notificación mencionada.

Asimismo, si transcurrido el plazo de diez días su propietario o persona poseedora no ha ido a recuperarlo, se procederá por parte del Ayuntamiento a dar el perceptivo aviso a la Consejería de Agricultura Ganadería y Medio Ambiente a efectos de iniciar un expediente de sanción por abandono.

Si se trata de un animal abandonado, el Ayuntamiento dará el perceptivo aviso a la Consejería de Agricultura Ganadería y Medio Ambiente a efectos de iniciar un expediente de sanción por abandono.

Si se trata de un animal cedido por su propietario al Centro de Acogida, y mientras se alcanza el objetivo de implantar el Sacrificio Cero, se establecerá un plazo mínimo de tres meses para proceder a su sacrificio y en todo caso durante este periodo de tiempo se intentará por todos los medios su posible cesión, acogida temporal o adopción.

En cualquier momento, la custodia de los animales de compañía podrá ser delegada provisionalmente a otras personas físicas o jurídicas, si la salud o la no adaptación del animal, aconsejado por un veterinario lo requiere.

Todos los animales serán publicitados en la página Web del Centro de Acogida, en el momento de su ingreso, indicando los datos del animal, sus circunstancias, y plazos de vencimiento. Se promocionará a todos los animales por igual.

4. Se tenderá a alcanzar el objetivo de Sacrificio Cero de los animales en un plazo de tres años, revisable cada año, salvo para evitar su sufrimiento o por motivos de sanidad y bienestar del animal, de seguridad de las personas o los animales y de existencia de riesgo para la salud pública o medioambiental.

Durante la recogida o retención de los perros se les mantendrá en condiciones compatibles con los imperativos biológicos de su especie.

5. En cuanto a los gatos, si se produce el rechazo mayoritario a la existencia de gatos sin dueño en patios y jardines privados, la Comunidad de Propietarios podrá solicitar, aportando copia del Acta de la reunión, la intervención del Servicio de recogida del Ayuntamiento para que proceda a retirarlos utilizando sistemas adecuados a la naturaleza de los gatos.



6. El Centro de Acogida de Animales dispondrá de las necesarias instalaciones para alojar a los gatos recogidos, respetando los requerimientos específicos de estos animales, y permaneciendo en el Centro hasta su adopción.

Artículo 8 Colonias felinas.

1. Con el objeto de promover tanto la protección animal como el control poblacional de los gatos, el Ayuntamiento podrá autorizar, en aquellas ubicaciones urbanas en las que las condiciones del entorno lo permitan, colonias felinas controladas a partir de poblaciones existentes de gatos no identificados que vivan en la calle. No se podrán establecer colonias felinas en entornos naturales.

2. Los gatos, tras su captura y control sanitario, serán identificados electrónicamente a nombre de la Oficina de bienestar animal, marcados de forma visible, preferiblemente en la oreja, esterilizados y devueltos a la colonia. La captura se realizará mediante la instalación de jaulas trampa o métodos similares que, en ningún caso, ocasionará daños innecesarios.

3. Los animales pertenecientes a las colonias serán alimentados diariamente y dispondrán en todo momento de agua limpia. El alimento no se dejará directamente en el suelo y los restos se limpiarán con la suficiente frecuencia para evitar riesgos sanitarios y ensuciar la vía y los espacios públicos.

4. El establecimiento de colonias felinas conllevará la creación de un registro de las mismas en la Oficina para el bienestar animal, en el que constará el responsable de su gestión, el número de gatos que la componen, su ubicación y lugares de alimentación, su número de microchip, sexo, si está esterilizado o no, y si está marcado o no, así como su fecha de entrada en la colonia.

5. Se establece la figura del alimentador/cuidador de colonias felinas debidamente acreditado por el Ayuntamiento mediante carnet, y registrado en la Oficina para el bienestar animal. El Ayuntamiento asumirá todos los gastos de gestión de las colonias, incluida la responsabilidad civil, a través de la Oficina para el bienestar animal.

Capítulo II. De los perros

Artículo 9. Perros guardianes.



1. Los perros guardianes que se encuentren en una finca, casa de campo, chalet, parcela, terraza o cualquier otro lugar delimitado, independientemente de su raza, deberán tener más de un año de edad y disponer de vallado con altura y cerramiento adecuados para proteger a las personas o animales que se acerquen a esos lugares. Dentro de ese vallado no podrán estar atados permanentemente y deberán disponer de un lugar de cobijo adecuado a su raza, tamaño, y condiciones físicas.

2. No se podrán tener perros guardianes en fincas, casas de campo, chalets, parcelas, terrazas o cualquier otro lugar si no disponen de vallado,

Artículo 10. Perros guía

1. Los perros-guía que acompañen a personas con discapacidad visual, y demás modalidades de perros de asistencia que acompañen a personas con algún otro tipo de discapacidad, de conformidad con la normativa vigente, podrán viajar en todos los medios de transporte público urbano y tener acceso a locales, lugares y espectáculos públicos, sin pago de suplementos, siempre que cumplan lo establecido en el mismo, especialmente respecto al distintivo oficial.

2. Tendrá la consideración de perro-guía aquel del que se acredite haber sido adiestrado en centros nacionales o extranjeros, para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad visual.

3. Será considerado perro de asistencia aquel del que se acredite haber sido adiestrado en centros nacionales o extranjeros, para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con alguna otra discapacidad física.

4. La persona discapacitada y asistida por el perro será responsable del correcto comportamiento de éste y de los daños que pueda ocasionar a terceros.

Capítulo III. Normas de convivencia e higiénico-sanitarias.

Artículo 11. Tenencia de animales en viviendas.

1. La tenencia de animales de compañía en viviendas urbanas queda condicionada a que no causen molestias a los vecinos, teniendo este carácter aquellas actuaciones que estén prohibidas por la normativa municipal, autonómica o estatal.

2. No se permitirá tener animales en viviendas o locales deshabitados, así como en solares o patios donde no se les pueda vigilar. Tampoco se podrán tener de forma permanente en terrazas, balcones o en patios de la Comunidad de Propietarios, debiendo siempre pasar la noche en el interior de la vivienda.

En todo caso, ante la imposibilidad de que vivan sueltos en esa propiedad, se les habilitará un cerramiento adecuado en el que en ningún caso, pueden estar encerrados permanentemente o durante la mayor parte del día, atendiendo sus poseedores o propietarios a las obligaciones que como tales se indican en la presente Ordenanza.

Artículo 12. Circulación de animales por las vías públicas.

1. Queda prohibida la circulación por las calles, plazas y parques públicos de aquellos animales que no vengán acompañados y conducidos, provistos de collar, y sujetos mediante cadena, correa o cordón resistente. Su tenedor o cuidador deberá ser persona responsable y con capacidad suficiente para mantener el control del animal en todo momento.

Los perros, cuando el temperamento del animal así lo aconseje, bajo la responsabilidad del dueño o poseedor, deberán ir, además, provistos de bozal.

2. Por razones de salud pública y protección del medio ambiente urbano, reducción de molestias, daños o focos de insalubridad, se prohíbe el suministro de alimentos a animales vagabundos o abandonados, silvestres o asilvestrados. Se exceptúan aquellos lugares que el Ayuntamiento dote de fauna para disfrute de los ciudadanos.

Los propietarios de inmuebles y solares adoptarán las medidas oportunas al efecto de impedir la proliferación en ellos de animales asilvestrados, siempre que estas medidas no supongan sufrimiento o malos tratos para los animales implicados.

3. Los ciudadanos informarán de la existencia de animales vagabundos a los servicios de recogida del Ayuntamiento pudiendo, mientras ésta se produce, facilitarles agua, comida y cobijo si les es posible.

4. Se prohíbe permitir la entrada de animales en zonas destinadas a juegos infantiles.

5. No se consentirá que los animales beban directamente de los grifos o caños de agua de uso público.

Artículo 13. Responsabilidad del propietario

De los daños o afecciones a personas y cosas, y de cualquier acción de ensuciamiento de la vía pública producida por los animales será directamente responsable su propietario. Y, en ausencia del propietario, será responsable subsidiario la persona que en el momento de producirse la acción lleve al animal.

Artículo 14. Perros sueltos

1. Los perros solamente podrán estar sueltos en las zonas acotadas por el Ayuntamiento, debidamente señalizadas, en los siguientes horarios que coincidirán cada año en su cambio, con el cambio de hora:

- En primavera-verano: desde las 22,00 horas a las 7,30 horas del día siguiente.
- En otoño-invierno: desde las 20,00 horas a las 7,30 horas del día siguiente.

2. En la actualidad esas zonas son las siguientes:

- Parque del Ebro
- Espacio de la margen izquierda del río Ebro, comprendido entre la pasarela peatonal y el camping.
- Aparcamiento del nuevo campo de fútbol.
- Parque de las Chiribitas
- Explanada del Ferial
- Parque de las Fontanillas
- Parque del Horcajo (Yagüe)
- Parque de la calle Artesanos (Varea)
- Plaza de Libourne
- Plaza de los Tilos
- Parque de San Miguel
- Zonas libres de las calles Juan Boscán y Estambrera (colindantes con las antiguas instalaciones de SAVIN)
- Parque de la Ribera
- Plaza de la Paz
- Aquellas zonas que estén sin urbanizar.
- Zona verde al norte de la calle Avda. de la Sonsierra (El Campillo)
- Parque de la Isla

- Parque de la Concordia
- Parque de El Cubo
- Zona verde al norte de la calle Alemania.
- Parque La Solana
- Zona verde de El Arco junto a la Circunvalación
- Zona verde del perímetro de la urbanización La Cava
- Zona verde del perímetro de la urbanización Fardachón junto al acceso a la autopista
- Zona verde al oeste de las calles Nestares y Panzares
- Parque de San Adrián
- Plaza Juan Miró
- Plaza de la Vendimia
- Zona verde interior de la urbanización Montesoria
- Parque Guindalera
- Parque Luis Díez del Corral
- Parque de Los Cedros
- Parque del Iregua
- Zona verde de conexión entre los parques de La Ribera y el Iregua
- Zona verde comprendida entre la vía férrea y la calle Tirso de Molina
- Zona verde en la intersección de las calles Río Lomo y Tudela
- Zona verde comprendida entre Avda. de Zaragoza, vía férrea y puente sobre el Iregua
- Plaza Rancagua
- Parque Felipe VI

En el soto inundable del Parque del Ebro y en el Pozo Cubillas podrán estar sueltos sin limitación horaria.

3. De igual forma, los perros podrán estar sueltos sin limitación horaria en la nueva "Área Canina" del Parque de los Enamorados, así como en futuras áreas que se desarrollen con idéntica finalidad.

4. En cualquier caso, los propietarios o tenedores de los perros deberán mantener control sobre ellos a fin de evitar tanto las molestias o daños a las personas y a los demás animales, como el deterioro de bienes o instalaciones públicas. Para ello, deberán mantener el perro a la vista a una distancia que permita la intervención en caso necesario.

5. Mediante Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local podrá modificarse la relación de zonas acotadas, los horarios y los espacios habilitados sin limitación horaria, previo informe favorable emitido por los técnicos municipales en que se valore la oportunidad y necesidad de la medida.

Artículo 15. Prohibiciones

Salvo en el supuesto previsto en el artículo 10, perros guía; o las exclusiones que recoja la correspondiente legislación de aplicación, se podrá prohibir:

1. La entrada y permanencia de perros y otros animales de compañía en hoteles, pensiones, bares, restaurantes, cafeterías y establecimientos similares, así como en ascensores de edificios, zonas destinadas a juegos y esparcimiento infantil y jardines, excepto lo previsto en el Art. 14.

Esta prohibición se establecerá a criterio del dueño del establecimiento mediante carteles visibles situados a la entrada, o de la Comunidad de Propietarios.

2. El traslado de animales en los medios de transportes públicos, de acuerdo con la reglamentación correspondiente de este sector. También podrá establecerse un lugar determinado en el vehículo para el acomodo del animal. En todo caso, podrán ser trasladados en transportes públicos todos aquellos animales pequeños que viajen dentro de sus cestas, o jaulas.

3. La entrada de perros y otros animales en locales de espectáculos públicos, deportivos y culturales, salvo en aquellos casos que por la especial naturaleza de los mismos, esta sea imprescindible.

Artículo 16. Prohibición de ensuciar la vía pública

1. Como medida higiénica, las personas que porten animales de compañía por la vía pública, están obligados a impedir que éstos hagan sus deposiciones sólidas en lugares distintos a los habilitados para ello.

2. Si los animales realizan sus deposiciones en otros lugares su conductor está obligado a recoger y retirar sus excrementos y a limpiar la zona que haya resultado manchada con los elementos precisos para ello (bolsas, recogedor, etc.). Las bolsas, debidamente cerradas deberán ser depositadas en los contenedores situados por el Ayuntamiento en la vía pública.

3. Asimismo, las personas que porte animales de compañía por la vía pública, deberán impedir que éstos orinen en las fachadas de los edificios y locales, así como en elementos de mobiliario urbano, excepto alcantarillas, alcorques, superficies de tierra o encespadas y árboles.

Artículo 17. Animales muertos



1. Queda terminantemente prohibido el abandono de animales muertos. La recogida de animales muertos se realizará por el Servicio de Limpieza o por el que se constituyese al efecto por la Administración Municipal. En ambos casos, la recogida conllevará la identificación del animal, a los efectos de practicar la baja en el Registro de Identificación de Animales de Compañía (RIAC), en un plazo de 48 horas.
2. El propietario que haga uso de este servicio estará obligado a satisfacer la tasa ó precio que corresponda, a excepción de las Sociedades Protectoras de Animales legalmente reconocidas.
3. Los animales muertos, retirados por los servicios municipales u otros servicios que actúen en el municipio, deberán ser inspeccionados para comprobar su identificación a efectos de valorar un posible abandono y sí lo hubiese dar cuenta a la Autoridad competente. En todo caso se avisará a su propietario.

Capítulo IV. Protección de animales

Artículo 18. Malos tratos

Los animales cuyos dueños sean denunciados por causarles malos tratos o tortura, síntomas de agresión física o desnutrición, así como si se hubieran diagnosticado enfermedades transmisibles al hombre, podrán ser confiscados o aislados si su propietario o persona de quien dependan no adoptaran las medidas oportunas para cesar en tal actuación.

A las 48 horas de comunicada la denuncia se evaluará la actuación del dueño del animal.

En estos casos, si el aislamiento conlleva la orden de ingreso de los animales maltratados en el Centro de Acogida de Animales, en los términos del artículo 5 de esta Ordenanza, los animales podrán ser cedidos con carácter provisional en custodia a las asociaciones protectoras de animales legalmente constituidas, previa solicitud de la asociación interesada.

La cesión en custodia no supone la adquisición de derecho alguno sobre el animal frente a su propietario, aunque sí constituye opción preferente para la adopción en el momento en el que ésta resulte posible. En el caso de animales confiscados o aislados, éstos ingresarán en el Centro de protección animal, que se ocupará de su adopción o custodia. El propietario pierde todo el derecho sobre el animal y en ningún caso le será devuelto, aunque éste correrá con los gastos generados por el animal durante el periodo de custodia.

Cualquier persona que advierta la existencia de animales accidentados o en inminente riesgo de sufrir daños y/o presumiblemente abandonados por las vías y espacios públicos debe comunicarlo a los servicios municipales competentes en las materias reguladas en la presente ordenanza, para que puedan ser socorridos, recogidos, y atendidos.

Se consideran malos tratos los enumerados en el artículo 7 de la Ley 6/2018 de Protección de los animales en la Comunidad Autónoma de La Rioja, o normativa posterior que la sustituya.

Capítulo V. De la tenencia de animales potencialmente peligrosos

Artículo 19. Definiciones

1. Tienen la consideración de animales potencialmente peligrosos todos los que perteneciendo a la fauna salvaje, siendo utilizados como animales domésticos de guarda, de protección o de compañía, con independencia de su agresividad, pertenecen a especies o razas que tengan capacidad de causar la muerte o lesiones a las personas o a otros animales y daños a las cosas.
2. Tienen la consideración de perros potencialmente peligrosos aquellos a los que se refiere el artículo 2 del Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo (B.O.E. nº 74, de 27 de marzo), por el que se desarrolla la Ley 50/1999, de 23 de diciembre, sobre el régimen jurídico de la tenencia de animales potencialmente peligrosos, así como sus Anexos I y II.

Artículo 20. Registro, licencia y censo de animales potencialmente peligrosos

1. Los propietarios de animales (perros o de otras especies) potencialmente peligrosos, en el plazo de tres meses desde su nacimiento o un mes desde su adquisición, están obligados a inscribirlos en el Registro municipal de animales potencialmente peligrosos, en el cual se especificará además de los datos del propietario, lugar de estancia del animal y descripción del animal con la especie y raza, si está destinado a convivir con los seres humanos o si, por el contrario, tiene finalidades distintas como la guarda, protección u otra que se indique.
2. Para poder adquirir y registrar un animal potencialmente peligroso son requisitos necesarios a cumplir a la hora de registrarlos los siguientes:
 1. Ser mayor de edad y aportar certificado de no haber sido privados judicial o gubernativamente de la tenencia de dichos animales.

2. Aportar certificado de no haber sido condenado por delitos de homicidio, lesiones, torturas, contra la libertad o contra la integridad moral la libertad sexual y la salud pública, de asociación con banda armada o de narcotráfico, así como ausencia de sanciones por infracciones en materia de tenencia de animales potencialmente peligrosos.
 3. Presentar un certificado de aptitud física y psicológica expedido por un facultativo en ejercicio y que será renovado cada 5 años.
 4. Acreditar cada año el tener formalizado un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros que puedan ser causados por sus animales, por la cuantía mínima de 120.000 euros.
 5. En todas aquellas especies en que técnicamente sea posible y especialmente en los perros, habrán sido identificados con un transponder o microchip con un código alfanumérico que figurará en la hoja de solicitud de registro y acreditado por un justificante del veterinario que realizó la identificación.
3. En todo caso, la tenencia de estos animales requerirá licencia municipal, concedida con los requisitos y condiciones establecidos en el Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo, (B.O.E. nº 74, de 27 de marzo).
4. Para la inscripción en el Registro municipal de animales potencialmente peligrosos, será requisito inexcusable la previa concesión de la licencia municipal, en los términos establecidos en el apartado anterior.

Artículo 21. Comercio de los animales potencialmente peligrosos en Logroño.

Las operaciones de compraventa, traspaso, donación o cualquier otra que suponga cambio de titular de animales potencialmente peligrosos requerirán el cumplimiento de estos requisitos:

- a) Que el vendedor tuviese registrado ese animal, y se adjunte copia, del registro en Logroño o en la localidad de origen.
- b) Que el comprador reúna y presente los requisitos establecidos en el artículo 20 que regula el Registro - Censo de animales potencialmente peligrosos.

c) La inscripción en el Registro de la transmisión se realizará por el adquirente en el plazo de 15 días desde la misma. El adquirente en el mismo acto de registro puede presentar la baja firmada del transmisor.

Artículo 22. Control de animales potencialmente peligrosos.

1. La presencia de animales potencialmente peligrosos en lugares o espacios públicos o privados de concurrencia pública, exigirá que la persona que los conduzca y controle lleve consigo la licencia administrativa a que se refiere el artículo 20 de esta Ordenanza, así como resguardo acreditativo de tener contratado y en vigor un seguro de responsabilidad civil por los daños a terceros que puedan ser causados por sus animales, por cuantía mínima de 120.000 euros. Esta licencia acredita la inscripción del animal en el Registro Municipal de animales potencialmente peligrosos.

2. Los animales de la especie canina potencialmente peligrosos, en lugares y espacios públicos, o privados de concurrencia pública, deberán llevar obligatoriamente bozal apropiado para la tipología racial de cada animal.

3. Igualmente, los perros potencialmente peligrosos, en lugares y espacios públicos, o privados de concurrencia pública, deberán ser conducidos y controlados con cadena o correa no extensible de menos de 2 metros, sin que pueda llevarse más de uno de estos perros por persona, que, en todo caso, será mayor de edad. Estos perros no podrán circular sueltos en ningún supuesto y bajo ninguna circunstancia.

4. La autoridad municipal procederá a la intervención cautelar, y traslado al Centro de Acogida de Animales, de cualquier animal considerado potencialmente peligroso, cuando su propietario no cumpla con las medidas contenidas en la presente Ordenanza y en la normativa estatal de régimen jurídico de la tenencia de animales potencialmente peligrosos, en especial la obligación contenida en el apartado 1 de este artículo, sin perjuicio de las sanciones económicas que pudieran imponerse.

5. El internamiento de un animal considerado potencialmente peligroso por mandato de la autoridad en el Centro de Acogida de Animales, deberá ir acompañado de una orden de ingreso en la que conste:

a) La causa o causas del mismo.

b) La identificación del propietario y, en su caso, de la persona o personas autorizadas para la retirada del animal.

- c) Circunstancias bajo las cuales se procederá a la devolución del animal.
- d) El plazo máximo de retención del animal, que no podrá superar en ningún caso los 15 días.

6. Regularizada la tenencia del animal potencialmente peligroso mediante la concesión a su dueño de la preceptiva licencia y posterior inscripción en el Registro Municipal, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos exigidos, el Ayuntamiento autorizará la devolución del animal a su propietario.

7. Transcurrido el plazo máximo de retención del animal sin que se haya regularizado su situación por el propietario y, en consecuencia, sin que se haya autorizado su devolución, el animal quedará a disposición municipal a los efectos de su cesión o adopción.

Artículo 23. Agresiones a personas o a otros animales.

En aquellos casos en los que se requiera la intervención de la Policía Local ante incidentes provocados por agresiones protagonizadas por un perro u otro animal a personas y otros animales, deberá valorarse la potencial peligrosidad del animal, a los efectos previstos en el artículo 2 apartado 3 del Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo, conforme al siguiente procedimiento:

1. La Policía Local deberá emitir el correspondiente informe, que será remitido a la Dirección General de Medio Ambiente, en el que conste la descripción de los hechos acaecidos, los datos identificativos del titular o poseedor del animal, así como el número de microchip, si consta, del citado animal.

2. La potencial peligrosidad del animal agresor será declarada mediante Resolución de Alcaldía, previo informe solicitado a los servicios veterinarios del Centro de Acogida de Animales, que deberán emitirlo atendiendo a criterios objetivos.

3. Para la realización del informe sobre la potencial peligrosidad, el propietario o poseedor del perro deberá conducirlo al Centro de Acogida de Animales de Logroño en el plazo de diez días naturales contado a partir de la fecha en la que se hubiera producido el incidente de agresión, con el conocimiento de la Policía Local. El incumplimiento de esta obligación conllevará que se inicie el correspondiente expediente sancionador para la imposición de multa, por la infracción contemplada en el artículo 24.2.k).

4. En el caso de que se declare la potencial peligrosidad, la Resolución de Alcaldía requerirá al interesado para que aporte la documentación necesaria para la solicitud, o en su caso, obtención de la licencia para la tenencia de animales potencialmente peligrosos, y posterior inscripción en el



Registro Municipal de Animales Potencialmente Peligrosos, con la advertencia expresa de que, en caso contrario, se iniciará expediente sancionador por la infracción contemplada en el artículo 24.2.d).

5. En el supuesto de que el propietario del animal declarado potencialmente peligroso no quisiera hacerse cargo del mismo, deberá entregarlo al Centro de Acogida de Animales, a los efectos previstos en el artículo 7.

Capítulo VI. De infracciones y sanciones

Artículo 24. Infracciones

Las infracciones de las disposiciones de esta Ordenanza se califican, en razón de su entidad, en muy graves, graves y leves.

Tendrán la consideración de infracciones administrativas muy graves las siguientes:

–Maltratar o agredir físicamente a los animales o someterlos a cualquier otra práctica que les suponga sufrimientos o daños permanentes, lesiones graves o la muerte.

–Ordenar o celebrar espectáculos u otras actividades en las que los animales resulten dañados o sean objeto de tratamientos antinaturales o de manipulaciones prohibidas por la legislación vigente y de forma específica, las peleas de perros.

–Dejar abandonado o vagabundo un animal potencialmente peligroso.

–Tener perros o animales potencialmente peligrosos sin licencia.

–Vender o transmitir por cualquier título un perro o animal potencialmente peligroso sin haberlo tenido previamente censado o registrado.

–Tener suelto un perro o animal potencialmente peligroso en lugares públicos o sin bozal adecuado.

–No tener contratado el seguro de responsabilidad civil, en los casos en que sea obligatorio.

–Adquirir un perro potencialmente peligroso por personas menores de edad o privados judicial o gubernativamente de su tenencia.



–La comisión de una infracción grave por segunda vez en el plazo de un año, cuando así haya sido declarada por resolución firme.

–Depositar alimentos emponzoñados o manipulados en vías públicas y espacios públicos, con el objeto de causar daños a los animales.

–No conducir a los perros u otros animales que hayan protagonizado agresiones a personas y otros animales al Centro de Acogida para su valoración por los servicios veterinarios en el plazo establecido, al objeto de declarar, si procede, su potencial peligrosidad.

–No prestar a los animales asistencia veterinaria adecuada ante dolencias o sufrimientos graves y manifiestos.

–No prestar la colaboración requerida, no permitir las inspecciones o no facilitar la documentación exigida por las autoridades competentes, por parte de las personas poseedoras de animales y las personas titulares de núcleos zoológicos.

–Incitar a los animales a atacarse entre sí o contra personas o bienes, no adoptando de inmediato las medidas precisas para neutralizar dichas acciones.

–Maltratar, agredir, molestar o comerciar con animales urbanos.

–La utilización de polvos de azufre para evitar las micciones de los animales de compañía en la vía pública.

Tendrán la consideración de infracciones graves:

–Poseer animales sin cumplir las normas de identificación, vacunación o cualquier otro tratamiento declarado obligatorio

–

–Mantener al animal en deficientes condiciones higiénico-sanitarias, así como no facilitarles la alimentación adecuada y la atención que exijan sus necesidades etológicas, según raza y especie.

–La negativa o resistencia a suministrar los datos establecidos como obligatorios en esta Ordenanza, a las autoridades municipales por parte de vendedores, criadores, veterinarios,



propietarios o adiestradores, así como el suministro de información inexacta o de documentación falsa.

–El incumplimiento de esta Ordenanza siempre que se ponga en peligro, aunque sea de forma genérica, la salud o la seguridad de las personas.

–Realizar actuaciones que supongan suciedad en la vía pública.

–No permitir el acceso de perros guía o asistenciales a locales o al servicio de transporte público urbano de viajeros.

–La comisión de una infracción leve por segunda vez en el plazo de un año, cuando así haya sido declarada por resolución firme.

–Dejar abandonado o vagabundo un animal de compañía.

–El uso de artilugios destinados a limitar o impedir la movilidad de los animales en condiciones expresamente prohibidas, así como mantener a los animales atados permanentemente.

–La venta, donación o cesión de animales a menores de 18 años de edad o incapacitados sin la autorización de quienes tengan la patria potestad o custodia de los mismos.

–Maltratar o agredir física o psicológicamente a un animal fuera de los términos recogidos en los artículos 24.2.a y 24.4.a.

–No prestar a los animales la atención veterinaria necesaria para garantizar su salud.

Tendrán la consideración de infracciones leves:

–Maltratar o agredir a los animales causándoles lesiones leves.

–La negligencia en el cuidado y vigilancia de los animales de compañía por sus poseedores.

–La no comunicación de la muerte o desaparición de un animal por parte de su propietario o la comunicación fuera del plazo previsto reglamentariamente.

–La circulación de animales no calificados como potencialmente peligrosos, sin cadena o cordón resistente que permita su control, y bozal en los casos recogidos en la presente Ordenanza.

–La no adopción de medidas oportunas para evitar que los animales ensucien con sus deyecciones los espacios públicos o privados de uso común, en los términos establecido en el artículo 16 de la presente Ordenanza.

–El suministro de alimento a animales vagabundos o abandonados o a cualquier otro, incluidos los silvestres y asilvestrados.

–En general, el incumplimiento de los requisitos, obligaciones, limitaciones y prohibiciones establecidas en la presente Ordenanza, cuando no sean constitutivas de infracción grave o muy grave.

Artículo 25. Sanciones

▪Las acciones y omisiones que infrinjan lo previsto en la presente Ordenanza generarán responsabilidad de naturaleza administrativa, sin perjuicio de la exigible en la vía penal, civil o de otro orden que pueda incurrirse.

▪Las infracciones tipificadas en los artículos anteriores serán sancionadas con las siguientes multas:

Infracciones leves: de 60,00 euros hasta 300 euros

Infracciones graves: de 300,01 euros a 1.500 euros

Infracciones muy graves: de 1.500,01 euros a 15.000,00 euros.

•En la imposición de las sanciones se tendrán en cuenta para graduar la cuantía de las multas y la imposición de las sanciones accesorias, los siguientes criterios:

–La intencionalidad.

–La trascendencia social o sanitaria y el perjuicio causado por la infracción cometida.



–El ánimo de lucro ilícito y la cuantía del beneficio obtenido por la comisión de la infracción.

–La reincidencia en la comisión de infracciones.

–Las infracciones tipificadas como graves o muy graves podrán llevar aparejadas como sanciones la confiscación, decomiso, esterilización o sacrificio de los animales potencialmente peligrosos, la clausura del establecimiento y la suspensión temporal o la revocación de la licencia para la tenencia de animales potencialmente peligrosos.

Artículo 26. Prescripción

Las infracciones y sanciones previstas en esta Ordenanza prescribirán, las muy graves los tres años, las graves a los dos años y las leves a los seis meses; las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año.

Disposición derogatoria única

Quedan derogadas la Ordenanza Municipal Reguladora de la Tenencia y Protección de Animales de Compañía, aprobada definitivamente por el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada con fecha 28 de julio de 2000, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la presente.

Disposición Transitoria Primera

Los titulares de las licencias en su día concedidas para la tenencia de animales potencialmente peligrosos pertenecientes a las razas caninas bullmastiff, doberman, dogo de burdeos, mastín napolitano, presa canario, staffordshire, bull-terrier, dogo del tibet y presa mallorquín, no estarán obligados a solicitar la renovación quinquenal a la que se refiere el artículo 3.2 del Real Decreto 287/2002, de 22 de marzo, siempre y cuando el animal objeto de la licencia no reúna las características señaladas en el Anexo II, en cuyo caso deberán solicitar la renovación.

Disposición Transitoria Segunda

Para comprobar que se cumple con el microchipado de los animales, se establecerán los mecanismos de control de los mismos en las vías públicas o lugares donde se encuentren y, para



ello, habrá encargados provistos de lectores, ya sea la Policía ambiental o cualquier otro agente encargado de la misma.

Disposición Transitoria Tercera

Para llevar a cabo lo dispuesto en este proyecto, se establecerá una Comisión encargada de valorar el presupuesto necesario para conseguir el Sacrificio Cero en tres años. Esta comisión estará compuesta por Representantes de todos los grupos políticos, así como técnicos del Ayuntamiento de Logroño, representantes de coordinadoras y entidades animalistas reconocidas por su defensa del bienestar animal, y responsables de la Gestora del Centro de Protección de Animales.

Disposiciones finales

Primera.- Esta Ordenanza entrará en vigor a los quince días de su completa publicación en el Boletín Oficial de la Rioja.

Segunda.- La Alcaldía queda facultada para dictar cuantas órdenes e instrucciones resulten necesarias para la adecuada interpretación, desarrollo y aplicación de esta Ordenanza y en hacer pública esta Ordenanza, tanto entre las fuerzas del orden como de los ciudadanos.

MOCIONES

15.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA PARA LA CELEBRACIÓN DE UN HOMENAJE A LOS ILUSTRES HERMANOS JUAN JOSÉ Y FAUSTO D'ELHUYAR POR LA CELEBRACIÓN DEL AÑO INTERNACIONAL DE LA TABLA PERIÓDICA.

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Moción presentada por el Grupo Municipal Socialista con fecha 15 de abril de 2019 como homenaje a los ilustres hermanos Juan José y Fausto D'Elhuyar por la celebración del Año Internacional de la Tabla Periódica.
2. Las Juntas de Portavoces celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

3. La enmienda presentada por el Grupo Municipal Mixto con fecha 30 de abril, para la adición del siguiente texto: “4. Comunicar e invitar a participar en la organización y celebración de dicho homenaje a la Universidad de La Rioja, por si consideran apropiado que el departamento de Químicas que durante este año está realizando una excelente promoción relativa a la tabla periódica y, especialmente al Wolframio (W), pueda colaborar en todos los actos anteriormente reseñados”.

La enmienda ha sido aceptada por el grupo proponente.

Adopta el siguiente acuerdo:

Instar a la Junta del Gobierno Logroño a que:

Durante este año 2019, en reconocimiento por el descubrimiento del Wolframio (W), elemento número 74 de la tabla periódica, se rinda homenaje a los hermanos logroñeses Juan José y Fausto D’Elhuyar por su aportación a la ciencia y a la humanidad.

Se cree desde el Ayuntamiento de Logroño una condecoración de “mérito” para el reconocimiento de los logros en investigación y divulgación científica, la cual haga alusión al nombre y símbolo que quisieron darle sus descubridores al elemento Wolframio (W).

Se promuevan desde el Ayuntamiento de Logroño un abanico de actividades que acerquen a la ciudadanía la vida y logros de los logroñeses ilustres Juan José y Fausto Delhuyar.

Comunicar e invitar a participar en la organización y celebración de dicho homenaje a la Universidad de La Rioja, por si consideran apropiado que el departamento de Químicas que durante este año está realizando una excelente promoción relativa a la tabla periódica y, especialmente al Wolframio (W), pueda colaborar en todos los actos anteriormente reseñados

16.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA PARA EL DESARROLLO DE LOS PERIS INDUSTRIALES.

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Moción presentada por el Grupo Municipal Socialista con fecha 17 de abril de 2019 para el desarrollo de los Peris Industriales.

2. Las Juntas de Portavoces celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Instar a la Junta de Gobierno Local a licitar con carácter de urgencia las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los instrumentos de planeamiento en los siguientes PERIS:

- Nº 19 Estambreira I.
- Nº 8 Fueros.
- Nº 10 General Yagüe.
- Nº 9 Avenida de Burgos.

17.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA PARA LA CELEBRACIÓN DEL 130 ANIVERSARIO DEL PRIMER ABASTECIMIENTO DE AGUA A LA CIUDAD DE LOGROÑO.

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Moción presentada por el Grupo Municipal Socialista con fecha 17 de abril de 2019 para la celebración del 130 aniversario del primer abastecimiento de agua a la ciudad de Logroño.
2. Las Juntas de Portavoces, celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.
3. La enmienda presentada por el Grupo Municipal Popular con fecha 30 de abril de 2019 para adición de dispositivo 2º con el siguiente texto: “Garantizar el abastecimiento de agua potable como servicio público de gestión directa municipal y realizar un Plan Director para la gestión del ciclo integral del agua en Logroño, que incluya la ozonización en la potabilizadora del agua y que pueda aprobarse por el Pleno Municipal en dichas fechas.

La enmienda ha sido aceptada por el grupo proponente.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Celebrar el 130 Aniversario del primer abastecimiento de agua a la ciudad de Logroño.

Segundo: Instar a la Junta de Gobierno Local a:

Que organice una serie de actos que pongan en valor dicho aniversario en el marco de la celebración de este evento a finales de 2019.

Realizar un acto de homenaje a todo el personal del Servicio Público de Agua de Logroño, tanto al activo o jubilado.

Realizar un Plan director de la utilización del agua en la ciudad de Logroño, que pueda aprobarse por el Pleno Municipal en dichas fechas.

Tercero: Garantizar el abastecimiento de agua potable como servicio público de gestión directa municipal y realizar un Plan Director para la gestión del ciclo integral del agua en Logroño, que incluya la ozonización en la potabilizadora del agua y que pueda aprobarse por el Pleno Municipal en dichas fechas.

18.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS PARA LA PREVISIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL ENTRE LOS MENORES DE EDAD DE LA CIUDAD DE LOGROÑO

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Moción presentada por el Grupo Municipal Ciudadanos con fecha 24 de abril de 2019 para la prevención del consumo de alcohol entre menores de edad de la ciudad de Logroño.
2. Las Juntas de Portavoces celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Solicitar la inclusión del Ayuntamiento de Logroño en la “Red para la prevención del Consumo de Alcohol en Menores”, fruto de la colaboración entra la Federación Española de Bebidas Espirituosas (FEBE) y el Ministerio de Sanidad para, entre otras cuestiones, utilizar los canales de comunicación de la citada Red en la lucha contra el consumo de alcohol por parte de los menores de edad.

Segundo: Instar a la Junta de Gobierno Local a reforzar y potenciar programas y campañas de prevención del consumo de alcohol por parte de los menores de edad, en colaboración



con el resto de instituciones públicas y privadas sensibilizadas por este problema social.

Tercero: Iniciar el diseño de una estrategia, consensuada entre los distintos grupos políticos y las instituciones y entidades privadas implicadas en esta problemática, para establecer las limitaciones y restricciones oportunas para impedir el consumo de alcohol por parte de los menores de edad, establecer campañas informativas y preventivas, fomentando espacios de convivencia sin alcohol y actividades alternativas a su consumo entre los menores de edad.

19.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL MIXTO PARA CERRAMIENTO Y ACRISTALAMIENTO DEL FRONTÓN DEL REVELLÍN

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Moción presentada por el Grupo Mixto con fecha 24 de abril de 2019 para el cerramiento y acristalamiento del frontón del Revellín.
2. Las Juntas de Portavoces celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar la necesidad de realizar un proyecto de cerramiento y acristalamiento del frontón del Revellín, contando con la opinión de la Federación Riojana de Pelota y las escuelas de pelota, con el objetivo de garantizar su impermeabilidad, mayor protección y aislamiento acústico, en una permanente mejora y modernización de las dotaciones deportivas destinadas a la pelota en nuestra ciudad.

Segundo: Instar al Ayuntamiento de Logroño a aprobar una modificación presupuestaria para ejecutar dicho proyecto.

Tercero: Instar al Consejo de Administración de Logroño Deporte a que atienda la solicitud de este Pleno.

20.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL MIXTO SOLICITANDO INFORME DETALLADO DE LOS PROYECTOS PENDIENTES DE EJECUCIÓN EN EL AYUNTAMIENTO DE

LOGROÑO

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Moción presentada por el Grupo Municipal Mixto con fecha 24 de abril de 2019 para la realización de informe detallado de los proyectos pendientes de ejecución en el Ayuntamiento de Logroño.
2. Las Juntas de Portavoces celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Instar a todos los Concejales que integran el actual equipo de Gobierno municipal a la presentación, antes del 26 de mayo de 2019, de un informe detallado de todos aquellos proyectos y cuestiones que hayan quedado pendientes de ejecución dentro de su departamento, con el objetivo de que el Gobierno que se constituya después de las elecciones municipales, pueda retomarlos a la mayor celeridad posible, de manera que la ciudad de Logroño continúe avanzando y creciendo en dotaciones, prestaciones y servicios.

21.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL GRUPO MUNICIPAL CAMBIA LOGROÑO PARA DAR CUMPLIMIENTO DEL PLAN DIRECTOR RESPECTO AL PARQUE DE BOMBEROS

La presente Moción ha sido retirada durante la sesión plenaria por el Grupo proponente.

22.- MOCIÓN PRESENTADA POR EL G.M CIUDADANOS PARA INSTALACIÓN Y ADAPTACIÓN DE FUENTES URBANAS DE AGUA POTABLE PARA SU USO POR PARTE DE PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL Y BEBEDEROS PARA ANIMALES DOMÉSTICOS

El Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. La Moción presentada por el Grupo Municipal Ciudadanos con fecha 25 de abril de 2019 para instalación y adaptación de fuentes urbanas de agua potable para su uso por parte de personas con diversidad funcional y bebederos para animales domésticos.

2. Las Juntas de Portavoces, celebradas con fechas 26 de abril y 2 de mayo de 2019.

Adopta el siguiente acuerdo:

Solicitar a la Junta de Gobierno Local a que:

1. 1.Instale y adapte las fuentes urbanas de agua potable existentes y futuras para su uso por parte de personas con diversidad funcional y animales domésticos, con diferentes alturas para facilitar su acceso a personas con movilidad reducida, y un bebedero en la parte inferior para mascotas.
- 2.
3. 2.Dicha instalación se haga de manera progresiva, a tenor del criterio de los técnicos municipales competentes en el área, siendo el modelo propuesto el que debe de ser tomado en la instalación de nuevas fuentes públicas. Así mismo, se sustituiran las ya existentes por las propuestas conforme a su obsolescencia.

ASUNTOS TRAMITADOS POR URGENCIA

23.- EXPEDIENTE DE MÓDIFICACIÓN DE CRÉDITOS POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO Nº 7/2019. DECLARACIÓN DE URGENCIA

De conformidad con el Artículo 82.3 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, se declara la urgencia del presente acuerdo y proceder a su inclusión en el orden del día, previo a su aprobación.

24.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO Nº 7/2019

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 30 de abril de 2019, por el que se aprueba el Proyecto de Modificación Presupuestaria a través del expediente de Suplementos de Crédito nº 7/2019 por importe de 198.249,27 euros, que recoge gastos

incluidos en el expediente de Suplementos de Crédito nº 7/2019, que no cuentan con la debida cobertura crediticia.

2. Los resúmenes por capítulos, partidas y conceptos económicos afectados por tales modificaciones, cuya financiación la constituye el Remanente de Tesorería.
3. Lo previsto en materia presupuestaria por la Legislación aplicable a las Entidades Locales y en las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
4. El informe del Interventor de fecha 25 de abril de 2019.
5. El Dictamen de la Comisión Informativa del Pleno de fecha 2 de mayo de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar inicialmente el Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 7/2019 dentro del Presupuesto General del Ayuntamiento de Logroño para 2019, por importe de 198.249,27 euros.

ESTADO DE GASTOS

Suplementos de Crédito 198.249,27

TOTAL SUPLEMENTOS DE CRÉDITO **198.249,27**

FINANCIACIÓN

Remanente de Tesorería 198.249,27

TOTAL FINANCIACIÓN **198.249,27**

Segundo: Exponer públicamente dicho expediente en el plazo reglamentario de 15 días hábiles para que los interesados puedan examinarlo y presentar reclamaciones, previo anuncio en el Boletín Oficial de La Rioja.

Tercero: Elevar a definitivo el presente Acuerdo si durante el citado plazo no se hubieran presentado reclamaciones.



25.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN DE CRÉDITOS POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO Nº 8/2019. DECLARACIÓN DE URGENCIA

De conformidad con el Artículo 82.3 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, se declara la urgencia del presente acuerdo y proceder a su inclusión en el orden del día, previo a su aprobación.

26.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO Nº 8/2019

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 30 de abril de 2019, por el que se aprueba el Proyecto de Modificación Presupuestaria a través del expediente de Suplementos de Crédito nº 8/2019 por importe de 155.366,38 euros, que recoge gastos incluidos en el expediente de Suplementos de Crédito nº 8/2019, que no cuentan con la debida cobertura crediticia.
2. Los resúmenes por capítulos, partidas y conceptos económicos afectados por tales modificaciones, cuya financiación la constituye el Remanente de Tesorería.
3. Lo previsto en materia presupuestaria por la Legislación aplicable a las Entidades Locales y en las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
4. El informe del Interventor de fecha 29 de abril de 2019.
5. El Dictamen de la Comisión Informativa del Pleno de fecha 02 de mayo de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar inicialmente el Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 8/2019 dentro del Presupuesto General del Ayuntamiento de Logroño para 2019, por importe de 155.366,38 euros.



ESTADO DE GASTOS

Suplementos de Crédito 155.366,38

TOTAL SUPLEMENTOS DE CRÉDITO **155.366,38**

FINANCIACIÓN

Remanente de Tesorería 155.366,38

TOTAL FINANCIACIÓN **155.366,38**

Segundo: Exponer públicamente dicho expediente en el plazo reglamentario de 15 días hábiles para que los interesados puedan examinarlo y presentar reclamaciones, previo anuncio en el Boletín Oficial de La Rioja.

Tercero: Elevar a definitivo el presente acuerdo, si durante el citado plazo no se hubieran presentado reclamaciones.

27.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN DE CRÉDITOS POR CRÉDITOS EXTRAORDINARIOS Nº 5/2019. DECLARACIÓN DE URGENCIA

De conformidad con el Artículo 82.3 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, se declara la urgencia del presente acuerdo y proceder a su inclusión en el orden del día, previo a su aprobación.

28.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR CRÉDITOS EXTRAORDINARIOS Nº 5/2019

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha de 30 de abril de 2019, por el que se aprueba el proyecto de Modificación Presupuestaria a través del expediente de Créditos Extraordinarios nº 5/2019 por importe de 156.000,00 euros para recoger gastos necesarios, urgentes y no demorables al ejercicio siguiente.



2. Los resúmenes por capítulos, partidas y conceptos económicos afectados por tales modificaciones, cuya financiación corresponde al Remanente de Tesorería.
3. Lo previsto en materia presupuestaria por la Legislación aplicable a las Entidades Locales y en las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
4. El informe del Interventor General, de fecha 29 de abril de 2019.
5. El Dictamen de la Comisión Informativa del Pleno de fecha 2 de mayo de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar inicialmente el Expediente de Modificación de Créditos por Créditos Extraordinarios nº 5/2019 dentro del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019, por importe de 156.000,00 euros

ESTADO DE GASTOS

Créditos Extraordinarios	156.000,00
TOTAL CRÉDITOS EXTRAORDINARIOS	156.000,00

FINANCIACIÓN

<u>Remanente de Tesorería</u>	156.000,00
<u>TOTAL FINANCIACIÓN</u>	156.000,00

Segundo: Exponer públicamente dicho expediente en el plazo reglamentario de 15 días hábiles para que los interesados puedan examinarlo y presentar reclamaciones, previo anuncio en el Boletín Oficial de La Rioja.

Tercero: Elevar a definitivo el presente acuerdo, si durante el citado plazo no se hubieran presentado reclamaciones.

**29.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR CRÉDITOS
EXTRAORDINARIOS Nº 6/2019. DECLARACIÓN DE URGENCIA**

De conformidad con el Artículo 82.3 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, se declara la urgencia del presente acuerdo y proceder a su inclusión en el orden del día, previo a su aprobación.

**30.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR CRÉDITOS
EXTRAORDINARIOS Nº 6/2019**

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha de 30 de abril de 2019, por el que se aprueba el proyecto de Modificación Presupuestaria a través del expediente de Créditos Extraordinarios nº 6/2019 por importe de 48.982,52 euros para recoger gastos necesarios, urgentes y no demorables al ejercicio siguiente.
2. Los resúmenes por capítulos, partidas y conceptos económicos afectados por tales modificaciones, cuya financiación corresponde al Remanente de Tesorería.
3. Lo previsto en materia presupuestaria por la Legislación aplicable a las Entidades Locales y en las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
4. El informe del Interventor General, de fecha 29 de abril de 2019, formulado en el ejercicio de las funciones de control financiero permanente de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.1.b) del Real Decreto 128/2018, de 16 de abril, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de Administración Local con habilitación de carácter general.
5. El Dictamen de la Comisión Informativa del Pleno de fecha 2 de mayo de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar inicialmente el Expediente de Modificación de Créditos por Créditos Extraordinarios nº 6/2019 dentro del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019, por importe de 48.982,52 euros

ESTADO DE GASTOS



Créditos Extraordinarios 48.982,52

TOTAL CRÉDITOS EXTRAORDINARIOS **48.982,52**

FINANCIACIÓN

Remanente de Tesorería 48.982,52

TOTAL FINANCIACIÓN **48.982,52**

Segundo: Exponer públicamente dicho expediente en el plazo reglamentario de 15 días hábiles para que los interesados puedan examinarlo y presentar reclamaciones, previo anuncio en el Boletín Oficial de La Rioja.

Tercero: Elevar a definitivo el presente acuerdo, si durante el citado plazo no se hubieran presentado reclamaciones.

31.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN DE CRÉDITOS POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO Nº 9/2019. DECLARACIÓN DE LA URGENCIA

De conformidad con el Artículo 82.3 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales, se declara la urgencia del presente acuerdo y proceder a su inclusión en el orden del día, previo a su aprobación.

32.- EXPEDIENTE DE MODIFICACIÓN PRESUPUESTARIA POR SUPLEMENTOS DE CRÉDITO Nº 9/2019

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, teniendo en cuenta:

1. El Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 02 de mayo de 2019, por el que se aprueba el Proyecto de Modificación Presupuestaria a través del expediente de Suplementos de Crédito nº 9/2019 por importe de 198.278,94 euros, que recoge gastos incluidos en el expediente de Suplementos de Crédito nº 9/2019, que no cuentan con la debida cobertura crediticia.



2. Los resúmenes por capítulos, partidas y conceptos económicos afectados por tales modificaciones, cuya financiación la constituye el Remanente de Tesorería.
3. Lo previsto en materia presupuestaria por la Legislación aplicable a las Entidades Locales y en las Bases de Ejecución del Presupuesto Prorrogado del Ayuntamiento de Logroño para 2019.
4. El informe del Interventor de fecha 30 de abril de 2019.
5. El Dictamen de la Comisión Informativa del Pleno de fecha 02 de mayo de 2019.

Adopta los siguientes acuerdos:

Primero: Aprobar inicialmente el Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 9/2019 dentro del Presupuesto General del Ayuntamiento de Logroño para 2019, por importe de 198.278,94 euros.

ESTADO DE GASTOS

Suplementos de Crédito 198.278,94

TOTAL SUPLEMENTOS DE CRÉDITO

198.278,94

FINANCIACIÓN

Remanente de Tesorería 198.278,94

TOTAL FINANCIACIÓN

198.278,94

Segundo: Exponer públicamente dicho expediente en el plazo reglamentario de 15 días hábiles para que los interesados puedan examinarlo y presentar reclamaciones, previo anuncio en el Boletín Oficial de La Rioja.

Tercero: Elevar a definitivo el presente acuerdo, si durante el citado plazo no se hubieran presentado reclamaciones.

DELIBERACIÓN Y VOTOS

Sr. Presidente:

Vamos a dar comienzo a la sesión ordinaria de Pleno correspondiente al mes de mayo de 2019.

Asunto nº 1: aprobación de las Actas correspondientes a las sesiones de fecha 7 de marzo de 2019 de carácter ordinaria y 30 de marzo de 2019, de carácter extraordinaria

Sr. Presidente: Votos a favor de todos los Grupos Municipales. se aprueba por unanimidad del Pleno

Asunto nº 2: Dar cuenta del Inventario General de Bienes y Derechos del Ayuntamiento de Logroño. Ejercicio 2018

Sr. Presidente: Votos a favor de todos los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Abstención de Grupo Municipal Cambia Logroño. Votos a favor de todos los Grupos Municipales Socialista y Popular. Se aprueba este asunto.

Asunto nº 3: Dar cuenta del plan presupuestario del Ayuntamiento de Logroño a medio plazo (2020-2022)

Sr. Presidente: El Ayuntamiento Pleno se da por enterado.

Asunto nº 4: Expediente de Incorporación de Remanentes 2/2019 puesta en conocimiento del Ayuntamiento Pleno

Sr. Presidente: El Ayuntamiento Pleno se da por enterado.

Se agrupan en el debate los asuntos 5 y 6 del Orden del Día.

Asunto nº 5: Expediente de Modificación de Créditos por Suplemento de Crédito 5/2019

Asunto nº 6: Expediente de Modificación de Créditos por Suplemento de Crédito 6/2019

D^a Mar San Martín: Podemos unificar los Expedientes de Modificación Presupuestaria que figuran en el Orden del Día en los puntos 5 y 6.

El punto nº 5 tiene como objeto dotar de Partida Económica por importe de 57.000 euros al Programa de Nuevas Tecnologías para el equipamiento necesario para la apertura del Centro de Cultura del Rioja.

Es suministros de ordenadores, pantallas, renovación de licencias etc., motivado con los informes de los responsables de las Áreas de Turismo y de Nuevas Tecnologías

En lo que se refiera al punto del Orden del Día nº 6, tenemos 50.000 euros que tiene como fin dotar de crédito presupuestario para la adquisición de elementos de transporte, concretamente de unas motocicletas necesarias para la prestación del servicio de Policía Local.

D. Gonzalo Peña: Respecto a la adquisición de los elementos de transporte, votaremos a favor.

En el punto que tiene que ver con el equipamiento informático vamos a votar en contra porque consideramos que no se ha determinado las suficientes responsabilidades de lo ocurrido en el CCR, porque una empresa que incumple el Pliego no puede ser que salga indemnizada con 80.000 euros y también está por ver qué pasó.

Podemos estar hablando de un mal uso, por un lado, como estar hablando de diferencias en lo que se refiere a responsabilidades, pero lo que no se puede hacer es contribuir a ello.

Consideramos que no se ha aclarado como se debía y de ahí nuestro voto en contra.

D^a Beatriz Arráiz: El Partido Socialista votará a favor, pero no hubiéramos querido encontrarnos en el último Peno de la legislatura un Suplemento de Crédito que permita poner en marcha el CCR.

Llevamos tres con el CCR cerrado y si esto hubiera ido como debiera, hace ya tiempo que teníamos que haber aprobado esto.

D^a Mar San Martín: Sr. Peña, respeto su posición, pero le quiero recordar que hoy se trae la dotación económica para que el CCR se pueda reabrir.

Puede estar en desacuerdo con su expediente jurídico, lleva su curso, y este Ayuntamiento ya informó como correspondía.

Hoy se vota si estamos dispuestos a dotar económicamente el CCR para que se pueda reabrir. Votar en contra quiere decir que no le parece oportuno reabrir el Centro de la Cultura del Rioja.

Lugo, no nos vengan con las incoherencias y por un lado nos digan cuánto tardan ustedes en abrirlo y por otro lado, cuando damos los pasos necesarios para abrirlo, ustedes votan en contra.

Sra. Arráiz, todos hubiéramos deseado que estuviera abierto desde el minuto uno, pero todos conocemos cuáles son los problemas que desde el inicio acarrea el CCR. No nos sirven solo los que les interesa al Partido Socialista. Desde el inicio hubo un CCR sin contenido, sin dinero para pagar los modificados y suma y sigue, pero no me quiero repetir, porque ya lo hemos debatido y lo conocemos todos.

Traemos los pasos necesarios para reabrir y a ustedes que les gusta decir que hay que mirar para adelante, pues lo que hemos hecho. Es decir, construir y resolver los problemas, entre otros, los que nos dejaron ustedes.

D. Gonzalo Peña: Coherentes creo que somos.

Lo que no es coherente es decir que se hace todo lo posible por abrir el CCR cuando llevan ustedes desde 2016 con lo que en teoría eran unas goteras.

No sé cómo califican ustedes las goteras para que un sitio lleve cerrado tanto tiempo.

Con reabrir el CCR estamos de acuerdo, tanto con el continente como con el contenido y también con el proyecto museográfico que había.

No se puede mirar hacia adelante sin tener en cuenta lo que ha pasado, que ha sido muy grave, porque su gestión política y la gestión económica de la empresa ha sido deficiente.

Nos encantaría votar a favor, pero no se pueden saltar a la torera las cosas graves que han ocurrido y hacer como si no hubiera pasado nada.

D^a Mar San Martín: Quiero recordarle que entre otras cuestiones, lo que ha impedido que se haya reabierto antes el CCR, son las Comisiones de Investigación que promovieron ustedes y que acabaron en nada, pero como al Sr. Peña no le gusta el resultado, tiene que decir hoy que han ocurrido cosas muy graves, cuando a pesar de haber dichas comisiones a su voluntad, el resultado fue que no había nada que investigar.

A pesar de todo, dice que han ocurrido cosas graves. Pues ya sabe dónde está el Palacio de Justicia para ir con las cosas graves que dicen que han ocurrido

Si queremos reabrir el CCR este es uno de los pasos importantes para hacerlo. Ya sé que no contamos con el apoyo de Cambia Logroño, que es lo que hay que saber.

Sr. Presidente. Votos para el punto nº 5 del Orden del Día: Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Voto en contra del Grupo Municipal Cambia Logroño y votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular. Se aprueba este asunto.

Votos para el asunto nº 6 del Orden del Día: Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad del Pleno.

Asunto nº 7: Modificación 1/2019 de las retribuciones y asistencias de los miembros de la Corporación municipal. Adecuación al Real Decreto Ley 24/2018.

Sr. Presidente: Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Voto en contra del Grupo Municipal Cambia Logroño y votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular. Se aprueba este asunto.

Asunto nº 8: Puesta en conocimiento del Estado de ejecución del Presupuesto de Logroño a 31 de marzo de 2019 (Primer Trimestre)

Sr. Presidente: El Ayuntamiento Pleno se da por enterado.

Asunto nº 9: Aprobación definitiva de Modificación del P.G.M. de Logroño en los números 9 y 11 de C/ Vélez de Guevara, para cambiar el uso pormenorizado de residencial a dotacional privado.

D^a María Madorrán: No tenemos nada que decir en contra del desarrollo de una iniciativa privada, con lo cual, nuestro voto será favorable. Queremos señalar que es una muestra del avance de esa iniciativa privada en dar respuesta a las necesidades residenciales de mayores en esta ciudad, cuando ni desde este Equipo de Gobierno, ni desde el Gobierno de La Rioja, se está apostando por los equipamientos públicos y por las residencias públicas para mayores, cuando hay seis o siete proyectos puestos en marcha.

La apuesta debería ser por el desarrollo de los equipamientos públicos.

Sr. Presidente: Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Voto en contra del Grupo Municipal Cambia Logroño y votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular. Se aprueba este asunto.

Asunto nº 10: Aprobación inicial del Reglamento de Transporte Urbano de viajeros de la Ciudad de Logroño.

D. Félix Francisco Iglesias: Es motivo de satisfacción para toda la ciudad de Logroño traer hoy este documento para la aprobación inicial, puesto que es el primer Reglamento de Transporte Urbano que tiene la ciudad en su historia.

Un Reglamento ampliamente demandado por todos los sectores sociales de la ciudad y por los Concejales de este Pleno y que ha sido liderado por este Equipo de Gobierno desde hace más de dos años. digo liderado en el sentido del trabajo que se ha hecho en su redacción.

No puedo olvidarme de que había un trabajo previo aprobado en 2011 por Junta de Gobierno del Partido Socialista, y no me duelen prendas en decir que del cual se han tomado muchas de las cuestiones que se recogen en este Reglamento.

Se han recogido porque eran buenas para la ciudad, ha habido que adaptarlas, someterlas a nuevo filtro normativo y han formado parte del grueso del documento. La ciudad desde el 2011 a 2019 tiene nuevas demandas, porque lo que se veía como muy lejano en 2011, ya está encima de la mesa en 2019 y los ciudadanos lo están demandando, como es que el transporte urbano sea la alternativa necesaria y de calidad al transporte privado.

Con estos mimbres tenemos que hacer el cesto del transporte urbano.

Este Reglamento es un primer paso que ayuda a mejorar la explotación del servicio y el uso de los viajeros que acuden a él como medio de transporte.

Durante este periodo de tiempo se han puesto encima de la mesa determinados debates, fundamentalmente ligados a la accesibilidad universal.

Se ha puesto encima de la mesa el transporte de animales, el transporte de personas con movilidad reducida y discapacidad, el transporte de niños e incluso el transporte de otros elementos de movilidad, como puede ser el patinete, la bicicleta o un vehículo de movilidad personal.

De estos debates hace relativamente poco tiempo, pero choca el cambio social porque la sociedad no estaba tan sensibilizada a la hora de trabajar con ellos y hacerlos parte de su día a día.

Hace años no había patinetes por las calles, había pocos vehículos de movilidad personal e incluso aquellas personas con movilidad reducida no confiaban en el transporte urbano para viajar porque les resultaba incómodo y difícil llegar a él.

El transporte ha sufrido una modificación muy importante en cuanto a su forma de prestarse y en cuanto a los medios materiales para prestarlo. Durante esta legislatura se ha renovado más del 50% de la flota y eso nos lleva a tener unos medios materiales de última generación, adaptados para cualquier tipo de situación, en los cuales los ciudadanos están confiando.

Hace cuatro años eran 9,7 millones viajeros los que utilizaban el transporte urbano y el 31 de diciembre de 2018, el balance se cerró con casi 11 millones de viajeros. En ese aspecto, el Ayuntamiento de Logroño está sabiendo responder a las demandas.

Solo nos quedaba una pata de la mesa, que era reglamentar los usos y costumbres, el día a día, la forma de utilizar el transporte urbano y que todo el mundo tuviera claro, al subir a un autobús, sus derechos y obligaciones, qué tiene que exigir al Ayuntamiento de Logroño como titular del servicio y qué tiene que exigirse a sí mismo y a los que le rodean como usuarios del servicio.

Esta es la apuesta que trae este Reglamento. Un transporte público eficaz y eficiente, que no solo lo va a dar el Reglamento, sino muchas de las mejoras que se han hecho hasta ahora y las que hará la siguiente Corporación, porque la mejora continua es la base del éxito.

La mejora continua, la eficiencia y eficacia nos tiene que llevar a que el transporte privado cada vez sea un elemento menor en la ciudad y para eso, tenemos que trabajar en un buen transporte urbano que cumpla con las demandas de la sociedad, que cumpla con todos los requisitos tecnológicos y medioambientales y que satisfaga a sus usuarios.

Desde mi punto de vista, este Reglamento tiene tres objetivos fundamentales.: Primero, establecer las condiciones generales de uso del transporte urbano. Segundo, establecer los derechos y obligaciones de los usuarios del transporte. Tercero, establecer las relaciones entre los usuarios del transporte con la empresa concesionaria y viceversa.

Se estructura en 68 artículos, ordenados en un Título Preliminar, tres Capítulos, una Deposition Transitoria y una Disposición Adicional.

Sería muy prolijo hablar de todo lo que nos dicen los 68 artículos, pero quiero destacar determinados hitos.

El Título primero nos habla del transporte de uso regular. Habla de la competencia del Ayuntamiento para la prestación del servicio, porque hay muchas personas que piensan que es propiedad de la empresa concesionaria AULOSA. La forma de la prestación, que es una concesión administrativa y el establecimiento, modificación o suspensión del servicio, porque muchos usuarios tienen la duda de quién es el responsable cuando se modifica una Línea o se suspende un servicio por un acto extraordinario deportivo, cultural o social. El responsable es la Junta de Gobierno Local. Responsable como titular del servicio, porque el responsable de la ejecución directa es la empresa concesionaria.

El Capítulo tercero habla de las condiciones generales de utilización. Es el más amplio de todos. Habla de las paradas, cómo tienen que ser, cómo se denominan, de la preferencia de los autobuses al salir de una parada, cómo tienen que estacionar en la parada, por dónde tienen que descender o ascender los viajeros al autobús, qué preferencia pueden tener las personas de movilidad reducida, qué información se da a los viajeros, qué diferentes cauces de información pueden tener.etc.

Se habla del punto central que hay en Jorge Vigón, del punto de información a usuarios.

También se habla de las obligaciones de la empresa concesionaria en todo aquello que no tiene relación con el elemento contractual, es decir, con la Ley de Contratos del Estado, sino que es una regulación a través de un Reglamento.

Se habla de las condiciones de la flota, de seguridad e higiene, de qué publicidad se puede poner, de la limpieza, de desfibriladores, que Logroño ha sido la primera ciudad de España en tener toda su flota completa con desfibriladores, de la capacidad de los vehículos y quien es el que puede tomar la decisión de si un autobús está lleno o no.

Se habla de las normas de comportamiento del personal de la empresa concesionaria, de la uniformidad, del tratamiento de los objetos perdidos e incluso de los daños a usuarios o a terceros que pueden ocurrir dentro de un autobús, por un frenazo, una caída, un usuario que pueda agredir o pueda hacer daño consciente o inconscientemente.

Hay un Capítulo dedicado a la accesibilidad, centrado en las personas con movilidad reducida. Preferencias, qué número de personas con vehículo personal pueden viajar, funcionamiento de las rampas etc.

Están los Capítulos de sanciones, obligaciones, derechos y deberes y la facultad de inspección.

Es un Reglamento prolijo, completo, que viene a cubrir un vacío que había en la ciudad y a partir de este momento va a marcar un hito en las relaciones entre los usuarios y la empresa concesionaria y entre ésta y los usuarios y por ende, en el Ayuntamiento de Logroño como titular del servicio.

Sr. Presidente: Replica de los Grupos.

D. Rubén Antoñanzas: Lo primero, quiero felicitar a mis tres compañeras por su obtención del Acta de Diputadas; confío que defiendan muy bien La Rioja.

Sr. Iglesias, por fin llega a este Pleno este Reglamento. Le voy a felicitar, porque llevo desde febrero de 2016 persiguiéndole para que se ponga a trabajar en ello y se contara con este tipo de regulación.

Siempre hemos discrepado en los tiempos de trabajo, pero voy a reconocerle que aunque ha llovido mucho desde la primera petición, lo cierto es que está aquí.

Hicimos una serie de propuestas con la idea de mejorar este servicio y dar derechos y garantías a sus usuarios.

El Partido Riojano hizo un pequeño proceso participativo, con nuestros medios y 50 logroñeses y logroñesas nos trajeron sugerencias.

Siendo un tema tan importante, tan vital para la ciudad, y que año tras año es un servicio que crece y tiene buena valoración, echo en falta que antes de llegar a la aprobación inicial no haya habido algún tipo de proceso participativo, porque es un tema que afecta en el día a día.

Hemos tenido una lucha política, porque en 2017 me garantizaban que iba a estar esta propuesta y al final de legislatura la traen.



No puedo votar a favor porque para mí adolece de cuestiones importantes. De hecho, de las 26 propuestas que hacía el Partido Riojano, han aceptado parcialmente una. Nos vamos a abstener porque reconozco que hay un trabajo y que el hecho de disponer de esta ordenanza mejora el servicio.

Han hecho una Ordenanza de lo que tienen que hacer los ciudadanos y la empresa, que en mi opinión a esta última le exigimos más bien poco y parece como si se desentendieran del asunto. Me falta la parte más humana de este Reglamento que es el proteger y cuidar a los logroñeses.

Pedíamos facilidades a la hora de pagar con billetes u y otras formas de pago del servicio. Nuestras propuestas de medidas de pago que les hacíamos están sacadas de otros reglamentos de otras ciudades, concretamente de Madrid. No lo han considerado oportuno, pero mejoraba y facilitaba el pago.

Nos han aceptado parcialmente la parte de los carritos y vamos a considerarlo de forma positiva como un avance de acuerdo entre el diferente concepto que tenemos usted y yo del reglamento y uso del autobús.

D. Julián San Martín: Después de 50 años de concesión traemos un Reglamento de Transporte Urbano a este Pleno. Nos tenemos que felicitar entre todos.

Hemos negociado con el Equipo de Gobierno y hemos presentado enmiendas y bastantes de ellas nos han sido aceptadas.

Mejoramos el artículo 4, el artículo 12 en la parte de la accesibilidad de las señales, pero otra parte no.

Queremos y hemos sido beligerantes con esto, que los autobuses se pongan en paralelo y al lado de la acera, no que se aproximen lo máximo posible, porque eso no es accesibilidad.

Hemos mejorado el artículo 15, el 26 y el 29.

Los choferes no son autoridades públicas y por lo tanto, no pueden exigir, solo podrán requerir.

Artículo 33, se ha introducido que la empresa establezca un protocolo de accidentes.

Artículo 38, los datos solamente estaban a disposición de la concesionaria e incluimos que el Ayuntamiento disponga de los datos para hacer política respecto a la movilidad urbana.

Incluimos en el artículo 46 que las rampas deberán contar con un sistema de doble accionamiento, manual y automático, conforme se va renovando la flota.

En el artículo 51 incluimos que las bicicletas plegables, debidamente plegadas, puedan subir al autobús.

En el artículo 61, la concesionaria no es una autoridad pública y por tanto, no pueden exigir, sino requerir.

Hay algunas cosas que no nos han admitido, pero realmente no existe un artículo donde se expresen claramente los derechos y obligaciones del Ayuntamiento como titular del servicio público. Sí que están recogidos en muchos artículos.

El titular del servicio es el Ayuntamiento de Logroño y es el que propone los precios públicos, las frecuencias, los itinerarios y por tanto es el Ayuntamiento el que tiene que tener los derechos y deberes, aunque la prestación del servicio la hace una empresa y aquí tendríamos que haber sido un poco más beligerantes.

No admiten que haya cámaras de videovigilancia en las paradas y ahí se comportan bastante conservadores. No sería un tema de la Ley de Protección de Datos, sino que podríamos haberle dado una vuelta para que en las paradas hubiéramos tenido más seguridad.

Las inspecciones se van a hacer por funcionarios dedicados a ello, pero proponemos evaluar el servicio. A lo mejor cualquier Asociación de Vecinos o cualquier empresa pueda subirse al autobuses y evaluar el servicio. Sería el “viajero misterioso”

Esto último no lo han recogido, por tanto, les tengo que volver a recriminar que son conservadores y no quieren evaluar los servicios públicos de la manera que hay que hacerlo.

Se evalúa el dinero, lo que cuesta, el viaje, pero no evalúan la calidad de la prestación del servicio.

No estamos de acuerdo en que se tengan tarjetas de transporte distintas. A nadie le interesa si tengo tarjeta de jubilado o de familia numerosa, sino que deberían ser todas iguales y decir si es familia numerosa o no, o jubilado cuando presenten los papeles.

Han estado cuatro años y les faltan mejoras entre frecuencias y en el cambio tarifario para que casi el 80% de usuarios tengan abonos. Este tipo de cosas se tienen que hacer desde la política.

Esa bien tener un Reglamento, pero es importante y necesario que hagamos políticas de movilidad para que el transporte urbano sea sostenible de verdad.

D. José Manuel Zúñiga: Nos felicitamos porque al final haya un Reglamento de Transporte. Creemos que es tarde y muchas cosas que mejorar en dicho Reglamento.

Desde este Grupo haremos las enmiendas oportunas en el periodo de alegaciones.

Hay cosas que no quedan nada claras. Hay una moción aprobada en este Pleno, presentada por el Grupo Socialista, para que el servicio búho pueda hacer paradas a demanda de los viajeros, sin embargo en este reglamento pone que el Ayuntamiento podrá autorizar paradas intermedias.

Hay otra serie de cosas que tenemos que valorar; nosotros hemos manifestado en este Pleno que no consideramos que sea un requisito necesario tener 65 años para tener bonificación de un billete reducido, cuando hay pensionistas que con menos años están cobrando una pensión más baja que los de 65 años. Lo podremos valorar, o bien progresivamente por el tema de ingresos económicos o que todos los pensionistas tengan ese derecho. Una persona que se ha jubilado a los 61 años, porque no le queda otro remedio, puede tener una pensión más baja que otra de 65 años con pensión máxima.

Sr. San Martín no hace falta que tengamos un viajero misterioso; súbbase usted al autobús, como hacemos los demás, y comprobará si el servicio funciona o no funciona bien.

Procuró coger el autobús lo máximo posible, aunque no todo lo que quisiera, porque faltan itinerarios y paradas.

El Equipo de Gobierno nos ha vendido lo de los cursos de conducción ecoeficiente de los conductores de la empresa pero no son eficientes, sino deficientes, porque son continuos los frenazos, los acelerones etc.

Sr. San Martín, insisto, no hace falta contratar una empresa, ni ningún viajero misterioso. Súbbase al autobús y lo podrá comprobar usted mismo.

D. Vicente Adolfo Ruiz: Es un Reglamento que se me ha quedado un poco vacío. Después de cuatro años esperaba algo más. El 95% de este Reglamento ya venía contemplado en 2011 y no dice que lleva trabajando dos años en su redacción. ¿de verdad?

Se ha aportado entre poco y muy poco. De las 14 alegaciones del Grupo Municipal Socialista, se ha admitido una parcialmente.

No ha habido Mesa de diálogo, ni proceso participativo abierto y ha faltado sentarnos a ver las mejoras que podíamos hacer.

Tenemos un buen servicio de transporte, pero tenemos que seguir trabajando para mejorarlo. Un incremento de títulos anuales de 1,4% desde 2014 no me parece un incremento sustancial. Si tenemos un servicio de autobús tan bueno, tan bueno y tan barato, tan barato, ¿por qué no lo utilizamos?

¿El ratio de 65 viajes /vecino al año le parece a usted alto? Comparemos, Salamanca 78 y Santander 111.

No me parece un ratio lo suficiente bueno, hablando de eficacia y eficiencia. ¿Una velocidad comercial de menos de 13 Km/hora a usted le parece eficaz y eficiente? A mí no. En verano tenemos autobuses con una velocidad comercial de 11 km/hora, cuando hay incrementos de usuarios en verano en algunas Líneas del 65%, como La Norias o detrimentos en invierno del 42%, como la Línea 2.

Estas cosas deberían venir en este Reglamento, pero no aparece nada.

Cuando habla de eficacia, eficiencia y mejora continua, tengo mis reservas, porque si fuéramos eficaces y eficientes, no tendríamos autobuses circulando a 13Km/hora, velocidad comercial, sino que tendríamos 17, 18 ó 20.

Si es tan barato y tan bueno, algo no me cuadra en la ecuación. Igual es que no es tan eficaz y eficiente. Igual tendríamos que implicar a la empresa en criterios de calidad, que ya venía en el informe que costó 44.000 euros. Esto en el Reglamento lo obviamos.

Es el único Reglamento de los que he podido estudiar que no aparecen las palabras “calidad” “sostenibilidad”, “eficacia y eficiencia”.

Cuatro años hemos esperado para este Reglamento, que creo que es muy mejorable en muchos aspectos, como se lo hemos indicado todos los Grupos.

Dijo que iba a buscar el mayor consenso, pero yo no veo ninguno. Va a salir con el voto favorable de ustedes.

Invito a hacer la reflexión de si este es el Reglamento qué queremos para un futuro.

Si no lo aprobamos creo que no va a pasar absolutamente nada, porque no mejora nada.

D. Félix Francisco Iglesias: Sr. Cazorla, si este Reglamento tiene el 95% del que ustedes aprobaron en 2011, ¿por qué este es tan malo y aquel tan bueno?

¿Por qué ustedes no lo pusieron en marcha? ¿Por qué no han traído una proposición si tan bueno era?, Nosotros hubiéramos dicho Amén Jesús.

Tan bueno no sería cuando ustedes lo aprobaron en la última Junta de Gobierno de la legislatura.

Ahora hace una diatriba que se sostiene muy poquito, porque no dice cifras correctas. Son 73, no 65.

Crece en el transporte público en cuatro años de 9,7 a 11 millones, quisiera que me dijera qué ciudades de España han crecido en esa proporción, qué ciudades de España tienen una flota con una media de 5,3 años de vida útil, qué ciudades de España tienen los descuentos y los bonos que faciliten el transporte en todas las capas sociales de la ciudad, qué ciudades de España tienen líneas como las nuestras etc.

Estoy de acuerdo que la velocidad comercial tiene que mejorar, pero tenemos unas líneas que funcionan todos los días del año, incluidos los fines de semana.

Sr. Ruiz Cazorla, que diga que no pasa nada si no se aprueba el Reglamento, cuanto menos me sorprende, cuanto más me molesta y me enfada. A más, a más, creo que los que nos estén viendo o lean mañana los periódicos, la sensación que van a tener es que al Partido Socialista le da igual que haya un Reglamento o no.

¿No van a mejorar nada las obligaciones y derechos de los usuarios? Ustedes hablan de calidad, pero no olvidemos que el contrato viene del año 53 porque así lo hemos querido las diferentes Corporaciones y aún le queda hasta 2026.

No puedo ser kamikaze. En mi vida privada y en política me han enseñado o aconsejado a no ser kamikaze. Prefiero ser conservador como dice el Sr. San Martín, pero buen conservador. El que trae un texto a aprobación del Pleno que no tiene un “pero” legal ni va a tener ninguna demanda judicial, porque no vulnera ningún derecho ciudadano o porque la empresa concesionaria no va a pedir un quebranto de contrato porque determinados supuestos de este Reglamento considera que le perjudican en su explotación de servicio y en su rendimiento económico

Tenemos que tener claro dónde estamos cada uno.

Han hablado, y me van a permitir que me moleste especialmente, de proceso participativo. Si algo ha tenido este Reglamento es proceso participativo. No ha habido colectivo social con el que este Concejal y técnicos no se hayan reunido y les consta.

Cuando tuvimos el primer borrador lo puse a disposición de los cuatro Grupos de la oposición para que lo estudiaran y me dijeran qué les parecía. De esa primera fase se generó un segundo documento que fue tratado legalmente y visto por los técnicos de la Unidad. A ese documento se le han hecho sugerencias, modificaciones y quién ha querido participar lo ha hecho.

Cuando anunciamos que el documento se iba a llevar a Junta de Gobierno comenzó un periodo de 10 días en el que todo ciudadano podía decir qué pensaba del documento incluidos los Grupos políticos, y el Sr. Antoñanzas introdujo esas sugerencias.

Los medios de comunicación le hicieron una profusa distribución o explicación de lo que se ponía encima de la mesa y dí hasta dos ruedas de prensa.

Una vez tuvimos ese texto se volvió a poner en sus manos días antes de aprobación por Junta para que lo pudieran estudiar. Ha habido Grupos que han hecho enmiendas y otros no, pero no me digan que no he consensuado este texto y que no ha sido conocido por la ciudadanía. Les puedo admitir muchas cosas, pero no esta.

El voto a este texto será responsabilidad de cada uno, pero lo mínimo que se puede pedir es la confianza en este texto, que no es baladí, que no se ha trabajado poco, sino que ha habido un trabajo previo y habrá un trabajo futuro de la nueva Corporación.

Esto no acaba aquí, sino que la próxima Corporación seguirá trabajando en las fases administrativas que le faltan.

Admito que digan que es poco ambicioso, que no lo comparto. Admito que digan que faltan cosas, pero no confundan los derechos y obligaciones de los usuarios con la concesionaria y viceversa con determinados aspectos que tienen que venir por la parte contractual o con medidas políticas de mejora y fomento.

Sr. Presidente: Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: Sr. Ruiz Cazorla comparto casi siempre su discurso y aprendo mucho de usted, pero creo que esto algo mejora.

Siempre he denunciado la indefensión que teníamos los usuarios del autobús y Sr. San Martín, los Concejales también viajamos en autobús y podemos hacer de “viajeros misteriosos”.

Cuando hemos visto situaciones de conflicto, ni el conductor sabía qué hacer y el Reglamento nos da una serie de garantías y derechos a los usuarios.

En cuanto al consenso, Sr. Iglesias, el Partido Riojano ha presentado 26 sugerencias y han aceptado media y el Partido Socialista ha presentado 16 y le han aceptado media. A lo mejor es que todas eran malísimas, pero le garantizo que de las 26 nuestras, muchas habían emanado de las 50 propuestas de los diferentes vecinos.

Se podía haber hecho por parte del Equipo de Gobierno un esfuerzo para buscar el consenso y sobre todo, por la situación que se plantea, que, como bien dice, esto es el inicio y seremos otros lo que tengamos que resolver esta Ordenanza.

No le quito valor a su trabajo, pero para eso estamos todos aquí y creo que se podía haber aprovechado más el PMUS para los detalles.

Saca pecho del crecimiento, pero yo aunque ejerzo poco de perito de automóviles, le puedo decir que ha bajado mucho la siniestralidad porque ha bajado el uso de coches.



Que estos años se haya incrementado el uso del transporte no es gracias a que usted haya llegado a esta Concejalía y a su maravillosa gestión, sino que ha habido una situación de crisis y se utiliza menos el coche, ha bajado la venta de vehículos, de seguros, que hace que hayan más usuarios dentro del autobús y bienvenidos sean.

No se ponga usted todas las medallas en el crecimiento del transporte. Que presuma que es legal, qué quiere que le diga. Yo tengo tanta fe en los servicios jurídicos que doy por hecho que todas las Ordenanzas y todo lo que viene a este Pleno cuenta con el parabién de los servicios jurídicos, ¡Solo faltaría qué nos trajera un Reglamento ilegal!

En esta Ordenanza quedan claras las obligaciones de viajeros y personal de la empresa, pero echo en falta que exija las responsabilidades oportunas en caso de problemas a la empresa concesionaria en asuntos tan relevantes como la organización, el contenido de la información etc.

Veo las obligaciones del Ayuntamiento y de los usuarios, pero no veo las de la empresa claramente, así que no me sorprende que no vaya a tener problemas con la empresa siendo tan poco exigente.

En cuanto al tema participativo, ustedes no han pillado el concepto de lo que significa la participación vecinal.

En cualquier caso, felicidades por el trabajo realizado.

D. Julián San Martín: Sr. Zúñiga, Sr. Antoñanzas, no sabíamos que estábamos ya en campaña. Hablan de mí como si me conocieran y no me conocen. Cuatro o cinco veces a la semana cojo el autobús y no voy diciéndolo por ahí. Usted a lo mejor coge la Línea 3 cuando tiene que venir a las Comisiones y por eso no viene.

Traer un Reglamento está bien, aunque sea el último día, a última hora, último minuto, pero está bien, aunque ganemos el partido en el último minuto.

Pienso que hay que mejorarlo y reformarlo. A esta aprobación inicial se le puede dar un pase y merece la pena tener este Reglamento y por eso vamos a votar a favor.

D. José Manuel Zúñiga: Sr. San Martín, en campaña estará usted. Lo que hemos dicho es que no hace falta un “viajero misterioso”, porque los vecinos y Concejales podemos decir cómo funciona el transporte público en nuestra ciudad.

Sr. Iglesias, ustedes realmente no creen en el transporte público. Si ustedes creyesen, lo primero que harían sería poner más dificultades al transporte privado, al contrario, les dejan toda la carretera. Supongo porque no creen en que la ciudad es para el peatón, aunque lo digan, ni creen en que la ciudad es para la bici, aunque lo digan, ni creen realmente en el transporte público, aunque lo digan.

Voy a dar unos datos que me facilitó usted. En el 2012 la velocidad comercial de los autobuses era 17,5 Km./hora; en el 2013 también; en 2017, 17,6; en el año 2015, 17,3; en 2016, 17,1; 2017, 16,2; en 2018, 16 Km./hora. Esto quiere decir que el transporte público se encuentra con dificultades para ir a esa velocidad comercial que sería mejor.

Además, esto se comprueba montándose en el autobús y viendo que los conductores van a toda pastilla porque llegan tarde, se encuentran con problemas de dobles filas o con problemas de vías donde no pueden acceder, lo que hace que la velocidad comercial descienda.

Ustedes no creen y los preciosistas y la televisión darán fe de que realmente el Partido Popular no cree en el transporte público, porque, de lo contrario, harían más actuaciones en contra del vehículo privado, que inunda nuestras ciudades y la prueba de ello la vamos a tener con la obra del túnel de Vara de Rey, que nunca se tenían que haber realizado, en la cual desaparecen zonas de estacionamiento de la calle Huesca hasta Club Deportivo para dar más velocidad a los coches. Lo mismo hicieron al quitar los árboles de Club Deportivo para crear otro carril y dar más velocidad a los coches, que es lo único que les preocupa.

Si estuvieran realmente interesados en el peatón, sus actuaciones serían de otra forma.

D. Adolfo Vicente Ruiz: Sr. Iglesias, los datos que he dicho los he sacado del estudio en el que nos gastamos 44.000 euros. Si encima están mal, tenemos dos problemas, porque los datos están sacados de la página 37 de dicho estudio.

Este Reglamento no aporta nada ni a la eficiencia ni a la eficacia, no suma. Si quisiéramos mejorar permitiríamos subir a los viajeros por la parte central del autobús, poniendo una máquina para poder marcar los usuarios. El usuario que pague en metálico que suba por la parte delantera. ¿Qué problema hay?

Esto sería mejorar la eficacia y eficiencia pero no lo recoge el Reglamento, porque no nos hemos preocupado por la eficacia y eficiencia. Nos hemos preocupado de sacar corriendo un Reglamento que ya estaba hecho, pero sin aportar soluciones reales.

Si preguntamos a la gente por qué no utiliza el transporte urbano, si tuviéramos esas encuestas de calidad, nos daríamos cuenta del porqué de los motivos y uno de ellos sería la velocidad comercial.

Así volvemos al estudio de las Líneas, a las marquesinas, al estudio de pasos.

Más de 16 marquesinas de 200 usuarios son postes y esto no puede ser en una ciudad como Logroño. si queremos presumir de transporte urbano, no podemos tener 16 postes.

Tendremos que hablar con la empresa concesionaria ver qué criterios de calidad,, cómo mejorar, seguir avanzando etc.

Esta muy bien tener un Reglamento, pero hay que tener algo más para la ciudad de Logroño.

Cómo puede ser que una línea tenga un incremento en verano de un 65% y no se haga nada para paliar esa demanda de gente o una disminución en invierno de 42% y no hagamos nada. Tendríamos que tener un sistema doble de líneas e ir adaptándonos a la temporalidad de las líneas.

El estudio de temporalidad ya está hecho, pero ¿Qué hacemos para darle respuesta? ¿Qué estudiamos? Todas estas cosas tendrían que venir en el Reglamento.

Nos felicitamos porque haya un Reglamento, porque más vale esto que nada, pero hay que hacer algo más.

D. Félix Francisco Iglesias: Veo a algunos de ustedes que todavía confunden contrato con Reglamento.

El contrato es una cosa y el Reglamento otra. Las relaciones de la empresa con el Ayuntamiento de Logroño van a través del contrato que tenemos con esa empresa y el contrato de concesión y las relaciones de la empresa con los usuarios y el Ayuntamiento por encima, que no invade ninguna responsabilidad.

En el momento que se hace una concesión, las responsabilidades del Ayuntamiento están tasadas por Ley.

Entiendo que algunos de ustedes les pueda doler que haya un Reglamento y por lo que veo se va a aprobar, pero es verdad que aprovechan para soltar determinadas cosas que se podían hacer y una de ellas, Sr. Ruiz Cazorla, actualizar las estadísticas y no hablar del estudio, que es de los años 15 y 16 y hablar de los datos de 2018, que yo le he dado.

Habla de postes, que son cuestiones del día a día y no tienen nada que ver con el Reglamento.

El Reglamento tiene que definir cuáles son los componentes de una parada. Si va a Madrid, Barcelona, a Bilbao o a Vitoria, verá que hay muchos postes y pocas marquesinas. Si va a Levante, tiene más postes que marquesinas.

Aquí tenemos postes y marquesinas, depende de la geometría y de otras cuestiones de las vías urbanas.

Sr. Zúñiga, lecciones de políticas pocas. Usted tiene su libro y yo tengo el mío. Su Grupo tiene su libro y este Equipo de Gobierno tiene el suyo.

No puede categorizar que creemos en el transporte urbano y no puede categorizar de que beneficiamos al vehículo. El parque de automóviles está creciendo cada vez más, a pesar de lo que diga el Sr. Antoñanzas. Cada vez se compran más coches y según datos estadísticos del Padrón de vehículos suben año tras año. En el Equipo de Gobierno y el Partido Popular somos de consensuar y convivir y no imponer determinadas políticas.

Queremos que todos se sientan a gusto en la ciudad y convivan con todos los medios de locomoción. Que cada cual elija, pero el Ayuntamiento de Logroño como responsable del transporte tiene que poner el mejor.

En una estadística de FACUA del año pasado sobre todas las capitales de provincia, el transporte urbano fue valorado por sus usuarios y era el segundo de España empatado con Bilbao.

Por supuesto que todo es mejorable, pero no me digan que en estos últimos cuatro años, el transporte urbano no ha mejorado.

Sr. Antoñanzas insiste en que la participación la entendemos con ir a reuniones con un papel, pero usted no ha venido a las reuniones en las que yo hablaba con los Grupos políticos y tampoco ha hablado con la Federación de Empresarios, con el CERMI, con las asociaciones de vecinos, que yo me reuní con ellos y fui a escucharles. Al cabo del tiempo me trajeron un montón de propuestas, porque yo no fui con un documento diciendo que era una trágala.

El consenso y la participación no son patrimonio de ningún Grupo Político y a este Equipo de Gobierno en consenso y participación ciudadana, pocas lecciones.

Felicítarnos porque va a salir la aprobación inicial de este primer Reglamento que tiene la ciudad de Logroño. Aquí comienza el proceso, hay 30 días para alegaciones, los técnicos las estudiarán y será la siguiente Corporación la que lleve a cabo la aprobación definitiva.

Dar las gracias a los que van a votar a favor y a los que se van a abstener, porque con su abstención promueven que se ponga encima de la mesa este texto. No sé si alguien va a votar en contra, si es así, espero que reflexione en la siguiente legislatura.

Sr. Presidente: Abstención del Grupo Municipal Mixto. Voto a favor del Grupo Municipal Ciudadanos. Abstención de los Grupos Municipales Cambia Logroño y Socialista. Voto a favor del Grupo Municipal Popular. Se aprueba este asunto.

Asunto nº 11: Aprobación inicial de la Ordenanza Municipal de Movilidad de la Ciudad de Logroño.

D. Félix Francisco Iglesias: Ponemos encima de la mesa la aprobación inicial de la Ordenanza de Movilidad, la primera que tiene esta ciudad e Logroño. Podrá ser tarde o pronto, pero es la primera, insisto.

Seguro que tiene carencias, pero también muchas virtudes, como armonizar, regular, adaptar y derogar aquellas normas obsoletas o no sean de uso en la ciudad.

Esta Ordenanza, además del impulso del Equipo de Gobierno en julio de 2015, cuando tomábamos las riendas del gobierno de la ciudad, recuerdo una rueda de prensa en la Plaza de Europa en la que yo puse tres hitos que quería en esta legislatura, que eran la redacción de la Ordenanza de la Movilidad, el Reglamento de Transporte Urbano y un Estudio de Transporte Urbano.

El último está realizado, el segundo lo acabamos de aprobar inicialmente y el primero está sobre la mesa en este momento.

Una Ordenanza que da cumplimiento al Programa 31 del PMUS, del que ustedes decían que no se realizaba o no se le daba el impulso suficiente. Para mí este es el Programa más importante que nos marca el PMUS, que es la realización de una Ordenanza de Movilidad, llevado a cabo por el impulso político que este Equipo de Gobierno y por supuesto de todos los Grupos de la oposición,

El proceso participativo ha sido similar al que se ha llevado con el Reglamento del punto anterior. Ha habido reuniones sin ninguna cortapisa, sin nada encima de la mesa, escuchando a los diferentes colectivos de la ciudad muchas veces y poniendo encima de la mesa voluntad de trabajo.

A partir de ahí, una redacción intensa y prolija en cuanto a medir y a tasar hasta dónde la Ley nos permitía llegar.

Esta Ordenanza nace para mejorar la movilidad de la ciudad y hacerla más sostenible, para mejorar la seguridad vial, para tener menos riesgos en la calle. Lleva un impulso por las energías limpias y la plena convivencia de los diferentes modos de transporte y con ellos, las diferentes actividades ciudadanas.

Podríamos resumir todo esto en hacer una ciudad como espacio de convivencia y de encuentro y con este objetivo se ha planteado esta Ordenanza.

Desglosaría seis objetivos que son los que marcan el devenir de los diferentes Capítulos de esta Ordenanza: favorecer los medios activos de desplazamiento, generar una sostenibilidad ambiental frente a la fluidez del tráfico, generar mayor seguridad vial, aplicando la denominada pirámide de sostenibilidad que todos conocemos, el respeto al peatón, que es el verdadero protagonista, la promoción de los ciclos y de los vehículos de movilidad personal, la ordenación de las vías y la regulación del uso del automóvil.

Esto se estructura en 160 Artículos, dividido en 10 Títulos, una Disposición Transitoria, una Disposición Derogatoria y ocho Anexos.

Regulamos la velocidad en las calles, marcando un hito importante, que es la velocidad 30 en las calles de único sentido y manteniendo la velocidad 40 como velocidad general en la ciudad.

Habla de diferentes definiciones de los elementos que nos podemos encontrar: aceras, ciclo carriles, vías ciclistas, vías y áreas pacificadas etc. para que aquel que sea neófito en la materia pueda entender de qué se va a hablar en la Ordenanza.

Habla de las diferentes zonas de la ciudad. No es lo mismo circular por una vía pacificada que por una vía 30, ciclo calle o acera bici.

Todo esto está regulado en los diferentes Capítulos.

Se regulan diferentes aspectos, como el régimen de transporte especial de vehículos especiales, horarios, regímenes de carga y descarga, carga y descarga nocturna tasada en diferentes horarios, las descargas de combustible sólido y líquido, que no se van a poder hacer a cualquier hora y cortando calles, sino que va a estar tasado.

Regulamos las reservas de espacio de aparcamiento, el régimen de coches abandonados, los accesos de personas con movilidad reducida a determinados espacios de la ciudad, el uso de los ciclomotores y bicicletas, la movilidad ciclista, los patines, patinetes, los vehículos de movilidad personal y aparatos similares. También regulamos las anchuras de determinados ciclos que pueden circular por las aceras.

Regulamos y damos carta de naturaleza a los vehículos de movilidad personal; hasta ahora los grandes desconocidos y que han llegado para quedarse. Los regulamos de una manera ordenada, dejando un margen de regulación a las licitaciones de dominio público que puedan sucederse en el futuro para regular el uso compartido de determinados medios de locomoción,

Regulamos las vías por dónde pueden circular este tipo de vehículos y que lo hagan con seguridad, no a cualquier precio ni por cualquier vía.

Regulamos las diferentes actividades que se puedan realizar en la vía pública. Facultamos a la Policía Local para acreditar a las personas organizadoras de determinadas actividades, para que hagan una regulación del tráfico en un momento determinado.

Actualizamos la actual normativa de licencias de vado y reservas de espacio a la normativa actual, directivas generales y directivas europeas.

Hablamos de vigilancia y disciplina viaria, de dónde se puede aparcar y no, de sanciones e infracciones, de procedimientos administrativos para pedir un vado, hacer una mudanza, que para eso hay actuaciones comunicadas, igual que para regular las cargas y descargas en vías públicas.

Se regulan los diferentes vehículos que pueden circular por la ciudad a nivel de transporte pesado, dividiendo Logroño en dos zonas, la zona 1 son los polígonos industriales y su interior y la zona 2 es el resto de la ciudad.

Hay una serie de normas y de epígrafes en esta Ordenanza que nos van a permitir gestionar esta ciudad mucho mejor, porque ponemos en manos de los funcionarios las herramientas necesarias y actualizadas para que puedan realizar una buena gestión de los espacios públicos.

Así los ciudadanos pueden tener muy claras las reglas del juego, los procedimientos a seguir para realizar cualquier actividad y los derechos y obligaciones y las consecuencias de sus incumplimientos.

Presentamos este documento de aprobación inicial de Ordenanza de Movilidad, que espero tenga el mayor consenso posible y que nos va a permitir avanzar en el futuro de la movilidad urbana en esta ciudad.

Sr. Presidente: Turno general

D. Rubén Antoñanzas: Nos vamos a abstener.

Es una Ordenanza que me genera dudas y que no comparto en gran medida, pero coincido en parte de su discurso en que mejora diversos aspectos y da claridad a diferentes cuestiones que ahora mismo no estaban ni para los logroñeses ni para nuestra Policía.

En la medida que dependa de mí, en el próximo Gobierno de este Ayuntamiento a esta Ordenanza le vamos a dar una vuelta completa, porque adolece de algunas cuestiones muy importantes.

No es responsabilidad suya, sino más de su compañero el Sr. Sáez Rojo.

La Ordenanza debe ir acompañada del modelo de ciudad por el que apostamos y creemos y este debate lo he echado en falta, salvo cuando hablamos del Avance del Plan General.

Si al principio de legislatura hubieran contado con un Avance del Plan General, con un debate sobre modelo de ciudad, hubiera estado más acertada esta Ordenanza, que responde a un modelo de ciudad que defiende el Partido Popular y que en muchas cuestiones choca con el modelo de ciudad y con la movilidad en la que cree y apuesta el Partido Riojano.

Me ha sorprendido que diga que se da prioridad al peatón. Ese Capítulo me lo he debido de saltar o en la copia que me ha dado me lo ha borrado, pero yo no percibo esa prioridad. En el próximo turno le agradecería que me pusiera algún ejemplo de eso.



En esta legislatura ha habido mucho conflicto con el tema de las bicicletas y con los vehículos de movilidad personal y se debería haber hecho un esfuerzo de su Concejalía para haber avanzado esos trabajos.

Llega el verano, se van a usar más bicicletas, por suerte, y vamos a volver a tener conflictos y en este sentido, la Ordenanza no ha llegado a tiempo.

D. Julián San Martín: Desde que entramos en el Ayuntamiento hemos estado preocupados por la eficiencia energética, seguridad vial, accesibilidad y evaluación pública de los ciudadanos y de las instituciones.

Hoy hay que felicitarnos porque el Equipo de Gobierno ha cumplido el Programa 31 del PMUS, de las pocas cosas que ha cumplido, Sr. Iglesias.

En su Ordenanza se echa de menos una apuesta decidida y clara por potenciar la movilidad a pie, el autobús urbano y la bicicleta y además sin criminalizar al vehículo privado. Cuando se realizan políticas de movilidad verdaderamente sostenibles, el vehículo privado va perdiendo protagonismo el solito. Por tanto, no hay que criminalizar el coche privado, sino potenciar la sostenibilidad.

Nos han admitido pocas enmiendas y les ha costado cuatro años traerla al Pleno y como en el punto anterior, la traen en el último minuto y con la ayuda del arbitro.

No son un gobierno que impulse la movilidad sostenible, sino, más bien, han tirado de las orejas al que les ha criticado por no hacerlo y lo que han hecho es poner orejas en las esquinas de las calles y poco más.

La diferencia entre ustedes y nosotros es que nosotros sí creemos en la movilidad sostenible. Traen la aprobación inicial, pero déjenos a Ciudadanos hacer políticas de movilidad sostenible, políticas de verdad.

D. José Manuel Zúñiga: No estamos de acuerdo con usted. Hacemos políticas distintas.

Madrid Central ha conseguido mejorar la calidad del aire y la salud de muchos ciudadanos de Madrid. Ya veo que a usted le importa poco la salud de los logroñeses, porque no es el sistema que ustedes quieren.

Esta Ordenanza es poco ambiciosa. Nos han admitido pocas enmiendas, pero en ellas planteábamos una ciudad 30, porque es posible hacerlo desde los Ayuntamientos.

Ustedes no han querido, porque están siempre a remolque de lo que diga la autoridad superior. Ahora, si es otra autoridad superior, me imagino que estarán totalmente en contra.

Esta Ordenanza prohíbe los remolques de las bicicletas de los niños. Es curioso que algo que está en toda Europa, que los peregrinos pueden venir con su remolque llevando a su niño, tengan que parar a la entrada de Logroño y hacer un rodeo porque no pueden circular por Logroño, siendo parte del Camino de Santiago.

No tienen en consideración que hay ciertas zonas de Logroño que no deben tener los mismos horarios de carga y descarga. En el Casco Antiguo, con la Plaza de Abastos, no puede ser que tenga la carga y descarga hasta la una y media, porque a esa hora la gente está por la calle Laurel tomando sus vinos.

No hay áreas pacificadas en esta Ordenanza, sino zonas de tráfico pacificado, que no es lo mismo. En las primeras, la prioridad es del peatón y en las otras no. Lo único que hacen es reducir un poco la velocidad.

Tienen mucho miedo a prohibir la circulación de los coches a ciertas horas de la ciudad y sin embargo los fines de semana cortan todo el Casco Antiguo por la noche por seguridad y resulta curioso que no lo hagan por el día. Me gustaría que me explicasen el porqué.

El modelo de ciudad lo tenemos en el Avance del Plan General, pero desarrollarlo con esta Ordenanza no va a ser fácil.

Sr. Iglesias, ha dicho que ha aumentado el parque automovilístico, pero esto ha sido así porque no han aplicado políticas en contra del vehículo privado. Si aplicaran políticas en beneficio del peatón, de la bicicleta y del transporte público, estoy seguro que ese aumento no se hubiera producido.

Aquí en Logroño, ancha es Castilla y en esto tiene mucha responsabilidad el Concejal de Seguridad Ciudadana por toda la permisividad que hay en los aparcamientos.

D. Vicente Adolfo Ruiz: No es nuestro modelo, porque nosotros apostamos por el peatón.

En los artículos 60 y 61 hay trece líneas que hablan del peatón. ¿Me puede decir cuáles son los derechos de los viandantes en esta ciudad? ¿Cuáles son las obligaciones?

Si hacemos un estudio de la distribución modal, vemos que a pie se desplaza el 55%; en transporte público el 7%; en bicicleta el 2% y en transporte privado el 35%. Así que la gente se desplaza sobre todo a pie y repito ¿dónde están los derechos de los viandantes?

Si vamos andando la mayoría, es importante conocer nuestros derechos y obligaciones, pero no se mencionan. Bueno sí, en dos artículos, en 13 líneas y se acabó.

Tenemos que avanzar en movilidad y trabajar en qué sistema de movilidad queremos. Yo tengo muy claro cuál es la jerarquía de movilidad urbana, pero creo que ustedes no, porque se prima y se

prioriza el uso de vehículo frente a la persona que va andando, que es el 55%. Este dato es del PMUS, por si quiere contrastarlo.

Todos queremos un nuevo modelo, pero han cogido las Ordenanzas de Carga y Descarga y Vado, el sistema de aparcamientos, han analizado las vías 30 y pacificadas y se ha sacado esta Ordenanza. Esto percibo, aunque bienvenida sea.

D. Félix Francisco Iglesias: Entiendo que estén incómodos porque el Equipo de Gobierno del Partido Popular, aunque sea en el último minuto, como dice el Sr. San Martín, pero hasta ese minuto hay que trabajar, ha traído un documento que a los que sigan en la próxima legislatura les va a venir muy bien.

Cuando pedimos propuestas a este documento, al comienzo de la legislatura, en un proceso participativo, las que propusieron todo ustedes fueron escasas o nulas.

El modelo de ciudad en la que cree el Partido Popular es en el que todo el mundo se sienta cómodo, sin imposiciones y sin recorte de derechos. A partir de aquí, podemos hablar de los diferentes modelos de transporte, pero nuestro modelo lo comparten muchos ciudadanos de Logroño.

Todo es mejorable. A partir del domingo pasado menos. Es el chiste fácil.

En esta Ordenanza ha trabajado la Federación de Asociaciones de Vecinos, la Federación de Empresarios, el CERMI, los funcionarios y, Sr. Ruiz Cazorla, yo entiendo que es complicado para ustedes, porque el Partido Socialista se jacta de haber liderado todas las políticas sociales de este país, de Estados Unidos, de Rusia y en general del Orbe, porque son los mejores, los que más saben y los que mejor hacen las cosas, pero el Partido Popular ha traído dos documentos que en algún caso les puede escocer, aunque en el fondo están de acuerdo con este trabajo, porque si no podían haber puesto algo encima de la mesa cuando gobernaron.

Que diga que ha sido un refrito de ordenanzas no me ofende, pero a los trabajadores, cuando escuchen sus declaraciones, quizás no les guste y a los colectivos que han participado tampoco.

No se deben decir determinadas cosas por hacer daño político al contrario, cuando hay un trabajo de muchas personas y de muchas horas, no solo de este Concejal ni de este Equipo de Gobierno.

Tienen tiempo en la siguiente legislatura para mejorar el texto, pero mejórenlo con el consenso, no desde un planteamiento ideológico, no como la Ordenanza de Madrid, que después de aprobarla, que por cierto, el Partido Socialista iba a votar en contra, pero en el último momento y con una negociación se abstuvo, tiene siete recursos judiciales.

Sean cautos, no sea que vayamos a hacer el pan como unas tortas. No sea que por querer avanzar demasiado ideológicamente y querer imponer determinadas cosas a los ciudadanos nos



veamos en los Tribunales, paralizando esa normativa y echando abajo determinados aspectos o teniendo que recoger los patinetes de la ciudad, como ha pasado en Valencia o en Madrid.

Un texto de Ordenanza, una Ley, tiene que ser útil al ciudadano, no a los Partidos Políticos y si el ciudadano no se siente cómodo con el texto, lo rechazará. No se trata de las fuerzas que tiene uno en el Pleno, porque eso es puntual, es una votación y luego la vida sigue.

Les animo a mejorarla desde el punto de vista práctico y no olviden a los técnicos. Nosotros podemos tener buenas ideas, pero los técnicos lo tienen que validar técnica y jurídicamente.

Se han aceptado las alegaciones que se han considerado por parte de los técnicos. Había otras que no tenían soporte legal ni técnico. El papel no aguanta todo.

No sé si llegamos tarde, pero llega y se trata de llegar y ofrecer alternativas a los logroñeses en su movilidad, espacios comunes y de convivencia.

Sr. Presidente: Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: Yo no me siento incómodo porque el Equipo de Gobierno se ponga a trabajar.

Hemos debatido esto un día en el Ateneo y no se puede llevar sorpresa de lo que le estamos diciendo. Ya hemos manifestado que no coincidíamos en el modelo de ciudad.

Usted ha dicho que querían una Ordenanza donde todo el mundo se sintiera cómodo, pero la cuadratura del círculo y el chocolate del loro en temas como este es imposible.

El logroñés o logroñesa que está acostumbrado a coger el coche para todo y acostumbrado a aparcar en doble fila en cualquier momento es imposible que se pueda sentir cómodo. Yo voy en bicicleta y me resulta incomodísimo el coche en doble fila porque me obliga a girar la cabeza.

A lo mejor no va a tener apoyo por el concepto de que todo el mundo se sienta cómodo, ya que el concepto es qué modelo de ciudad queremos, que, insisto, parte de la culpa la tiene el Sr. Sáez Rojo que no lo ha definido con tiempo suficiente.

Sobre el modelo de ciudad que queremos tenemos que hacer la Ordenanza de Movilidad.

Tenemos un sistema de préstamo de bicicletas que no corresponde a las necesidades y características de esta ciudad. No se ha apostado por la bicicleta eléctrica ni por promocionar este servicio.

La culpa no es suya, sino que es una culpa compartida entre las diferentes áreas del Equipo de Gobierno, que no han apoyado para que esto salga adelante.

Confío estar en el Gobierno la próxima legislatura y poder echar abajo parte de ese trabajo y el trabajo de los técnicos, que lo respetamos, pero el modelo de ciudad lo marcan los políticos. Gobernar es decidir.

El político decide, marca las líneas y el técnico dice si son legales o no.

No sé si seré o no Alcalde, pero confío en que los logroñeses nos den la confianza suficiente para entrar dentro del Equipo de Gobierno.

D. Julián San Martín: Estaba terminando de reírme por lo dicho por el Sr. Antoñanzas.

Nosotros somos de incentivar y desincentivar ciertas actuaciones en todos los aspectos de la vida y no somos de imponer.

El nombre de la Concejalía es Tráfico y Movilidad, que ya lo dice todo, es decir, prioriza el tráfico a la movilidad. Se podría haber llamado Movilidad Sostenible o Movilidad Sostenible y Cambio Climático. El lenguaje es muy importante.

No ha habido planificación y diseño urbanístico favorable, incentivando a la movilidad sostenible.

Los carriles bicis segregados no están terminados, no están los carriles ciclos, que hemos pedido varias veces, no están los carriles buses, no está el cambio de modelo tarifario, no se ha acabado con las dobles filas, que en la Federación de Empresarios el Sr. Sáinz nos dijo a la oposición que éramos culpables de tener dobles filas, no están las infraestructuras para recargar los vehículos eléctricos o hidrógeno, que sólo hay un punto en toda la ciudad.

¿Dónde está todo esto encajado en la Smart City, de la que tanto hacen gala, pero que no saben qué es?

¿Dónde están los pasos de cebra a cota cero? Para las personas que llevan una silla de ruedas es difícil pasar los pasos que no son a cota cero.

Propusimos tener una ciudad 30 km./hora y nos dijo usted que la Dirección General de Tráfico decía que a 40 km/Hora, que no está mal, pero nos hubiera gustado más a 30km./hora.

Tenemos que potenciar el uso de la bicicleta. La contrata que tenemos con las bicicletas no funciona bien, por mucho que nos den datos. Son para el turismo, no para que Logroño la utilice. No tenemos una estación de bicicletas.

No tienen claro que hay que pacificar el tráfico rodado de los vehículos privados y no seguir haciendo rotondas, que éstas dan más fluidez y habría que dejar de hacerlas para que el tráfico vaya más lento.

Nos vamos a abstener para que pase la aprobación inicial, pero no han hecho mucho por la movilidad sostenible.

D. Gonzalo Peña: Sr. Iglesias, el problema es que Logroño lleva sufriendo ocho años las consecuencias de no haber apostado de una manera efectiva por una movilidad sostenible y de no creerse el PMUS.

No digo que toda la responsabilidad sea suya. A usted, a lo mejor, le hubiera gustado hacer más cosas, pero la voluntad política del Partido Popular en estas dos últimas legislaturas no ha sido la que debiera respecto a estos temas.

Por ejemplo, en Club Deportivo se aumentan los vehículos a motor y se resta espacio al peatón y en una Ordenanza de Movilidad se deben marcar prioridades y no es cuestión de que todo el mundo se sienta cómodo.

Debemos marcar las prioridades políticas respecto a movilidad y a un modelo sostenible y toda Ordenanza que no priorice la movilidad ciclista y peatonal frente al resto de modos, no va a contar con nuestro voto a favor, porque Cambia Logroño aboga por un cambio de paradigma modal y por una reducción de vehículos a motor, en pos de una ciudad pacificada, baja en emisiones y sin contaminación atmosférica.

Usted hablaba de Madrid Central, pero no se puede entender como elemento partidista. Madrid Central es una cuestión política, porque es entender que no hay dos Planetas, sino que hay uno y se deben tomar medidas efectivas para reducir la contaminación atmosférica.

No se entienden los argumentos peregrinos que su formación política ha dado sobre Madrid Central; sólo hay que tomar conciencia de los límites atmosféricos y medioambientales en los que nos encontramos.

Esta Ordenanza es hostil hacia los medios sostenibles, que se les trata de forma discriminatoria, hostil y punitiva. En lugar de haber medidas incentivadoras, hay medias coercitivas, donde se

vuelve a confundir el tráfico con cuestiones de movilidad. No es una cuestión de regular el tráfico, sino que hay que ir más allá.

Tenemos cuatro ejemplos:

Primero, la bicicleta acaba siendo postergada a un segundo plano frente a otras modalidades de transporte individual a motor. Esto nos ha expresado el colectivo "Logroño en Bici".

Segundo, en el texto se citan las zonas 30, pero no se definen adecuadamente y no hay una apuesta por ellas, sino de mantener zonas a 40.

Tercero, no hay ninguna mención del peligro a personas y bienes que supone en nuestra ciudad el estacionamiento ilegal y la doble fila, que se remite al Código de Circulación.

La Ordenanza de Madrid tiene página y media respecto a esto.

Cuarto, en un artículo se habla de que se puede dejar en suspenso la Ordenanza en periodos que se consideren convenientes. No se puede dejar esta incertidumbre.

Por estos cuatro ejemplos, porque llega al último Pleno, porque las enmiendas se han desestimado casi en su totalidad y porque creemos que la Ordenanza se queda corta, no van a contar con nuestro voto a favor.

D. Vicente Adolfo Ruiz: Tenía unas expectativas muy altas, porque pensaba que íbamos a evolucionar hacia un sistema más pacificado, más sostenible y más seguro.

Tenemos 13 vías preferentes que aglutinan el 80% de los atropellos y no puede ser que aparezcan en la nueva Ordenanza las 13.

Avda. de la Paz, 31 accidentes; Jorge Vigón, 21 accidentes; Chile, 31 accidentes; Vara de Rey, 20 accidentes; Avda. de Burgos, 20 accidentes.....

Que en la nueva Ordenanza se vuelven a meter las 13 vías de alta densidad como vías preferentes me choca, además con el solo criterio de acceso.

Esto me chirría.

No es nuestro modelo. Yo creo que tenemos que evolucionar hacia una ciudad más sostenible, más amable y más segura.

Le voy a leer un artículo sobre derechos de las personas viandantes, nuestros derechos.

Las personas viandantes tienen derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones adecuadas para su salud física y psicológica, a disponer de infraestructuras a las que se pueda acceder fácilmente, a recorrer calles y aceras, a detenerse con seguridad y a que se reserven sus zonas urbanas, lo más amplias posibles, con continuidad, que se sean coherentes con la urbanización general de la ciudad, así como sistemas eficaces de señalización, concebidos también para quienes estén privados de los sentidos de la vista y del oído.

Estos son los derechos que tenemos que tener, que no vienen recogidos y por los que tenemos que seguir trabajando.

Apostamos por una movilidad sostenible y amable. El 55% nos movemos a pie; el 7% en autobús y el 35% en coche privado. No podemos priorizar el transporte privado sobre el público.

D. Félix Francisco Iglesias: Veo que no quieren entrar en el meollo de la cuestión y se quedan en la parte de arriba. Muchos de ustedes tienen elecciones dentro de unos días y se juegan su futuro municipal y entiendo que quieren quedar como el aceite en la parte superior y no quieren bajar a aspectos inferiores y debatirlos, porque si lo hubieran querido los hubieran puesto de manera prolija en sus enmiendas.

Sr. Ruiz Cazorla, ese artículo tan rimbombante y bonito usted no lo puso como alegación, pero ha tenido unos días para preparar la intervención y quedar muy bien delante de su público y de los ciudadanos de Logroño.

Sr. Antoñanzas, si algo tiene este Concejal es que no se esconde detrás de los técnicos. Jamás, porque soy técnico en mi trabajo diario y sé cuándo se está en un papel y cuándo en otro.

No puede ser que este Concejal y este Equipo de Gobierno traiga una Ordenanza al Pleno que no cuente con el visto bueno de los técnicos y de la asesoría jurídica del Ayuntamiento.

A veces determinados planteamientos que ustedes hacen mayestáticos quedan muy bien, los medios de comunicación los reflejan porque son frases contundentes pero debajo no tienen nada, se diluyen como el serrín.

Seamos cautos y si ustedes alguna vez tiene responsabilidades de Gobierno ya se tomarán un café conmigo y me contarán.

Generar el texto de una Ordenanza de Movilidad no es fácil, no es un corta pega que se haga en una tarde. Esto no es como aquel Ministro famoso de Economía que le iba a enseñar economía a un Presidente de Gobierno en dos tardes.

Esto cuesta muchos meses, muchos años y me remito al hecho del número de Ordenanzas que se sacan en las diferentes legislaturas. No es fácil ordenar, no es fácil normar, no es fácil ajustar la

normativa y más en el entorno cambiante de la movilidad, en el cual, el Gobierno Central no sabe qué tipo de Reglamento de Circulación quiere poner encima de la mesa.

Los Ayuntamientos tenemos que ser cautos y el principio de cautela es un principio político importante.

Quiero agradecer la abstención de algunos Grupos, que así van a favorecer que esta Ordenanza continúe su trámite administrativo, con los votos a favor del Partido Popular.

No quiero olvidarme y agradecer públicamente su trabajo a Cesar, a Berta, a Ernesto, a María, a Norberto y a Mercedes. A los Grupos políticos en la parte que han colaborado con esta Concejalía y Equipo de Gobierno para que el texto anterior y este texto hayan venido a este Pleno.

Como es mi última intervención, quiero agradecer a mis compañeros de Equipo de Gobierno como me han aguantado, porque con estos dos asuntos les he dado mucho la paliza, la “vara”, como dicen los castizos. les he mandado muchos borradores, documentos y algunos me han aborrecido y otros se los han leído.

Por supuesto, mi agradecimiento a nuestra Alcaldesa por la confianza y el ánimo que me ha dado.

Sr. Presidente: Abstención de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Voto en contra del Grupo Municipal Cambia Logroño. Abstención del Grupo Municipal Socialista y voto a favor del Grupo Municipal Popular. Se aprueba este asunto.

Sra. Alcaldesa: Terminados los puntos 10 y 11, quiero agradecer el trabajo que ha llevado a cabo Paco Iglesias durante este tiempo y a todos los técnicos que le han acompañado, así como a los distintos colectivos y Grupos Políticos que han hecho sus aportaciones para que esto sea posible.

El trabajo siempre tiene recompensa y este supone la puesta en marcha de instrumentos que podrán gustar más o menos pero son importantes para el funcionamiento de la ciudad de Logroño.

Quiero agradecersele y reconocersele a Paco Iglesias, que como ha dicho él, nos ha amenizado con la lectura de distintos borradores en un tema complejo como es la movilidad y su esfuerzo por hacer coincidir distintos intereses y sensibilidades. Conseguir la aprobación inicial de una Ordenanza municipal es difícil y si fuera fácil, ya lo hubieran hecho otros.

Muchas gracias querido Paco por tu esfuerzo, por tus desvelos y por tu aportación a la ciudad de Logroño.

Sr. Presidente: Pasamos a los asuntos que venían por urgencia. Primero se vota la urgencia de todos ellos y luego debatimos.

Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 7/2019

Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Abstención del Grupo Municipal Cambia Logroño. Votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular.

Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 8/2019

Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Abstención del Grupo Municipal Cambia Logroño. Votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular.

Expediente de Modificación de Créditos Extraordinarios nº 5/2019

Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Abstención del Grupo Municipal Cambia Logroño. Votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular.

Expediente de Modificación de Créditos Extraordinarios nº 6/2019

Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Abstención del Grupo Municipal Cambia Logroño. Votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular.

Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 9/2019

Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Abstención del Grupo Municipal Cambia Logroño. Votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular.

Sr. Presidente: Una vez votada la urgencia, se debatirán conjuntamente.

D^a Mar San Martín: Ya han sido explicados en la Comisión Informativa de Pleno. Tres expedientes son de Suplementos de Crédito y dos por Crédito Extraordinario, que se financian por Remanentes de Tesorería fruto del resultado de la Liquidación Presupuestaria de 2018 y que permite que en situación de presupuesto prorrogado unas inversiones que no es conveniente esperar porque puede ser que con el cambio de Corporación suceda un periodo indeterminado.

Tenemos posibilidad de financiarlas en este momento y consideramos importante que no esperen a una tramitación posterior.

El primero es el Suplemento de Crédito nº 7/2019, que plantea dotar de en torno a 198.000 euros para poder avanzar el proyecto de ejecución del Parque Juan Gispert, que está en la zona del Plan Parcial Fardachón que quedó sin resolver porque la Junta de Compensación, que era a quien le correspondía no lo hizo. Resuelta la situación jurídica, se puede reclamar a los propietarios la cuantía correspondiente.

El Suplemento de Crédito nº 8/2019, en torno a 155.000 euros, va a permitir que la Unidad de Nuevas Tecnologías tenga parte de la inversión para este año y poder reponer necesidades



urgentes, equipos, ampliación de los recursos de los equipos centrales, servidores, memorias, cabinas de almacenamiento etc.

El Crédito Extraordinario nº 5/2019, de 156.000 euros, para dotar de diversos suministros al Centro de la Cultura del Rioja para su próxima reapertura. Es una dotación para diversos suministros, como mostradores, isletas, equipos de sonido, audiovisuales etc., que permitirán la inmediata apertura del CCR

El Crédito Extraordinario nº 6/2019, de 48.782 euros, contiene tres actuaciones. Primero, la dotación de Partida presupuestaria para elementos de transporte con 14.500 euros, con destino a la adquisición de motocicletas para la correcta prestación del servicio de Protección Civil. Segundo, 20.000 euros para la inversión de un cinemómetro móvil para Policía Local y tercero, 13.482,52 euros para dar cumplimiento a la anualidad de un gasto que supone las instalaciones complementarias del Campo de Golf de la Grajera, que no se pudo incluir al haber presupuesto prorrogado.

El Expediente de Modificación de Créditos por Suplementos de Crédito nº 9/2019, en torno a 198.000 euros, para dotar de crédito a la Partida de Juventud para licitar las obras de la futura ludoteca de Valdegastea, que también estaba prevista en el presupuesto.

Se podría empezar la ludoteca en este año 2019 y completar con una segunda anualidad en 2020. El importe total estaría en torno a 500.000 euros.

Estos son los expedientes desglosados.

D. Rubén Antoñanzas: Estamos a favor de la urbanización del parque Juan Gispert. Ya trajimos una moción sobre esto, aunque no contamos con el apoyo del Equipo de Gobierno ni con el Grupo Ciudadanos. Como no era construcción de viviendas, sino que no iba a haber ningún tipo de riqueza económica para alguna empresa, ustedes no la apoyaron.

Confío que ahora lo apoyen y me alegro de que por fin vayamos rematando y acabando la ciudad y cumplir compromisos que se han adquirido con los ciudadanos hace más de diez años.

Me alegro que se deje iniciada la Partida presupuestaria para que sea una realidad.

Espero que la financiación del bulevar de los Picos de Urbión, que era la otra parte de la moción, se incluya y sino, hacer otra Modificación presupuestaria.

En cuanto al tema de informática estoy a favor.

En cuanto al CCR, no nos vamos a poner de acuerdo con ustedes. Tengo claro que no ha habido interés por parte de ustedes para sacarlo adelante porque era el buque insignia del Partido Riojano y Partido Socialista, que invirtieron 40 millones de euros en cuatro años, así que no se nos puede acusar de no apostar por el Casco Antiguo.

Nunca le prestaron la suficiente atención. Dicen que dió problemas desde el principio, pero el problema es que ustedes no quisieron hacer el proyecto museográfico que estaba previsto y no lo han querido hacer por una cuestión de enfado, de enojo, para no poner en valor lo hecho por el bipartito.

Hoy asistimos al mayor ejemplo de política nefasta respecto al CCR. Antes hemos llevado de forma ordinaria 50.000 euros de Modificación presupuestaria y ahora nos vuelven a meter 156.000 euros. Esta es su planificación después de dos años, es decir, a última hora y de prisa

Van a llegar las vacaciones, el verano y los turistas y vamos a seguir teniendo el CCR cerrado. Seguro que el País Vasco les agradece la nefasta gestión que han tenido con este asunto.

Lamento que haya sido tan mal tratado lo que nació para ser locomotora económica y ejemplo de lo que es la ciudad vinculada con el vino, todo porque lo hizo el Partido Riojano. Siempre tendré el dolor de que no hayan sido capaces de entender la importancia del CCR.

Un radar, unas motocicletas y campo de golf mezclados en el mismo expediente no lo entiendo.

Apoyamos la inversión en la ludoteca Valdegastea.

D. Julián San Martín: Apoyamos todas estas Modificaciones. Hemos votado la urgencia política, no económica.

En cuanto a Parque Juan Gispert, en 2009 se acabó la primera parte. En 2012, al Ayuntamiento, con mayoría absoluta, La Junta de Compensación les dejaron a deber 120.000 euros por unas deficiencias que había y votamos en contra porque queríamos que se cobraran.

Ahora estamos poniendo dinero para hacer la segunda parte del parque, aunque parece que no se va a cobrar. Esto se lo tendrían que decir a los vecinos.

Están gobernando desde el año 2012 y esperan hasta el último Pleno de 2019. Es el paradigma de la parálisis de esta ciudad.

En cuanto a la Junta de Compensación, les hemos dado dos meses de plazo para que hagan las obras y no las han hecho.

Ahora vamos a hacer la obra, que es necesaria, de manera subsidiaria, pero díganlo, que no pasa nada.



Sr. Presidente: Por favor Sr. Merino espere a su turno.

D. Julián San Martín: A él no le llama al orden, si es a nosotros, sí.

Traen todo en el ultimo momento.

Algún día se abrirá el CCR, pero no será con su apoyo.

Con la ludoteca Valdegastea estamos muy de acuerdo.

Con el resto también estamos de acuerdo y votaremos a favor, pero que quede claro que ha sido una urgencia política, porque no hay ningún motivo económico para hacerlo. Ha sido una urgencia política suya y quizá electoral

D. Gonzalo Peña: Nos hemos abstenido porque no acabamos de entender muy bien la urgencia. Ha habido cuatro años para hacer ciertas cosas.

Estaban el Sr. San Martín y Sr. Merino discutiendo respecto al parque Juan Gispert y el tema de la Junta de Compensación está encima de la mesa, pero se me escapa por qué lo hacen en el último Pleno y por urgencia.

No obstante, votaremos a favor de cuatro de los expedientes. Votaremos en contra en el asunto del CCR.

Otra vez nos traen y por urgencia este tema, que el CCR lleva desde el año 2016 cerrado. Nos traen en total una cantidad de algo más de 200.000 euros para el CCR.

Lo hacen sin determinar ningún tipo de responsabilidad respecto a lo ocurrido. Es más, habiéndole pagado 80.000 euros a la empresa que ha incumplido el contrato.

Hacer esto en el último minuto de legislatura no tiene sentido.

Se tendría que haber hecho una revisión determinando responsabilidades y no, ahora de repente, destinar 200.000 euros y sin hablar de lo que yo creo que tiene que ser el CCR, que es el contenido del mismo.

No se habla de cómo se va a dinamizar, qué se va a hacer, cuál va a ser el proyecto, cuando es la base fundamental, junto con la determinación de responsabilidades.

D^a Beatriz Arráiz: Sr. Merino se ha puesto nervioso, pero lo que choca es que tengamos que llegar al último Pleno para aprobar por urgencia proyectos como el de Juan Gispert que estaba ya desde 2011.

Han esperado nueve años para que en el último Pleno de la legislatura y por urgencia haya que aprobarlo.

Lo mismo ocurre con el CCR, que la Sra. San Martín ha dicho que estaba así por culpa del Gobierno de Tomás Santos con el Partido Riojano. Vamos a dar por buena su afirmación, pero lo cierto es que ustedes lo cerraron en 2016 por unas obras urgentes y en 2019 y último Pleno estamos aprobando por urgencia la equipación del CCR, tres años después de que ustedes lo cerraran de forma urgente.

Como el presupuesto es prorrogado, hay inversiones que tienen que pasar a través de Modificación presupuestaria, pero da la sensación de que han aprovechado que hay presupuesto prorrogado para meter las inversiones que llevamos esperando toda la legislatura.

Vamos a votar a favor, porque todo esto lo llevamos reclamando toda esta legislatura y parte de la anterior, incluso.

Tarde, por urgencia y a lo mejor por intereses electoralistas, ha llegado.

Queremos que quede constancia de la situación a la que hemos llegado en esta legislatura.

D^a Mar San Martín: Hablando de las urgencias, que tanto les inquietan, les quiero matizar que lo que se vota por urgencia es la introducción de estos asuntos en el Pleno, porque si no tendría que ir a Pleno extraordinario y es más oportuno en ordinario, como en otros casos. Lo que pasa, hablado de intereses electorales, ponen en duda esta urgencia, cosa que antes no ponían pegas.

Antes hemos visto dos asuntos de Modificaciones que la única diferencia con estos es que estaban preparados y ultimados hace cinco días, ya que la Intervención tiene otras muchas cosas que hacer.

¿Cuál es el problema? ¿Qué los traemos por urgencia o que fastidia que el Equipo de Gobierno cumpla sus compromisos? Todavía nos queda mes y medio de legislatura y todavía se pueden cumplir algunos compromisos de los pocos que quedan pendientes.

No es ninguna novedad tener que dotar de motocicletas para la Policía u ordenadores para Nuevas Tecnologías o tener presupuesto para la ludoteca de Valdegastea, que venía en el Presupuesto y no está en ejecución porque no ha habido en este Pleno.

No nos podemos quejar de la urgencia cuando no se ha hecho nada por evitar esas urgencias.

Tenemos un presupuesto prorrogado, porque, casualmente en año electoral no interesa apoyarlo y los ciudadanos esperan sus inversiones, inversiones que estaban en el borrador del presupuesto de 2019 y no había enmiendas suyas a ninguna de ellas.

El problema es que estamos a dos de mayo y dentro de unos días hay convocatoria de elecciones. Tenemos presupuesto prorrogado y para tener dotación de inversiones necesitamos financiación, que viene de préstamo o de remanentes.

Los remanentes los tenemos una vez que hemos dado cuenta de ellos en el Pleno de abril, así que los tenemos desde hace cuatro semanas. Los proyectos están hechos desde hace tiempo, pero ahora es cuando hay financiación posible.

No estamos haciendo por urgencia ningún proyecto, porque ya están todos definidos.

Nos hemos encontrado, respecto al parque Juan Gispert, con las inundaciones de los viales que pasan por debajo de la Circunvalación y ese ha sido el motivo por el cual se puede traer ahora y no antes y esto sí es urgente.

A nosotros, como Equipo de Gobierno seguro que nos gusta menos que este asunto no se haya podido resolver antes, pero lo cierto es que había una situación jurídica compleja que ha impedido que se tuvieran los informes favorables.

Ahora se tienen porque ha habido un problema de inundaciones que, afortunadamente, no hubo desgracias personales. Gran parte de esas inundaciones dependen del drenaje correcto de esa parcela que cuando esté urbanizada permitirá que el principal problema deje de existir.

A lo que era una situación jurídica muy compleja se ha encontrado una solución, porque prevalece la urgencia de solucionarlo. Los técnicos así lo han entendido y por eso se trae hoy y no hace tres años.

Esta es la voluntad del Equipo de Gobierno, es decir, cumplir los compromisos y solucionar los problemas, en Pleno ordinario o extraordinario, porque para eso estamos hasta el día 15 de junio.

D^a Beatriz Arráiz: En primer lugar, Sra. San Martín, estamos para trabajar todos hasta el 15 de junio. El problema está en ¿qué han hecho hasta el 15 de junio de 2019?

Ponemos de manifiesto que en este último Pleno vienen todos los asuntos que, en algunos casos, como el del parque Juan Gispert llevamos nueve años esperando. La situación jurídica complicada no ha cambiado y sin embargo, actuamos en mayo de 2019, cuando tenían para actuar desde 2011. Las inundaciones en esa zona se producían también antes.

Sra. San Martín, vamos a votar a favor, pero entenderá que tengamos que afear esta situación.

Si no votamos la urgencia, ustedes empezarían con Plenos extraordinarios, que vendríamos.

Insisto, lo que no se ha hecho hasta ahora se está intentado hacer en 10 ó 15 días y lo teníamos que poner sobre la mesa.

D. Javier Merino: Yo soy el Concejal de Distrito de la zona del parque Juan Gispert. Es inapropiado los términos que ha utilizado el Sr. San Martín, faltando a la verdad, no sé si por ignorancia, desconocimiento o voluntariamente.

Es bastante grave, terminando o empezando una legislatura. Cuando uno es Concejal tiene que hablar en los términos acertados, justos y correctos, sobre todo de un proceso administrativo, no retorcer los Pliegos y documentos oficiales para acercarlos a su posición política y quedar aquí como el crítico del parque Juan Gispert, que creo que usted todavía no sabe ni dónde está.

Sra. Arráiz, estos sectores los recibe el Ayuntamiento de Logroño, junto a Guindalera, Los Lirios y La Cava Fardachón y es este Gobierno cuando entra el que tiene que instrumentalizar en convenios para que las Juntas de Compensación entreguen esos sectores al Ayuntamiento.

En un convenio se firman contrapositiones y las dos partes aportan. Algunos se cumplen sin ningún problema. En el sector de La Cava, en concreto en ese parque, la Junta de Compensación ni lo entrega, ni lo paga. Es como cuando te multa la policía local, que si no pagas, se inicia un procedimiento y la multa se va incrementando. Esto es lo mismo, pero con un terreno.

El Ayuntamiento, si no pagas, te embarga y este procedimiento de este tipo tarda años. El Ayuntamiento intenta reclamar bienes a la Junta de Compensación que no ha entregado el terreno. Finaliza la primera legislatura.

No nos rendimos, pero hay una confrontación jurídica entre el Area de Tributos, Patrimonio y la Intervención Municipal. Unos dicen que hay que reclamar, otros dicen que no se puede entregar el terreno porque no encontramos quién lo tiene y así se sigue en un conflicto jurídico, donde la labor de los políticos es perseguir el tema, impulsar y coordinar para dar solución.

No se me duerma Sr. San Martín.

Solo cabía la vía judicial, lo que suponía otros cuatro o cinco años más. El 17 de septiembre a las ocho de la tarde cayó una gran tromba de agua en Logroño y fui con el Concejal de Interior a la Cava, donde había una familia atrapada en un coche. Los bomberos tuvieron que rescatarla.

Uno de los factores que actuó para esa inundación fueron las malas condiciones y de poca seguridad del parque Juan Gispert. Además, se cayeron los techos de unas edificaciones nuevas.

Por esta causa, por fuerza mayor, el proceso jurídico cambia. A partir de ahí, Sra. Arráiz, hemos podido ejecutar de manera subsidiaria y urgente un parque necesario. Si no, nos tendríamos que ir a un proceso judicial.

Estamos hablando de 200.000 euros, por tanto, no es un tema económico. Esta ciudad ha hecho muchos parques.

Aunque sea el último Pleno, que no sé si lo es, le garantizo que este tema se va arreglado, como yo me comprometí con el Presidente de la Asociación de Vecinos, que hasta hace poco estaba ahí sentado y que ha venido a percatarse si esto se aprobaba. Cuando se lo dije, me dio las gracias y no le preocupó si iba por urgencia o no.

Nos tenemos que quedar todos en que hemos conseguido salvar una situación que no era salvable

A mí todos estos numeritos que montan ustedes sobre la urgencia, no me van. No digo que nos feliciten, pero al menos no nos critiquen por haber solucionado un problema que era de imposible solución. Han intervenido las Áreas de Medio Ambiente, Patrimonio, Urbanismo, Intervención y Tributos.

Ustedes en lugar de alegrarse, les duele que esto se arregle. Son felices sin que se arregle la ciudad Sr. San Martín. Usted no quiere que se arregle esto, ni lo otro .

En el Equipo de Gobierno trabajamos todos los días por urgencia y sin ella y lo sabe, por eso le digo que miente.

Sra. Alcaldesa: Quiero trasladar a los vecinos de dos barrios Valdegastea y La Cava Fardachón que los compromisos que asumimos con ellos los hemos cumplido.

En cuanto a la ludoteca de Valdegastea, el proyecto y memoria ya estaban aprobados y con el paso de hoy, queda financiado y está próxima su licitación para que la construcción pueda empezar este año y finalizar a lo largo de 2020. Forma parte del compromiso de ampliar la red de censos jóvenes y ludotecas de la ciudad de Logroño.

Por los motivos que ya se han explicado, se va a ejecutar de manera urgente el parque Juan Gispert en el barrio de La Cava. El proyecto ya lo conocen los vecinos y de manea inmediata podremos llevarlo a cabo.

Sr. Presidente: Votación de manera individualizada de cada uno de los expedientes.

Modificación Presupuestaria por Suplemento de Crédito 7/2019, que hace referencia al parque Juan Gispert.

Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad.

Modificación Presupuestaria por Suplemento de Crédito 8/2019, que hace referencia al equipamiento de la Unidad de Informática.

Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad.

Modificación Presupuestaria por Créditos Extraordinarios 5/2019, que hace referencia al equipamiento del CCR.

Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto y Ciudadanos. Voto en contra del Grupo Municipal Cambia Logroño. Votos a favor de los Grupos Municipales Socialista y Popular. Se aprueba este asunto.

Modificación Presupuestaria por Créditos Extraordinarios 6/2019, para motos de Protección civil, cinemómetro y anualidad del campo de golf.

Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad.

Modificación Presupuestaria por Suplemento de Crédito 9/2019, para ludoteca y centro joven de Valdegastea.

Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad.

Asunto nº 12: Proposición presentada por el Grupo Municipal Cambia Logroño para la Modificación de la Ordenanza de Publicidad de la Ciudad de Logroño.

Sr. Presidente: La Junta de Portavoces ha acordado debatirla con el asunto siguiente.

Asunto nº 13: Proposición presentada por el Grupo Municipal Cambia Logroño para la Modificación de la Ordenanza de Fomento de la Convivencia Ciudadana.

D^a Marina Blanco: Traemos estas modificaciones por unos hechos que han acaecido en el último año en la ciudad, y que nos han llegado a través de diferentes asociaciones y colectivos, que se han visto relacionados con la pegada de carteles.

El primer hecho se produce en septiembre del año pasado cuando un grupo de personas de un movimiento social se encontraba pegando carteles en las inmediaciones de la Plaza Martínez Zaporta acerca de la manifestación que había del 14-N y se vieron interceptados por la Policía, se les requisaron los carteles y fueron multados en aplicación de la Ordenanza Cívica.

Otro de los hechos se produjo hace menos de un mes en una pegada de carteles por parte de Unidas Podemos y desde la Junta de Gobierno se produjo la retirada de estos carteles porque estaban incumpliendo las Ordenanzas Cívicas y de Publicidad.

Lo que choca es que según la Ordenanza de Publicidad solo se pueden colocar carteles en los espacios habilitados para ello, que son los seis cilindros que existen en diferentes puntos de esta ciudad, por ejemplo en la Gran Vía.

Por tanto, en la mayor parte se estaría incumpliendo esta Ordenanza y tal y como se ha hecho saber por algunos técnicos de la Unidad, la Ordenanza tal como está sería imposible de aplicar,

puesto que se debería estar multando a todas aquellas personas que pegan carteles que sería en un 98%.

No entendemos que se multen a movimientos sociales y colectivos que están comunicando actos que tienen que ver con derechos fundamentales como la libertad de expresión, asociación o concentración.

Por ello traemos estas modificaciones.

Artículo 10.2 de la Ordenanza de Publicidad para que quedara de la manera siguiente: Se permitirá la colocación de carteles sin necesidad de comunicación, siempre y cuando se refieran a actividades sin ánimo de lucro relacionadas, con el ejercicio de los derechos de reunión, concentración o libertad de expresión.

Estos carteles y pancartas se situarán en lugares en los que habitualmente se sitúan.

Por tanto no estamos diciendo que se coloquen en fachadas de edificios públicos o históricos.

En lo que respecta a la modificación de la Ordenanza de Convivencia Ciudadana, iría en el sentido de suprimir el artículo 13.3, que dice que no puede efectuarse en los espacios públicos cualquier tipo de instalación o colocación.

Técnicos de la Unidad de Dominio publico nos dicen que no existe ningún mecanismo por el que se pueda pedir esta autorización, lo que dificulta que se pueda cumplir este artículo.

Pedimos se suprima el artículo 29, apartado d, que supone una infracción leve colocar cualquier elemento en espacios públicos sin autorización.

Teniendo en cuenta algunas reivindicaciones que los movimientos sociales han ido realizando queremos en la Ordenanza de Convivencia suprimir el artículo 21.2, que hace referencia a la mendicidad, que es un artículo polémico, ya que se está criminalizando a aquellas personas que se ven forzadas a ejercer la mendicidad.

D. Rubén Antoñanzas: He puesto tantos carteles sin haber pedido el permiso que voy a apoyar este tipo de medidas, porque me parece lo más adecuado cuando se colocan los carteles en sitios adecuados.

A la Ordenanza de Convivencia habría que darle una vuelta a toda ella. Cuando salió tuvo mucha respuesta y crítica social y tal como lo traen van a poder abrirse a la opinión pública los artículos 13,29 y 21.

Ya no quedan Plenos ordinarios, aunque me ha sorprendido que el Sr. Merino haya dicho que no sabe si será el último. Parece ser que van a tener la poca vergüenza de traernos el PERI Ferrocarril, aunque no creo que tengan tan poca vergüenza.

Sr. Presidente: (Pilar Montes) Céntrese en el tema

D. Rubén Antoñanzas: Estoy reforzando mi argumentación.

Sr. Presidente: (Pilar Montes) Si no continua con el tema, le retiraré la palabra.

D. Rubén Antoñanzas: No tendrán la poca vergüenza de traernos el PERI Ferrocarril.

Sr. Presidente: Ha concluido su turno y le llamo al orden por primera vez.

D. Rubén Antoñanzas: ¿Por qué?, no entiendo.....

Sr. Presidente: (Pilar Montes) Sr. Antoñanzas le llamo al orden por segunda vez. A la tercera vez tendrá que abandonar el Pleno.

Interviene el Grupo ciudadanos.

D^a María Luisa Alonso: No tiene sentido que en el último Pleno ordinario de esta legislatura estemos dando este espectáculo a los logroñeses.

Sr. Presidente: Continúe con el asunto o me verá obligada a lo mismo

D^a María Luisa Alonso: Me puede amenazar todas las veces que quiera.

Sr. Blanco, hay cosas con las que no estamos de acuerdo, pero siendo una modificación que va a tener una exposición pública y va a permitir enriquecer su propuesta, nos vamos a abstener.

Es cierto que no tiene sentido tener una Ordenanza que no se cumpla, pero no por eso tiene sentido que se eliminen artículos de la misma. Lo que tenemos que conseguir es que se cumpla, que haya cierta limpieza a nivel de imagen en toda la ciudad, que no haya un despropósito y que todos podamos pegar carteles en cualquier espacio.

Es cierto que hay pocos espacios habilitados, pero nos hubiera gustado más una moción incidiendo en esto para habilitar más espacios para que, a nivel estético, no esté tan cargada de publicidad en las vallas. Esto afea la ciudad y debemos crear espacios para poner publicidad para que pueda informar el tejido asociativo.

No nos gusta de la proposición que dice que se podrán situar en los lugares que habitualmente se sitúan. Si yo empiezo a pegar en un edificio con el paso del tiempo, se puede convertir en algo habitual. Los espacios actuales son habituales, pero cuando tengamos construido Avda. de Madrid esa valla no estará.



Me parece que tiene una mala redacción.

Hay que evitar que se puedan crear espacios habituales, porque puede ser que tengamos un problema urbanístico y de contaminación.

En la Ordenanza Cívica no se puede efectuar cualquier tipo de instalación de ningún elemento sin la pertinente autorización. Tenemos que ordenar la convivencia. Si cuando tenemos que hacer cualquier actividad tenemos que pedir permiso no podemos cargarnos ese artículo.

Creo que a la Ordenanza Cívica habría que darle una vuelta, pero, Sra. Blanco no han ido a las reuniones sobre la modificación de esta ordenanza y nos hemos comprometido todos a continuar con esos trabajos.

Sr. Presidente: La Sra. Blanco no interviene.

D^a Beatriz Arráiz: Vamos a votar a favor de esta propuesta y no porque estemos totalmente a favor de lo planteado.

El tema de los lugares donde pegar carteles, poner mesas etc., tiene que ser revisado en este Ayuntamiento y por eso queremos permitir que se inicie esta tramitación donde realizaremos las alegaciones pertinentes.

Plantean que se puedan pegar carteles donde habitualmente se hacen, pero se debe ordenar y si es necesario aumentar los lugares y comunicar al respecto.

Es necesario la ordenación y planteamos que pueda salir adelante para poder realizar las aportaciones para mejorarla.

D. Miguel Ángel Sáinz: Estoy sorprendido porque ha comenzado su intervención hablando del caso 14-N cuando todos sus compañeros de Grupo hablaban del no caso 14-N y han traído hasta dos mociones.

Ha variado de rumbo y ya habla del caso 14-N. Será porque hay una sentencia.

Sr. Presidente: (Pilar Montes): Guarden silencio por favor. Respeten el turno. Sra. Alonso le llamo al orden por primera vez.

D. Miguel Ángel Sáinz: Sr. Blanco, le felicito porque ha variado su postura respecto a la Ordenanza de Convivencia, que la querían derogar completa y ahora hablan de modificación puntual y el resto lo salvan.



Le veo muy interesada en garantizar decenas de puestos para pegar carteles en pleno siglo XXI, siempre y cuando sean de carácter no publicitarios, privados y sean llamamientos a manifestaciones, derecho de libertad etc.

Estoy de acuerdo, pero su Grupo debería predicar con el ejemplo y apostar por las nuevas tecnologías, que no contaminan y no obligan a talar árboles, pero usted quiere abrir más espacios para colocar carcerería en las calles de Logroño.

No es cierto que en este Ayuntamiento no haya una Unidad competente para tramitar esto, hay dos, Dominio Público y Asistencia Jurídica.

Hay trámites de comunicación previa y autorización y licencia.

No es necesario que tengamos impresos específicos para cada cosa y no en papel.

¿Le suena Ventanilla única, 24 horas? Una solicitud normal y corriente vale para pedir la colocación de publicidad o autorización.

Con esta Ordenanza ha habido 45 peticiones para poner publicidad que han sido atendidas; seis requerimientos a empresas para que las retiren. En 2018 se abrieron cinco expedientes con sanciones.

No solo se ha sancionado a las personas que estaban colocando carteles del 14-N en la Plaza Martínez Zaporta, que fueron multadas con 30 euros.

Ha habido empresa que han sido multadas con 900 euros. Incluso ha habido Policía Local retirando carteles, porque faltaba la comunicación previa y no estaban en el lugar adecuado, anunciadores de la Unidad de Cultura. Es decir, nuestra Policía ha quitado carteles a su Ayuntamiento, porque no se puede poner un cartel donde a uno le da la gana o donde se ponen habitualmente, porque nos encontraríamos con una ciudad de Logroño invadida por carteles.

Sus apreciaciones no son rigurosas, no son acertadas y pueden traer más problemas.

Lo que hay que hacer es mejorar el control y potenciar los mecanismos de coordinación y de seguimiento de la carcerería mal colocada, con más Policía de Barrio, algo en lo que no han colaborado ninguno de ustedes, que nos impidieron abrir una Comisaría al Este de la ciudad, o con más inspectores de Dominio Público.

Es verdad que habría que darle una vuelta a la Ordenanza, porque sí le reconozco que más que imprecisión hay desorden o confusión de los trámites, pero los trámites existen y unos los utilizan y otros son.

En cuanto a la mendicidad, ya es la segunda vez que trae esto y lo hace con escaso acierto. En esta ciudad la mendicidad está permitida. Pasee por Vara de Rey o Gran Vía y verá todos los días a personas que ejercen la mendicidad. Lo único que está prohibido es la mendicidad insistente que roza el ilícito penal.

Durante el año pasado la Policía no intervino, no detuvo, no identificó a ningún mendigo.

Vaya a la confluencia de Vara de Rey con Gran Vía y verá dos o tres mendigos colocados a la esquina, al lado de un local dedicado a la salud dental y oftalmológica. ¿A quién quiere engañar?

La Ordenanza dice que solo se perseguirá a la mendicidad de forma insistente. Es la segunda vez que se lo digo

Sr. Presidente: Turno de replica.

D^a Marina Blanco: Si en esta ciudad no se persigue la mendicidad, no hay ningún problema en quitar este artículo que puede llevar a la confusión.

Si no se multa a los mendigos, y estoy de acuerdo, es positivo retirar este artículo.

Existen mecanismos en la Ordenanza de Publicidad, pero no en la Ordenanza Cívica, que dice que no se puede colocar sin autorización municipal y los propios técnicos nos han dicho que no existen mecanismos para pedir este permiso.

Cuando hablamos de publicidad, estamos hablando de empresas que fomentan conciertos, festivales etc, que están lucrándose y tienen que pedir permiso porque reciben un beneficio.

No entendemos que casualmente la Policía solo multa a aquéllos que están poniendo carteles de manifestaciones.

Perdón por decir caso 14-N, porque quería decir no caso 14-N. Soy un poco disléxica.

Queremos abrir el melón y que se pueda debatir. Yo no estoy de acuerdo en que se peguen carteles en todos los sitios, porque debe haber un orden.

Queremos reivindicar que hay muchos carteles que no se retiran, que están incumpliendo la Ordenanza y los carteles que hablan de movilizaciones, libertad de expresión se retiran. ¿Por qué unos sí y otro no?

Queremos que entre toda la ciudadanía se pueda debatir para que estas Ordenanzas funcionen y no se coarte ningún derecho ni se produzca suciedad en Logroño.

Agradecerles a los Grupos de la oposición que hayan entendido nuestra idea. Conseguir una ciudad limpia, ordenada y poder ejercer los derechos y colocar carteles de sus diferentes movilizaciones sin tener miedo a ser multados.

Sr. Presidente: Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: Quiero destacar una vez más como el Sr. Merino ha estado interrumpiendo constantemente y no se le ha llamado al orden y a mí me ha quitado la palabra en medio de mi discurso y una vez más se ha vulnerado mi derecho como Concejal.

Lamentablemente ha sido varias veces en esta legislatura, aunque ustedes dirán que soy un melodramático, pero me han elegido los logroñeses y logroñesas para estar aquí y hablar y constantemente se me trata diferente al resto de Concejales.

Es fortísimo que se me haya reiterado la palabra y no tenga derecho a exigir a la Sra. Presidenta en base a qué artículo y en base a qué comentario.

Voy a felicitar al Equipo de Gobierno porque ha puesto un montón de vallas para la cartelería, como en la Casa del Cuento, solar de Maristas o la subestación de Cascajos.

Yo lo apoyo y se le puede dar una vuelta a la redacción para que se tenga todo más claro.

Se nota que ustedes no han estado en voluntariado, pero para las asociaciones, colectivos etc. la gestión de día a día requiere mucho tiempo y se tienen que salir del horario laboral para venir a pedir permisos presencialmente, lo que requiere un esfuerzo, porque lo de la Smart City, que ustedes tanto pregonan, no lo veo claro.

Hay que facilitar y evitar trámites innecesarios para que se pueda poner cartelería en los espacios correctos y nuestra obligación es facilitar.

D^a María Luisa Alonso: Sr. Antoñanzas, lleva cuatro años con la cantinela de que viene del tejido asociativo, que debe ser el único que lo conoce.

Algunos también venimos del tejido asociativo y nos hemos pateado esta ciudad para colocar los carteles. Pero ahora somos Concejales y tenemos que mirar por un proyecto de ciudad. No puede ser el "totum revolutum" y poner carteles donde vemos que hay más.

¿Es correcto? No, ¿Se está cumpliendo la ordenanza? No.

Los Concejales tenemos que conseguir que se cumpla la Ordenanza porque pone orden y concierto en la ciudad.



Estoy de acuerdo con la Sra. Blanco en que hay pocos espacios para que de forma ordenada, no se contamine, no se ensucie la ciudad y se de una mala imagen, se puedan colocar más carteles

Si tenemos los espacios marcados por el Ayuntamiento no hay que pedir permiso. Sr. Antoñanzas, no trate de tergiversar la Ordenanza. Si tuviéramos más espacios no hace falta pedir permiso.

El problema no es la Ordenanza, sino los espacios y la redacción. Entendemos el sentido de la proposición, pero lo de “habitualmente”, ¿qué es?

Hemos pedido permiso para cualquier cosa de la vía pública y no hemos tenido problemas por parte de la Unidad correspondiente. Otra cosa es que pidamos mobiliario, tarima y eso tenga otros trámites.

Sra. Blanco estoy de acuerdo con usted en que son dos ordenanzas que no se han tocado como debían, pero bienvenida sea la propuesta. Así se abre a toda la sociedad para intentar mejorar redacción y poner solución a un problema real, pero no vinculándolo solo al tejido asociativo, sino para dar respuesta a todos los logroñeses.

D^a Marina Blanco: No queremos basarnos solo en el tema de pegar carteles unos sí y otro no, lo que queremos es una solución para que todas las asociaciones, movimientos, Partidos, Ong's puedan pegar carteles sin miedo, pero faltan espacios.

Mientras estos lugares no se habilitan, se pegan carteles donde habitualmente se pegan y es ahí dónde tenemos el problema. Existen sanciones, pero estoy segura que se pegan más carteles que las sanciones que hay. Si te pilla la Policía te multa, pero no debería ser así. Por eso queremos buscar una solución

La Ordenanza de Publicidad no se puede cumplir tal como está y por eso proponemos esta modificación y que todos los logroñeses y logroñesas introduzcan modificaciones y entre todos abrir este debate y que no se aplique de forma injusta, porque en ese momento aparezca la Policía.

D^a Beatriz Arráiz: Se han puesto de manifiesto dos grandes problemas. Uno, la falta de espacios habilitados para poder pegar carteles y dos, se trata de eliminar la discrecionalidad ante la sanción. Por eso hay que ordenarlo.

Se ha planteado suprimir el artículo sobre la práctica de la mendicidad y estamos de acuerdo. La Ordenanza Cívica fue aprobada por el Partido Socialista y creemos necesario darle una vuelta y modificarla en muchos aspectos.

Sr. Sáinz tenga cuidado en cuanto a las palabras, porque ha dicho que en Logroño tranquilamente se pueda ejercer la mendicidad como si eso pusiera en valor a la ciudad de Logroño. Se lo digo, porque a mí me ha chirriado y me ha resultado violento.



D. Miguel Ángel Sáinz: Sr. Blanco, Sres. de Podemos, una de cal y una de arena.

No se enfaden, de acuerdo, diré Cambia Logroño.

Ha hecho alusión a los carteles que el Ayuntamiento ordenó retirar en cumplimiento de la Ordenanza Cívica porque atentaban contra la dignidad de una serie de personas vinculadas a un Grupo Político.

¿Qué le parecería a ustedes si mañana despiertan con carteles alrededor de su casa que hablen de todas las ilegalidades, irregularidades de personas vinculadas a Podemos, por ejemplo, como el Sr. Echenique y de su asistente social que tenía sin Seguridad Social ni contrato; si hablamos de los 97.000 euros que el Sr. Iglesias percibía desde Irán, de la financiación irregular, porque ningún Gobierno extranjero puede financiar un Partido político en España.....

Sr. Presidente: Un momento, silencio.

D. Miguel Ángel Sáinz: Sr. Fuertes le invito a que lea la propuesta, que habla de los papeles de Barcnas.

Ya veo que escuece y seguro que ustedes invocarían a la Ordenanza para que quitáramos los carteles.

Sra. Blanco y Sra. Alonso en Logroño se pueden colocar carteles más allá de los seis cilindros, como en las cabinas telefonistas o quioscos de prensa. Esto viene en la Ordenanza, pero veo que no la han leído.

No está de acuerdo, Sra. Blanco, en que la gente coloque carteles dónde quiera y ha acabado pidiendo más control y que no multen solo a quien la Policía pille, sino a todo el que incumpla. Me alegro mucho que piense así.

Me entristece mucho que hay vuelto al mensaje del sí caso 14-N.

Tengo los 123 folios de sentencia y les recuerdo a todos ustedes que con el voto a favor del Partido Socialista, Riojano, Cambia Logroño y la abstención de Ciudadanos permitieron que se aprobara una moción, solidarizándose con tres personas condenadas por sentencia firme y poniendo en tela de juicio el trabajo de la Policía Local, de Fiscales y de Jueces.

Esperaba hoy una moción para deshacer ese desaguisado, ese insulto a la Policía Nacional y Local.

Sr. Presidente: Hay dos proposiciones a votar por separado.

Votos a la Modificación de la Ordenanza Municipal de Publicidad de la Ciudad de Logroño:

Voto a favor del Grupo Municipal Mixto. Abstención del Grupo Municipal Ciudadanos. Votos a favor de los Grupos Municipales Cambia Logroño y Socialista y voto en contra del Grupo Municipal Popular. Se aprueba esta proposición.

Votos a la Modificación de la Ordenanza Municipal de Fomento de la Convivencia Ciudadana:

Abstención de los Grupo Municipal Mixto y Ciudadanos. Votos a favor de los Grupos Municipales Cambia Logroño y Socialista y voto en contra del Grupo Municipal Popular.

Se produce un empate. Repetimos la votación:

Abstención de los Grupo Municipal Mixto y Ciudadanos. Votos a favor de los Grupos Municipales Cambia Logroño y Socialista y voto en contra del Grupo Municipal Popular.

Se produce un empate y decide el voto de calidad de la Sra. Alcaldesa, que es en contra.

Decae esta proposición.

Asunto nº 14: Proposición presentada por los Grupos Municipales, Mixto, Ciudadanos, Cambia Logroño y Socialista de revisión de la Ordenanza Reguladora de la Tenencia y Protección de Animales de Compañía.

D. Rubén Antoñanzas: Casi cuesta creer que haya llegado este asunto al Pleno, por las horas y el tiempo dedicado por la oposición y también por el Equipo de gobierno.

El Sr. Ruiz Tutor en la anterior legislatura con mayoría absoluta decidió no traerla y esperar a la siguiente y fue una decisión acertada, porque nos ha permitido trabajarla y estudiarla.

La oposición debatimos y discutimos si era mejor coger toda la ordenanza que se había quedado obsoleta porque cada día la sociedad logroñesa es más sensible sobre los animales del compañía o ir punto por punto. Nos decidimos por una Ordenanza completa que va a salir adelante y la ventaja es que vamos a ganar mucho tiempo en cuanto en la próxima legislatura y sobre todo, tiene la ventaja de que, al ser completa, todos los logroñeses y logroñesas van a poder opinar sobre la misma, lo que es garantía de apertura y ejemplo de participación ciudadana.

D. Alfredo Ruiz: Sobre esta proposición de Ordenanza vamos a hacer una enmienda "in voce", que ya lo he hablado con la Secretaria del Pleno, al artículo 24, en el apartado de sanciones graves, porque hubo un error material a la hora de plasmar todo.

El objetivo no es otro que el de iniciar una tramitación de la base de la que debe ser una potencial revisión de la vigente Ordenanza de Tenencia y Protección de Animales de Compañía, a fin de

comprometer a los futuros miembros del Consistorio municipal elegidos en la próxima cita electoral del 26 de mayo, para que la tengan en consideración.

Sirve de recopilación de muchas de las aportaciones que se han venido haciendo a lo largo de esta legislatura, mediante un borrador del Grupo Municipal Popular, así como por los Grupos de la oposición a través de enmiendas, las consideraciones de la Dirección General de Patrimonio y Asistencia Jurídica, colectivos animalistas, aquí presentes y miembros de la sociedad civil, con el objetivo de conseguir el mayor consenso posible.

Contempla la regulación de las colonias felinas, el sacrificio cero, da funciones a la oficina de bienestar animal que fue una moción aprobada en julio de 2015, presentada por este Grupo municipal.

De este borrador presentado por el Equipo de Gobierno se rechaza el patrón de ADN como dato de obligado registro en el censo de animales de compañía de Logroño, al entender que es una medida abusiva e ineficaz en cuanto a la finalidad que se propone, que no es otra que la reducción de excrementos de felinos en la ciudad de Logroño.

Somos conscientes que será objeto de modificaciones y revisiones, pero en el cambio de legislatura, el trabajo realizado por los aquí presentes no debe ser obviado.

Deseamos contar con el apoyo unánime, a fin de que los que nos sucedan puedan terminar con el trabajo empezado.

Sr. Presidente: En la enmienda “in voce” se eliminaría el antepenúltimo punto de infracciones graves, que habla de los maltratos y agresiones.

Sra. Secretaria: Habla de maltratar o agredir física o psicológicamente a un animal fuera de los términos recogidos en los artículos 24.2a y 24.4a. La errata está en que hay que suprimir física y psicológicamente.

Quedaría: Maltratar o agredir a un animal fuera de los términos recogidos en los artículos 24.2a y 24.4a

Sr. Presidente: No hay ninguna oposición por parte de los otros proponentes, con lo cual queda incorporada.

D. Jesús Ruiz Tutor: La duda está en que en la exposición de motivos también se habla de maltrato físico y psicológico y habría que retirarlo. Hay otro error en este artículo que pone en los términos recogidos en los artículos 24.2a y 24.4ª, que no existen. Es de la Ordenanza anterior que ha pasado por el trámite de enmiendas, porque no están numerados y no existen esos artículos.



D. Julián San Martín: Por una cuestión de orden. Los que pueden hacer enmiendas “in voce” son los proponentes y el Sr. Ruiz Tutor que lo haga cuando le toque su turno.

Sr. Presidente: Modero yo y lo que estamos haciendo es intentar aclarar las dudas.

D. Alfredo Ruiz: En un texto tan largo ha habido un error, pero en el texto había una clasificación que ponía 24.1, a, b, c, ... y 24.2, 24.3.... y por eso hacía referencia.

Tal como está plasmado tiene razón el Sr. Ruiz Tutor. Es una proposición y se pueden clasificar debidamente.

Sr. Presidente: ¿Ustedes mantienen una proposición que hace referencia al artículo 24.2.a, que no existe?

D. Rubén Antoñanzas: Como va a ser informado por los técnicos que se mantenga y los técnicos nos informarán.

Sr. Presidente: Como entiendo que esto va a tener fácil arreglo y posiblemente pase sólo por la numeración, lo mejor será que cuando hagamos el receso en torno a las nueve, se pongan ustedes de acuerdo, es decir, redacten los artículos, quiten o ponga etc., siempre entendiendo que sean errores materiales y se debate a continuación. Contando siempre con el visto bueno de la Secretaria, porque las enmiendas “in voce” son solo para subsanar errores materiales. Dado que son cuatro Grupos y tienen que estar de acuerdo, deberían reunirse y solucionarlo.

Ahora pasaríamos a debatir el siguiente tema.

D. Rubén Antoñanzas: Por respeto a las personas que han venido para este tema, le agradecería que diera los minutos ahora.

Sr. Presidente: Teniendo en cuenta que el Pleno es largo y por respeto a todos los que van a continuar hasta final del Pleno, no lo vamos a demorar. Ponganse de acuerdo mientras vamos avanzando.

D. Rubén Antoñanzas: Si yo me ausento, el Grupo Riojano se queda sin representación.

Sr. Presidente: Vamos a avanzar e arreglarlo. Lo dejamos de momento en suspenso y continuamos con el siguiente asunto.

No culpen a este Presidente, que no tiene ninguna culpa de la mala redacción de la proposición.

D. Alfredo Ruiz: Si esto va a dificultar el debate, ya se arreglarán este tipo de cuestiones. Retiro la enmienda “in voce”

Sr. Presidente: No vamos a votar algo que está mal, que no existe. Sería absurdo que la Corporación tuviera que votar algo así.

Sra. Secretaria: Esto es una proposición, es decir, tiene que pasar otra vez por esta Secretaría para ver si cumple con los trámites de la Ley de Procedimiento Administrativo y los servicios técnicos. Todas las contradicciones que puedan ponerse de manifiesto las tendremos que hacer ver entre los técnicos. Si quieren debatir, se debate, aunque esas contradicciones las vamos a tener que hacer ver en los informes.

Sr. Presidente: Se admite la enmienda “in voce” y seguimos. Turno de Cambia Logroño.

D. José Manuel Zúñiga: Esto ha sido un intento más del Sr. Ruiz Tutor de paralizar la Ordenanza y de que no salga adelante. Es su último intento.

Desde la Concejalía de Medio Ambiente al principio había buena voluntad y nos hemos reunido muchas veces para trabajar, quitar, añadir etc., pero al final se quedó ahí, se paralizó por el tema del ADN canino.

Desde este Grupo estamos satisfechos porque recoge la voluntad que se ha manifestado más de una vez con mociones aprobadas, incluso algunas de ellas por unanimidad, pero que no se han llevado a cabo, como fue la Oficina de Bienestar Animal, colonias felinas, que recuerdo que hasta hubo que traerla dos veces porque el Partido Socialista en la primera se abstuvo pensando que esta Ordenanza venía ya, sin embargo, al año votaron a favor porque esto no llegaba nunca.

Se recoge el tema de los carnets de las cuidadoras y el sacrificio cero.

El sacrificio cero fue una de las propuestas más votadas en los presupuestos participativos y por eso pensamos que recoge el sentir de la ciudadanía, que es amante de los animales y esperamos que la revisión de esta Ordenanza salga adelante.

D. José Luis Díez: Con esta posible aprobación se produce una situación excepcional. No creo que haya ocurrido muchas veces que los Grupos de la oposición, que somos mayoría, hayan tenido que traer una Ordenanza completa, cuando habitualmente las trae la Junta de Gobierno, como ha pasado antes con la de Movilidad.

Son varios los objetivos que pretende el Grupo Socialista:

Dar impulso a una norma necesaria, reclamada por la sociedad.

Adaptar la normativa a la sociedad actual. Es evidente que ha habido una evolución considerable en la sociedad logroñesa y española en el tema animalista, en la sensibilización con respecto a los animales. La normativa que en estos momentos regula esta desfasada.

Abrimos la puerta a que la nueva Corporación pueda empezar a discutir este tema de una manera legal. Iniciamos el procedimiento y posteriormente una aprobación inicial, pero ya dejamos el tema comenzado.

Palpamos el profundo y enorme trabajo, las horas realizadas en esta legislatura por los Grupos y asociaciones animalistas que han colaborado de forma activa, profunda y necesaria. Cuando hablo de Grupos políticos, incluyo al Grupo Popular, que en principio se puso a favor de esta modificación, pero a mediados de la legislatura cambió de parecer sin saber los motivos, aunque tenemos sospechas.

Desbloquear la obstrucción permanente del Partido Popular y la del Sr. Ruiz Tutor en particular durante la segunda parte de esta legislatura, que en la Junta de Portavoces intentó por todos los medios que no se trajese y ahora hemos visto el último intento.

Atender al mandato de los vecinos de Logroño a través de los presupuestos participativos, sacrificio cero fue la propuesta más votada en el año 2015, circunstancia que en modo alguno ha sido cumplida por la Junta de Gobierno y el Partido Popular.

Esta Ordenanza es avanzada, completa y necesaria, con muchos aspectos relevantes.

Sr. Presidente: Turno de replica.

D. Jesús Ruiz: En la Junta de Portavoces intenté evitarles que hoy hicieran el ridículo, como hemos visto.

Si hay que debatir, se debate. Si hay que trabajar, se trabaja. Si hay que hacer algo positivo para avanzar se hace, pero esta propuesta de Ordenanza es para nada y no lo entiendo, a no ser que sea por intereses electoralistas de todos ustedes, porque les doy una formula administrativa mucho más eficaz, eficiente y rápida.

En estos momentos tenemos la otra Ordenanza, de la que han copiado el 95%, que ha pasado por el periodo de enmiendas de ustedes por tres veces. Se han recogido por los servicios técnicos, éstos han dicho lo que tenían que decir técnica y jurídicamente, está el texto definitivo y se quedó parado porque vino la aprobación de la Ley de Protección de Animales de 30 de noviembre. Está pendiente para que en la primera Junta de Gobierno del próximo periodo la aprueben y después vaya a aprobación inicial al Pleno. Periodo de 30 días de enmiendas y la pueden aprobar en tres meses en la próxima legislatura.

Ustedes no hacen esto y presentan esta propuesta que tiene que ir otra vez a los servicios técnicos y jurídicos. Tiene ilegalidades y la enmienda "in voce", de error material nada de nada, porque hablaba de quitar maltrato físico y psicológico.

Lo del artículo 24.1 y 24.2 demuestra que es un corta-pega de la Ordenanza que tenemos pendiente de aprobar y que está parada por la Ley de 30 de noviembre. En el Ayuntamiento se valoró, se estudió con todos los técnicos y se entendió que tenía problemas muy importantes de inconstitucionalidad.

Desde las competencias del Ayuntamiento, buscamos la fórmula para hacer el recurso correspondiente y solicitamos al Ministerio una Comisión Bilateral entre el Gobierno Central y la Comunidad Autónoma. La solicitamos el 26 de diciembre, inmediatamente, veinticinco después. Posteriormente se ha admitido el recurso de la Ley que tiene implicaciones fundamentales y sustanciales para nosotros.

Me consta que desde las unidades técnicas del Ministerio, se han hecho informes sustanciales de problemas de esta Ley, con lo cual, no entiendo para nada esta propuesta, a no ser que sea por intereses electorales y de propaganda de todos ustedes.

Sr. Presidente: Turno de replica de los Grupos.

D. Rubén Antoñanzas: Le he entendido que deberíamos haber traído una Ordenanza para cambiar puntos concretos y así hubiera sido más ágil.

Me dice que no, pues no le he entendido.

Esta Ordenanza plasma en un solo texto las diferentes medidas que hemos ido aprobando en Pleno. Dice que hay irregularidades e ilegalidades, pero la Secretaria ha sido clarísima y los técnicos nos irán diciendo.

Antes el Sr. Iglesias aludía que a veces los políticos planteamos cuestiones que luego los técnicos dicen que son ilegales. Se solucionan y no hay problema.

Estamos para marcar la línea política, lo que han pedido los logroñeses y logroñesas, como sacrificio cero, colonias felinas etc.

D. Alfredo Ruiz: Se reproduce el borrador del texto de la Ordenanza, porque lo que pretende es un texto de consenso, en el que se reflejen todas las aportaciones incluidas las del Grupo Popular

Dice que hay una vía más rápida para lograr esta Ordenanza ¿por qué no la ha traído a aprobación inicial? No lo entiendo.

Sinceramente, creo que no le interesaba traer ese borrador, sobre todo por el punto de disconformidad respecto al ADN canino, para no evidenciar un fracaso.



D. José Manuel Zúñiga: Ya le respondo yo Sr. Ruiz. No la trajo porque no quiere. El PP ha recurrido la Ley de Bienestar Animal del Gobierno de La Rioja, ha recurrido al Constitucional, a pesar de que ya había pasado por todos los trámites.

El Sr. Ruiz Tutor se va a agarrar a cualquier cosa para intentar que esto no vaya adelante.

La discrepancia surgió con el tema del Genotipado canino, que lo que se pretende para que no haya excrementos caninos, no sirve.

D. José Luis Díez: Prefiero equivocarme en alguna parte de la Ordenanza a no hacer absolutamente nada, que es lo que ha hecho usted en materia de política animalista durante toda la legislatura.

No ha creado la Oficina de Protección Animal, que hubiera sido imprescindible para desarrollar una política animalística en condiciones. No ha hecho caso a la moción de las colonias felinas. No ha hecho caso a la moción de cuidadores y así un largo etcétera.

Además, ha tenido poca valentía, porque podía haber traído la aprobación inicial de la Ordenanza y hubiera seguido su curso.

Solo le interesa el Genotipado y usted sabrá el porqué, ya que no sirve para nada. Está constatado por Veterinarios y Juristas, porque no hay una garantía de la custodia de esas muestras.

Tienen la mala costumbre de que aquellas cosas que no son aprobadas por ustedes dicen que son ilegales. Deje trabajar al Tribunal Constitucional y no se erija en jurista, que no lo es.

Sr. Presidente: Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: El Partido Popular siempre acaba riñendo a la oposición, o porque no trabajamos o porque cuando trabajamos no lo hacemos como a ustedes les gusta.

Nos ha reñido la Sra. San Martín porque no hemos aprobado unos presupuestos. Yo sigo esperando a que los traiga este año. No los hemos aprobado porque no los ha traído.

Usted no ha traído la Ordenanza de Animales de Compañía y también se enfada porque la hemos traído nosotros.

Si usted no es capaz de arriesgar y apostar por su Ordenanza, nosotros no tenemos la culpa.

Usted tenía miedo de perder, que me parece muy lícito, pero es por su falta de capacidad de negociación.



Yo he tenido que ceder en algunas cosas de la Ordenanza que no tenía claras y mis compañeros habrán tenido que ceder en otras, pero buscamos una Ordenanza que más o menos estemos todos de acuerdo, porque es muy difícil buscar el cien por cien.

El mayor problema que hemos tenido con usted es que se ha negado a sentarse con nosotros. Decidió retirarla cuando no estuvimos de acuerdo con el ADN.

De repente, ha tenido un cambio de actitud, después de que hemos estado todos trabajando muchas horas durante dos años. No me atrevo a dar ningún tipo de razón, pero no lo puedo entender por qué se ha negado a sentarse con colectivos animalistas y Grupos municipales. Tengamos un poco de cintura política.

Hoy espero aplaudirle, aunque sea por su abstención. Simplemente con decir que no es la Ordenanza que esperaba, pero que en la siguiente legislatura el Grupo Popular que esté, corríjla.

No es un ataque contra usted, sino que es una demanda social y una necesidad de regularla. Hemos estado cuatro años y la oposición ha sido con usted muy responsable, porque cuando ya teníamos un acuerdo, nos decía que había que esperar a la Ley del Parlamento.

La Ley ha salido y no ha hecho ningún tipo de movimiento. Solo echarme de su despacho, porque se niega a hablar conmigo.

No vea acritud en mis palabras. Simplemente vea que estamos ganando tiempo y vuelva a sus inicios, cuando decía que había que hacer algo nuevo y dénos su confianza, como hemos hecho nosotros con las Ordenanzas que han planteado ustedes, aun estando en desacuerdo.

D. Julián San Martín: Sr. Ruiz Tutor ¿Dónde está la Oficina de Bienestar Animal? ¿Dónde está el sacrificio cero? ¿Dónde están las razones para hacer un Genotipado?

Usted representa el lema del Partido Popular. Usted es un valor seguro de la inacción y de la falta de diálogo.

Lo ha demostrado hoy y en esta legislatura, con esta Ordenanza. Usted es el Sr. de los papeles en los cajones. Guarda todos los papeles y ya los sacaré, da igual un contrato para cambiar a led el alumbrado, ordenanza de animales. Dice: "no la saco porque yo lo valgo".

Está demostrando la falta de respeto a la realidad y necesidades sociales que está demandando la ciudad de Logroño.

Le pido que vote a favor de esta Ordenanza para que pueda iniciarse el proceso. Si no, podía haber aprobado en Junta de Gobierno la Ordenanza que tenía, pero no ha querido.

No hable de justificaciones legales. Esta actitud no es la mejor para presentarse en sociedad.



El Sr. Merino lleva una hora fuera del Pleno y le voy a dar un consejo porque tengo capacidad profesional y he estado en empresas. Cuando busque trabajo no diga en la entrevista que va a solucionar los problemas en siete o

Sr. Presidente: Sr. San Martín usted ha faltado a una votación y nadie se lo ha echado en cara. No toquemos temas personales, simplemente por cortesía.

D. Miguel Angel Sáinz: Hay que tener poca vergüenza para decir lo que ha dicho.

Sr. Presidente: Sr. Sáinz no tiene el uso de la palabra. Continuamos.

D. José Manuel Zúñiga: Los ánimos están un poco alterados, parece que le ha sentado mal la pérdida de votos.

Sr. Ruiz Tutor, le considero un hombre preocupado por el medio ambiente, a su forma, pero preocupado y creo que va a cambiar su voto hoy.

Cuando comenzamos esta legislatura, en las primeras mociones que trajimos al Pleno, siempre nos decía que era imposible o ilegal. Todo era imposible o ilegal. Hoy podemos hacer que cambie y que sea posible y legal.

Le pido encarecidamente que en este último Pleno, a no ser que nos metan uno extraordinario, como se ha comentado por ahí, y para evitar esas malas caras y ese nerviosismo en este periodo entre elecciones, repito, le pido el voto a favor.

D. José Luis Díez: Esta Ordenanza tiene una serie de aspectos relevantes que hacen que sea necesaria que se discuta, tramite, valore y se participe.

Se da relevancia a la Oficina de Bienestar Animal, como órgano controlador y fiscalizador de la Ordenanza, es decir, es necesaria.

Se obliga a la Junta de Gobierno que haya a que la cree de una vez

Se da una especial protección a los animales de compañía. Se da definición a lo que son animales perdidos, vagabundos o abandonados.

Se fija como objetivo fundamental el sacrificio cero, pero con un horizonte temporal y con todo tipo de cautelas. Hablamos de tres años revisables y de una Comisión de Sacrificio Cero en la que participen Grupos políticos, técnicos y asociaciones animalistas en las que se plantee cómo va la evolución de campañas, como la esterilización y adopción para ver si el sacrificio cero es posible hacerlo en tres años o en un horizonte más lejano.

Se definen ampliamente las responsabilidades de los propietarios de animales. Un animal no es un objeto, sino que necesita que su dueño tenga responsabilidades definidas y por eso añadimos nuevos tipos de infracciones y un aumento de la cuantía de las sanciones, que estaban desfasadas.

Se regulan las colonias felinas, circunstancia que hasta ahora no estaba contemplada y con ello se da cumplimiento a una serie de mociones aprobadas en este Pleno.

Se aumentan las zonas para perros sueltos y se faculta a la Junta de Gobierno para una regulación excepcional en determinados casos o supuestos.

En resumidas cuentas, tiene aspectos muy relevantes, somos conscientes de que es un comienzo y que hay partes que serán mejorables y subsanadas, pero para eso están los técnicos y la participación de los ciudadanos y las asociaciones animalistas a través de una exposición pública.

Es absolutamente necesario traer esta Ordenanza como la hemos traído.

D. Jesús Ruiz: Discrepo del planteamiento del Partido Socialista, porque muchas de las cosas que ha dicho que eran nuevas, ya están en la Ordenanza actual.

Esto hace que les vuelva a recordar que lo más inteligente, lo más prudente, lo más sabio y lo más rápido es que en cuanto se forme el próximo Gobierno Municipal se apruebe la Ordenanza actual que tenemos y que ya ha pasado el trámite de enmiendas y que está exclusivamente para llevar la aprobación inicial al Pleno, tras la aprobación de la Junta de Gobierno.

A partir de ahí, tienen tiempo para hacer las modificaciones que crean en los artículos que han planteado. Es lo más inteligente, lo más rápido y si están verdaderamente interesados por mejorar esta Ordenanza es la vía más adecuada.

Espero no tener que recordárselo en el futuro que haber retrasado la aprobación de esta Ordenanza fue una equivocación. Seguro que me echarán de menos. Tendrán un problema y me harán bueno. Dirán que Jesús Ruiz Tutor nos dio un grandísimo consejo y no le hicimos caso.

Quitán el ADN. Han hecho una bandera de esta causa, cuando estaba pensado para beneficiar la posibilidad de identificar a los dueños irresponsables, que se les olvida las heces, pero tiene una cosa superimportante que no han querido verla y es que tenemos una base de datos genética de 18.000 animales de Logroño para problemas futuros de salud, como por ejemplo la desamariosis, la toxoplasmosis, parasitosis etc.

Hay una incoherencia manifiestamente no mejorable y es que muchos de ustedes en otros municipios han aprobado en Pleno la cuestión del ADN, como Ciudadanos y el Partido Socialista, en Zamora, Palma, Gijón, Alcoy, Sabadell, Córdoba, Málaga, Benalmadena etc.

Incluso ha habido manifestaciones de Plataformas que iban en contra con la propuesta de ADN y ustedes lo han aprobado. Han sido proactivos a todos los niveles. ¡Qué cosas tiene el gobernar!

Vieron que habían metido la pata en la Junta de Portavoces con el artículo 24, pero en la exposición de motivos han puesto que reconocen derechos a los animales a través de la sensibilidad psíquica. La sensibilidad psíquica fue reconocida en el Código Civil a propuesta del Partido Popular, pero ustedes van más allá y hacen un reconocimiento de derechos humanos a los animales. Avanzan casi hacia la seguridad social universal.

¿Cómo tipificamos maltrato psicológico o físico? ¿Tener un animal encerrado en casa con calefacción central a 28 grados? ¿Cortarle el pelo? ¿Quitarle los ovarios o testículos?

El Sr. Zúñiga me dijo que era para que estén tranquilos y yo le contesté ¿el animal o usted? Y le dije que como esto siguiera hacia adelante, me bajaría los pantalones. Una cosa es ligadura de trompas, vasectomía y otra cosa es lo que planteaban inicialmente.

¿La alimentación natural es maltrato?.

Hay que definir muy bien todas esas cosas y ustedes no lo han hecho.

Hablan de sacrificio cero dentro de tres años, pero en el artículo 6 y en el punto 3 del artículo 7 solo se permite el tránsito a la muerte. Se prohíbe el sacrificio de gatos perros y hurones en las instalaciones de mantenimiento de animales de compañía, centros o clínicas veterinarias, excepto cuando la situación clínica del animal sea irreversible y para evitar su sufrimiento sea necesaria la realización de un sacrificio. Esto quiere decir ayuda al tránsito a la muerte.

El artículo 10 de la Ley del Parlamento dice las condiciones por las que se permite el sacrificio de animales: para evitar sufrimiento, por seguridad y por existencia de riesgos para el medio ambiente y la salud.

Sobre las colonias felinas, el que las tenga que las pague, así como el seguro. Pero ustedes piden que lo asuma el Concejal de Medio Ambiente. ¿Creen que esto lo va a aprobar el Interventor?

Les aseguro que esta propuesta no pasa los filtros técnicos y jurídicos de este Ayuntamiento, así que no podemos hacer otra cosa que votar en contra.

Sr. Presidente: Votos a favor de los Grupos Municipales de Mixto, Ciudadanos, Cambia Logroño y Socialista. Voto en contra del Grupo Municipal Popular. Se aprueba este asunto.

Asunto nº 15: Moción presentada por el Grupo Socialista para la celebración de un homenaje a los ilustres hermanos Juan y Fausto D´Elhuyar por la celebración del Año Internacional de la Tabla Periódica.

Sra. Secretaria: En este asunto se ha presentado enmienda de adición por el Grupo Mixto.

D^a Izaskun Fernández: El 20 de diciembre de 2017 durante la 74^a Reunión Plenaria, la 72^a Sesión de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó 2019 como el Año Internacional de la Tabla Periódica de Elementos Químicos en conmemoración a los 150 años de su creación por Dimitri Ivánovich Mendeléiev.

La resolución fue adoptada por parte del Programa sobre Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la ONU, como reconocimiento a la importancia de la química y los avances en la investigación y los descubrimientos relacionados con la tabla periódica de los elementos químicos para el desarrollo sostenible y el bien de la humanidad.

Pero principalmente, se tomó esta decisión con el objetivo de concienciar a la sociedad de la implicación que tiene la química para conseguir soluciones que nos permitan resolver desafíos globales, fijados por la Agenda 2030, para construir un mundo mejor, más saludable y respetuoso con el medio ambiente.

La química tiene mala fama, pero todo lo que nos rodea en este mundo y nosotros mismos somos química. De hecho, las nuevas teorías nos dicen que durante el Big Bang se formaron partículas elementales, como el hidrógeno, el helio, pequeñas partículas de litio. El resto se fueron formando en los astros por procesos nucleares. Por ejemplo de dos núcleos de hidrógeno se formaba el helio; de tres núcleos de helio, se formaba el carbono; del carbono y así sucesivamente se formaba el magnesio, el sodio, el oxígeno, es decir, cada vez elementos más pesados.

Los elementos más pesados, como el oro, la plata, el plomo se forman por las colisiones en las estrellas de neutrones. Cuando un núcleo va captando más y más núcleos, se va convirtiendo en unos elementos muchos más pesados.

Todo en nuestra vida son los elementos que nos rodean. Destacar que el 70% de los elementos que tenemos en el Universo son de hidrógeno; el 28% son de helio y los más pesados solo son el 2%.

Uno de estos elementos pesados es el protagonista de esta moción, que es el wolframio.

En nuestro cuerpo seis de cada diez átomos son de hidrógeno que vienen del Big Bang, el carbono del ADN, el oxígeno de nuestros músculos y el hierro de nuestra sangre, que provienen de las estrellas. En nuestro propio ser podemos contar la historia del Universo.

Es el Año Internacional de la Tabla Periódica, que fue la ordenación necesaria, porque en esa época habían descubierto 63 elementos. Fue ordenada por Dimitri Ivánovich Mendeléiev, dejando estratégicamente unos huecos para elementos que se iban a descubrir o aislar.

Esa manera de ordenarlo ha llegado a nuestros días con su corrección.

De los 63 elementos, tres los descubrieron científicos españoles. El Platino fue descubierto por Antonio de Ulloa y de la Torre Giral en 1748 en Colombia. El Vanadio por Andrés Manuel del Río Fernández en 1801 en México. El Wolframio fue descubierto en tierras españolas el 28 de septiembre de 1783 por los hermanos logroñeses Juan José y Fausto D'Elhuyar en el Real Seminario de Vergara, en Guipúzcoa.

La palabra importante en esta moción es "aislamiento" y el punto número dos tiene en cuenta el porqué del nombre Wolframio, que lo llamaron ellos así, textualmente: " Lo llamaremos wolfram, tomando el nombren del material que ha sido extraído".

Los hemanos D'Elhuyar trabajaban en el instituto Vergara y desde Logroño tenemos que defender ese nombre, porque fue el que dieron ellos, son los descubridores y padres de ese elemento, porque fueron los que lo aislaron y determinaron sus características.

En el siguiente turno explicaré por qué tenemos que defender el nombre de Wolframio.

Sr. Presidente: Presentamos la enmienda del Grupo Mixto.

D. Rubén Antoñanzas: Sra. Fernández, como gran negociador que soy, con independencia de que la acepten o no, voy a apoyar la moción, porque me parece muy interesante.

Aprovechando que la Universidad de La Rioja ha hecho este año un gran trabajo en difusión de la Tabla Periódica, se debería contar con ella y su Departamento de Química.

D^a Izaskun: Fernández: Aceptamos la enmienda. Si estamos pretendiendo tener un premio de renombre internacional, evidentemente lo tiene que elegir gente capacitada para ello y por tanto, es necesario contar con el Departamento de Química de la Universidad de La Rioja.

Sr. Presidente: No hay turno en contra. Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: Me ha encantado esta moción. Lamento como regionalista que se me haya adelantado y se me haya pasado la fecha. En la próxima legislatura cuente con el Partido Riojano y aunque usted no esté yo voy a pelear para que se haga, porque es fantástica.

D. Alfredo Ruiz: La proclamación del año 2019 como Año Internacional de la Tabla Periódica por la Asamblea General de las Naciones Unidas brinda una extraordinaria oportunidad de dar a conocer la vida y obra de dos ilustres logroñeses, que lograron aislar con éxito el Wolframio, que es el nombre correcto.

Se utiliza en la fabricación de filamentos para lámparas eléctricas, contactos eléctricos para automóvil, tubos de rayo X, bujías o puntas de bolígrafo.



Vamos a apoyar esta moción porque es muy positiva e incluso bonita si se llega a aplicar. Además va en consonancia con nuestra política de poner en valor las figuras históricas de esta región.

Queremos aprovechar este turno para recordar que aún queda pendiente el cumplimiento de dos puntos de una propuesta de hace año y medio por este grupo Municipal con el objeto de homenajear a la figura de Cosme García y la creación de un premio a la innovación Cosme García, para aquellas iniciativas, invenciones o proyectos de ingeniería más innovadoras.

D^a Nieves Solana: Desde que estoy en este Ayuntamiento y en este espacio tan privilegiado he dicho que es la Universidad a la que yo nunca pude ir.

Ha habido un montón de mociones, algunas entendía mucho, otras nada, pero poco a poco he ido teniendo más conciencia de que todo tiene relación con las personas y con el ser humano.

La primera vez que leí Año Internacional de la Tabla Periódica, no sabía, ni había oído en mi vida eso de la tabla periódica.

Ahora ya sé lo que son las tablas periódicas y lo único que conozco es el Wolframio porque en el último punto donde habla de atendiendo a la Resolución de la ONU, ya me gustaría a mí, porque tengo utopía e ideología, que es muy saludable, que cuando se descubren e investigan elementos químicos que ayudan a las personas, al mundo y al medio ambiente, la ONU propusiese a todos los países que sea utilizado en beneficio de la humanidad, porque el Wolframio en la Segunda Guerra Mundial fue muy utilizado por los nazis, con la connivencia de Dictador que tuvimos en España.

Desde este punto de vista, me parece que está muy bien que la ciencia avance, pero que se utilice siempre en beneficio de la humanidad.

La vamos a apoyar.

D^a Izaskun Fernández: Gracias a todos por su apoyo.

Voy a explicar el porqué Wolframio sí y Tungsteno no.

Hay muchos estudios que nos dicen que esto fue una misión de espionaje. Seguro que habéis escuchado a Marcelino Iglesias hablar y publicar en Diario de La Rioja sobre esto.

El tema es que se manda a Fausto D'Elhuyar a Alemania y entra en contacto con ciertos científicos. Conoce a Bergman, que es discípulo de Scheele, que hacen unos estudios con un material nuevo que se llama tungsten, pero no lo aislan.

Si no lo aislas, si no lo determinas, si no lo caracterizas, no estás haciendo nada. Fausto decide coger otro mineral que es el wolframio, que se tradujo como Wofram y lo aísla en el título Vergara, que era de primera línea, creado por Carlos III para tener un laboratorio de primera para poder ir a la guerra.

Lo aíslan y es donde dan a conocer su elemento y como había disputa con el nombre, presentan el elemento en Toulusse y dicen que “lo llamaremos wolfram, tomando el nombre del material que ha sido extraído”

Este nombre es más apropiado que tungsten, que era usado como tributo al tungsten o piedra pesada que se extrajo, porque la wolframitea es un mineral que ese conocía mucho antes.....

Sr. Presidente: Céntrese en el contenido de la moción

D^a Izaskun Fernández: Como digo el nombre wolfram se acepta en casi todas las leguas europeas, incluso el sueco.

D^a Pilar Montes: Sra. Fernández debo felicitarle y siento que el Presidente se ponga recto con lo que nos estaba usted ilustrando, aunque lamento que sea tan permisivo cuando se dicen cosas que no proceden, pero como está presidiendo el Pleno, lo tendremos que dejar..

Debo felicitarle por esta magnífica moción y sobre todo como nos ha ilustrado.

En esta ciudad los hermanos D'Elhuyar tienen reconocido su mérito y se les va realizando diferentes homenajes, el último de la mano de la Academia de la Ciencia con la colocación de una placa. Nunca está de más en recordarlos y seguir profundizando y difundiendo su labor.

También vamos a apoyar esta moción.

Sr. Presidente: Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad del Pleno.

Asunto nº 16: Moción presentada por el Grupo Municipal Socialista para el desarrollo de los PERIS Industriales.

D^a Beatriz Arráiz: Como señalamos en la propia moción y todos conocemos, algunos PERIS Industriales vencían en el año 2016 y en la anterior legislatura decíamos que era imprescindible buscar soluciones

Si se hubiera empezado a estudiar estos PERIS con tiempo suficiente a su fecha de vencimiento, todo ese tiempo habríamos ganado. Lo cierto es que nada se empezó a realizar.

En Logroño son 170.000 metros cuadrados.

Se empieza a trabajar vencido el plazo, en julio de 2016. A finales de 2017 hay un documento sobre el estado de los mismos y en el verano de 2018 se presenta una propuesta de actuación en torno a una priorización, después de un trabajo consensuado entre todos los Grupos.

Se establece la prioridad de cuatro PERIS para actuar inmediatamente, que son: Estambarrera I, Fueros, General Yagüe y Avda. de Burgos.

Teniendo en cuenta todos los criterios establecidos por los técnicos para la consideración de esta priorización y el trabajo consensuado de los Grupos, es necesario desatascar aquellos PERIS que impiden el desarrollo de viales, calles etc., es decir, que producen extorsión a los vecinos.

Después de todo esto, se trae a este Pleno unos criterios generales de actuación, sin más, pero no se ha avanzado prácticamente en nada que podamos cuantificar respecto al desarrollo a los PERIS considerados prioritarios.

Traemos al Pleno instar a la Junta de Gobierno a licitar, ya con carácter de urgencia, las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los instrumentos de planeamiento de los cuatro PERIS señalados, por ser los prioritarios, ya que suponen una extorsión a los vecinos.

Ha pasado demasiado tiempo. El Partido Socialista insistió en la pasada legislatura sobre este tema para hacerlo con tiempo suficiente, pero no se hizo así, el tiempo se nos echó encima, se dilatan los procesos y por tanto, no creemos que quede ninguna excusa para que se lleven a cabo la redacción de los instrumentos de planeamiento para el desarrollo de estos PERIS.

Sr. Presidente: Turno en contra no hay. Turno Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: El otro día asistimos a una declaración de intenciones del Partido Popular. Es cierto que hoy se avanza un poco más, pero casi parece una respuesta al enfado que tuvieron los vecinos de determinadas zonas de Logroño, ya que la oposición no fuimos capaz de entender que el Partido Popular estaba vendiendo humo y no traía nada resolutivo a este Pleno.

No se puede votar en contra de solucionar el tema de los PERIS, que hemos hablado desde el principio de la legislatura, pero sí que les quiero hacer una pequeña recriminación, porque yo entendí que con los PERIS habíamos llegado a una especie de acuerdo e hicimos una relación de los prioritarios, que algunos no veo dentro de esta relación. No sé bien el porqué se han puesto cuatro y no seis u otra cifra.

Lo vamos a apoyar porque hay que actuar ya. Si este Equipo de Gobierno consigue licitarlos, eso que avanzaremos.

D. Julián San Martín: No he entendido la moción. Es cierto que hay que sacar las asistencias técnicas de algunos PERIS, que llevamos bastante tiempo trabajando y el Equipo de Gobierno ya lo debería haber hecho antes de traer esta moción

Lo que abunda no daña y apoyamos la moción, pero no sé exactamente lo que quieren conseguir. Es una decisión política del Partido Socialista, cuando hemos trabajado todos.

No entiendo cuál es el objetivo de esta moción.

Ya sabemos cuáles son los PRIS prioritarios, por lo tanto, no sé cuál es el objetivo político de esto, aunque la vamos a apoyar.

D. Gonzalo Peña: Sr. Antoñanzas, la prioridad ya está marcada y entiendo que la propuesta va en ese sentido.

Sr. San Martín, aquí ocurre algo similar a lo que ocurrió con la Pasarela Los Lirios. Se hace una propuesta determinada que no acaba de colmar las expectativas del resto de Grupos, se pasa y desde la oposición hay que volver a impulsar un procedimiento.

En el caso de los PERIS tuvo lugar un debate en el anterior Pleno donde se nos acusaba de politiquero del malo por votar en contra de ese documento, en el cual había un informe de 2018, con un programa específico, propuestas concretas, establecimiento de valores de origen y destino y una división de áreas homogéneas por valor. Sin embargo, ese informe se sustituye por otro en marzo de 2019, en el apartado cuatro, que se queda en un estudio de fórmulas legales y al final, algo que en teoría era más concreto se convierte en otra cosa más abierta, pero más incierta, que tenía pinta de no avanzar concretamente. Por eso votamos en contra, porque no era el momento de hacer brindis al sol y el documento lo que hacía era dilatarse en el tiempo.

Entiendo que esta moción viene en respuesta a eso, así que bienvenida sea y votaremos a favor.

D^a Beatriz Arráiz: Sr. Antoñanzas el trabajo de priorización de los PERIS y el orden de actuación, ya está. Es lo que conseguimos en estos tres últimos años, que no es poco. El problema es que desde el verano de 2018, en el que se nos presenta la actuación concreta, no se ha avanzado nada.

En el Pleno de 2016 adoptábamos dos acuerdos, que yo creo que es lo que no entendieron lo vecinos.

Los acuerdos fueron, culminar la transformación de las áreas de reconversión industrial y en consecuencia iniciar los trabajos de análisis en orden a los criterios y prioridades, reanudando su ordenación y ejecución en los casos en que fuera necesario

Conferir encargo al Equipo de Gobierno municipal para la adopción de los acuerdos y actos que fueran necesarios para llevar a cabo la reanudación de la ordenación y ejecución, a lo que no hemos llegado todavía.

El objetivo de la moción es tratar de recordarle al Equipo de Gobierno que esto está pendiente desde el año 2016.

El Sr. Sáez Rojo va a decir que ya han empezado a hacer algo, que han hablado con los técnicos y seguro que hay algún PERI de iniciativa priva, pero sin la presión de la oposición, no hubiera actuado, porque ha estado un año sin hacerlo.

Es un tema importante, relevante y son muchos metros cuadrados afectados, por eso es obligado exigir la actuación inmediata

Se nos presentó un acuerdo que no suponía ningún avance y como ya no queremos ni un teatro más, vamos a pensar que hoy nos anuncie algo concreto, en el último Pleno.

D. Pedro Sáez: Le ha traicionado el subconsciente Sra. Arráiz, porque hablando de teatro, hoy estamos asistiendo a una nueva representación. De hecho, quien está en esto en el último Pleno son ustedes, es una moción suya, así que no me venga con que en el último Pleno.

Este Equipo de Gobierno lo trajo en abril. Cuando hablan del encargo del acuerdo de Pleno de 2016, es verdad, y el Equipo de Gobierno y técnicos municipales elaboraron el diagnóstico de los PERIS vencidos en verano de 2016 y 2017, que conocen perfectamente .

A raíz de ese diagnóstico comienza la elaboración de las directrices, que conocen y compartían hasta el verano de 2018.

Ha dicho que no hemos trabajado y después lo contrario. Empieza a parecerse a un señor que va a volver a ser, lamentablemente, Presidente del Gobierno, que en el mismo debate dice una cosa y la contraria.

Me quedo con lo positivo, porque sabe usted que es verdad que se ha trabajado bien durante tres años

A pesar de que todos votaron en contra; ustedes estaban a favor del planteamiento que había. ¿Qué ha pasado en estas semanas? Que alguno se ha debido ganar alguna bronca de alguna Asociación de Vecinos? ¿A qué sí? Porque ninguno de los vecinos entendían cómo era posible, sabiendo, como sabían, que ustedes habían participado en ese documento y sabiendo, como sabían, que ese documento incluía lo esencial para poder definitivamente tirar adelante con la ejecución de esos PERIS, una vez que la iniciativa privada no los había desarrollado.



Como todos votaron inexplicablemente en contra, tenían que salir un poco del paso, haciendo ahora como que les obligábamos a cumplir lo que nosotros trajimos aquí.

Lo trajimos voluntariamente, por dar visibilidad a un acuerdo mayoritario de los Grupos municipales en una cuestión que trasciende legislaturas.

Desde el verano de 2018 hasta enero de 2019 ese documento elaborado es estudiado por las Unidades municipales y como saben ustedes, aunque ahora se les ha olvidado, el apartado cuatro no podía ser mantenido tal cual, por el informe de la Dirección General de Asistencia Jurídica y Patrimonio y compartido por la Asesoría Jurídica.

El apartado cuatro se corrigió y se trajo a aprobación. No hay nada que no se haya dicho ya.

Traen esto porque alguna Asociación de Vecinos les ha echado la bronca y con razón y como no sabían por dónde salir, han hecho hacer ver que sí querían, pero estaban demasiado cerca las elecciones y se equivocaron.

El Equipo de Gobierno no va a paralizar el trabajo iniciado y como usted ha dicho, se ve que tiene quién le informe, fue comunicado a todas las Unidades, porque es un trabajo que va a necesitar ser informado por diversas Unidades.

No podemos aprobar la propuesta y les tengo que afear su planteamiento, porque no se han molestado ni en consultar con este Concejal ni con ningún técnico, porque alguno de esos PERIS que solicitan se licienten con urgencia las asistencias técnicas, incluso ya han sido presentados por la propiedad.

Por ejemplo el PERI Fueros y estamos a punto de aprobarlo.

Utilizando las palabras del Sr. Antoñanzas, cómo tienen la poca vergüenza de traer esto aquí sin enterarse al menos de si hay alguno presentado o no. No les digo que me consulten a mí, pero un técnico municipal les hubiera dicho lo mismo.

Por lo menos moléstense. Por cierto, de los 17, solo nos quedan 11, seis ya están desarrollados, aprobados o en tramitación.

A eso de que no se ha hecho nada le tengo que quitar la razón

Sr. Presidente: Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto, Ciudadanos, Cambia Logroño y Socialista. Voto en contra del Grupo Municipal Popular.

Asunto nº 17: Moción presentada por el Grupo Socialista para la celebración del 130 Aniversario del primer abastecimiento de agua a la ciudad de Logroño.

Sra. Secretaria: En este asunto se ha presentado enmienda de adición por el Grupo Municipal Popular.

D. José Luis Díez: El 22 de diciembre de este año se cumplen 130 años de la solemne inauguración del primer abastecimiento de agua en la ciudad de Logroño.

En aquel momento la ciudad contaba con 13.000 habitantes, que tenían insuficiente agua, porque estaban las fuentes de San Agustín, de la Plaza, de San Gregorio, de San Francisco y Fuente de las Terrazas, lo que hacía que en algunas ocasiones se tuviera que recurrir a la que traían las acequias de riego.

Se realizó un proyecto siendo Alcalde de Logroño el Marqués de San Nicolás, don Diego de Francia y Allende de Solazar, que se encargó a Don Amós Salvador Rodríguez.

El primer depósito de agua se ubicó en el Parque de los Enamorados, que hacía varios años se limpió y acondicionó como recuerdo histórico.

En 1923 y 1929 se ampliaron estos depósitos y se obligó a que el aporte de agua se hiciese desde el río Ebro, ya que inicialmente se hacía desde el río Iregua.

En 1954 se redactó otro proyecto de instalación, filtración, depuración de depósitos regulares y conducción que hizo posible la construcción del que hoy conocemos como la Estación de Tratamiento de Agua Potable de la ciudad e Logroño.

Desde 1954 hasta la actualidad se ha mejorado de una manera continua las redes de distribución y conducción de las propias instalaciones de la ETAP para dar un adecuado servicio a la ciudadanía.

Desde el Grupo Municipal queremos destacar que todo ello se ha hecho siempre desde el ámbito de lo público, con una calidad y trabajo del que hoy nos podemos sentir toda la Corporación muy orgullosos.

El consumo de agua en Logroño en 2018 ha supuesto un descenso de 3,42% respecto al año anterior. El consumo diario de los vecinos para uso doméstico se sitúa en 111 litros por habitante, un 2,13% menos que en 2017.

El consumo de agua ha ido descendiendo de manera paulatina, puesto que el consumo medio a mediados de los años ochenta del siglo XX era de 385 litros por habitante y día y en la actualidad se ha bajado hasta 170 litros por habitante de media para todos los usos.

Esto significa que estamos en buen camino, aunque siempre conviene reforzar las campañas sobre el uso del agua, así como mantener un trabajo constante para reducir las posibles fugas que puedan ocurrir en la red municipal, como hemos tenido en los últimos tiempos.



El Servicio de aguas de nuestra ciudad es un servicio y una Unidad primordial para que el día a día de nuestra ciudad sea lo que es, así como es necesario destacar el coste del mismo, porque somos unas de las ciudades con el agua más barata de España, algo que es fundamental.

No obstante hemos de tener en cuenta que el cambio climático puede suponer una reducción del agua de lluvia y, por tanto, la aparición de problemas que hoy no tenemos. En este sentido, la sequía de hace dos años ya nos puso sobre alerta con respecto a lo que puede repetirse en un futuro próximo

Desde el Grupo Municipal Socialista, conmemorando estos 130 años de la primera conducción de agua potable en Logroño y homenajeando a todos los hombres y mujeres que han pasado y que están en estos momentos en la Unidad del Servio de Aguas y en la ETAP, hemos considerado buen momento para:

Que el Ayuntamiento Pleno acuerde:

Celebrar el 130 aniversario del primer abastecimiento de agua a la ciudad de Logroño.

Instar a la Junta de Gobierno Local a:

Primero, que organice una serie de actos que pongan en valor dicho aniversario en el marco de la celebración de este evento a finales de 2019.

Segundo, realizar un acto de homenaje a todo el personal del Servicio Público de Agua de Logroño, tanto al activo como al jubilado

Tercero, realizan un Plan Director de la utilización del agua en la ciudad de Logroño, que pueda aprobarse por el Pleno Municipal en dichas fechas, para incidir en el consumo responsable.

Sr. Presidente: Se presenta la enmienda del Grupo Municipal Popular.

D. Jesús Ruiz: Estando totalmente de acuerdo con la moción del Grupo Socialista sabiendo la gran trascendencia que tiene el Servicio de Aguas y su espectacular funcionamiento y la visión estratégica del futuro, planteamos una enmienda de adición que dice:

Garantizar el abastecimiento de agua potable como servicio público de gestión directa municipal y realizar un Plan Director para la gestión del ciclo integral del agua en Logroño, que incluya ozonización en la potabilización del agua y que puede aprobarse en el Pleno Municipal en dichas fechas.

Creemos que suma en positivo para avanzar en el mantenimiento de la máxima calidad de agua potable en Logroño. Tenemos que tener una visión integral con las posibles necesidades que

puedan derivarse del cambio climático y garantizar un abastecimiento de agua estable, seguro y una gestión responsable de todos los usos de agua en la ciudad.

D. José Luis Díez: Desde el Partido Socialista observamos con incredulidad y celebramos con fervor que el Partido Popular diga que garantiza el abastecimiento de agua potable como servicio público de gestión directa municipal, es decir, que apueste por lo público nos parece algo extraordinario. Quizá es producto de su viaje ideológico al centro de manera acelerada. Lo único que le pido que no se pase de frenada y se abraza a la socialdemocracia. Tenga cuidado.

Vamos a aceptar la enmienda.

Sr. Presidente: Turno en contra no hay. Pasamos a Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: Estamos a favor de la moción. Si se invita a los jubilados, también el Sr. Ruiz Tutor tiene que estar en el homenaje.

No puedo dejar pasar un problema que tenemos en esta ciudad con el tema del agua y la red de saneamiento, como es la cantidad que tenemos de red de fibrocemento.

El mejor y mayor homenaje en 2019 sería poner en funcionamiento el Plan que presentó el Partido Riojano para que en dos años se cambie toda la red que está obsoleta.

Trabajaremos en el homenaje y en el cambio de la red.

D. Alfredo Ruiz: Vamos a apoyar esta moción, ya que entendemos que es más que oportuno homenajear en este 130 aniversario un hecho que es muy relevante para la ciudad.

Poner en valor y hacer justo homenaje a aquellos que hacen posible ese servicio, a los que lo hacen y a los que lo han hecho.

Nos parece adecuado que se aproveche ese contexto para elaborar un Plan Director de abastecimiento de agua para la ciudad de Logroño.

D^a Nieves Solana: Vamos a apoyar la moción. Lo que ha dicho el Sr. Ruiz Tutor lo iba a decir yo, es decir, defender la gestión y la utilización del agua como un bien público para todos.

Estoy encantada de la vida de coincidir con el Sr. Ruiz Tutor.

D. José Luis Díez: Me gustaría destacar la labor que han hecho los diferentes Alcaldes, fundamentalmente lo que hizo a principios de los años noventa Manolo Sáinz, que acometió una importante reforma de ampliación para modernizar las instalaciones, con la incorporación, entre otras, de una mini central eléctrica para aprovechar la fuerza del agua y producir energía limpia

que se utiliza en las propias instalaciones y se vende la que sobra, lo que supuso una apuesta por las energías renovables.

También quiero destacar lo que se hizo en la legislatura 207-2011, siendo Alcalde Tomas Santos, ya que se hizo otra ampliación y se construyó la Línea de Fangos, que sirve para depurar el agua que se utiliza en el proceso de potabilización y con ello se proporciona agua para regar varias zonas verdes y parques del Sur de la ciudad. Una apuesta más por la sostenibilidad.

Con esto quiero destacar de manea clara y evidente que el Partido Socialista y los Alcaldes Socialistas siempre han apostado por el abastecimiento del agua.

Esto es un ejemplo claro y evidente de que lo público es sinónimo de calidad y hay que apostar por ello.

D. Jesús Ruiz: No voy a entrar a valorar si lo público o privado, si gestión directa o indirecta, si es mejor o peor, ni tampoco lo que han hecho los Alcaldes, que todos han hecho lo que han podido en cada momento y han sido todos seriamente responsables en la búsqueda de la mejor prestación del servicio de aguas en esta ciudad.

Vamos a asegurarnos de que este servicio funcione bien, que el agua bruta que recibimos sea la mejor posible, que el agua que vertemos y mandamos aguas abajo del Ebro sea en las mejores condiciones y vamos a asegurarnos de disfrutar de la mejor agua posible en esta ciudad.

Planteábamos en el presupuesto que no se aprobó el proceso de ozonización como una forma de potabilización de lagua, que espero se pueda ver a final de año, si no en fase de ejecución, si en licitación, ya que los técnicos están haciendo el Pliego.

Hemos optado porque no sea un proyecto piloto, sino incluirlo dentro del proceso.

Espero que la próxima Corporación asuma esto como una prioridad, porque es muy importante.

Terminaremos la obra de las reguladoras dentro de poco y el siguiente proyecto importante para cerrar el ciclo positivo de la calidad del agua es el proceso de mejora de la potabilización a través de ozono.

Ojalá lo podamos disfrutar lo antes posible todos los vecinos.

Sr. Presidente: Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad del Pleno.

Asunto nº 18: Moción presentada por el Grupo Municipal Ciudadanos para la previsión del consumo de alcohol entre los menores de edad de la ciudad de Logroño.

D. Antonio Fuertes: Voy a dar unos datos para ponernos en situación.

Según los últimos datos de la encuesta Estudios sobre drogas en la enseñanza secundaria se muestra que la incidencia en los centros escolares de La Rioja se está acercando al 78% de los estudiantes riojanos, es decir, los que han consumido alcohol en el último año.

Un 48% reconoce no ya tomar alcohol, sino haberse emborrachado al menos una vez el pasado año.

El 24,8% indica haberse emborrachado dentro del último mes.

Si vamos a temas concretos como el botellón, el 52% de los escolares riojanos ha practicado botellón en el último año y el 26,9% en el último mes.

Se está imponiendo el modo de ingesta de alcohol por atracones, una modalidad que está surgiendo ahora, que en un periodo corto de menos de dos horas se intenta consumir la mayor cantidad de alcohol posible, provocado un mayor riesgo de los efectos nocivos. En concreto, podemos deducir de este estudio que un 36,9 de los estudiantes riojanos reconocen haber practicado esta modalidad.

La edad media de inicio de consumo de alcohol en La Rioja es de 13 años.

Todos estos datos arrojan luz o nos indican que la relación de los menores con el alcohol es preocupante.

Con esta moción no estamos descubriendo la rueda, porque el consumo entre menores se ha dado siempre y se seguirá dando, pero debemos intentar como institución, como representantes públicos subsanar aquellos problemas que se puedan.

Estamos en una sociedad que admite de un modo tácito el consumo de alcohol, que es una sustancia nociva como el tabaco u otras, pero la diferencia es que con el tabaco hay una campaña agresiva en su contra, pero con el alcohol no pasa lo mismo.

El alcohol pasa ligeramente desapercibido, cuando es una sustancia psicoactiva más, que en menores puede ser incluso más perjudicial que para un adulto.

A veces se nos olvida que el alcohol tiene un componente adictivo y puede provocar una adicción como otras muchas sustancias sobre todo en jóvenes que están en un momento de desarrollo físico y psicológico, lo cual les hace ser personas de mayor riesgo.

La sociedad admite tácitamente el consumo de alcohol. Quién no se ha ido a tomar unas cañitas, unos vinos, un vermut y empalmar con la cena etc.. Es fácil olvidarnos de los efectos nocivos.

Este reconocimiento tácito también se da entre los menores. Si preguntamos a un menor es raro que sepan los daños que produce a largo plazo y como mucho te comentan lo mal que lo pasan al día siguiente con la resaca.

Estamos dejando de lado el problema que supone estas bebidas, sobre todo para un sector que nos importa mucho porque son el futuro de esta ciudad.

Creemos que podemos ir más allá, buscando el consumo cero entre los menores. Es un intento a largo plazo y aunque es difícil, intentemos llegar ahí.

Pedimos con esta moción que el Ayuntamiento ingrese en la "Red para la Prevención del Consumo de Alcohol en Menores", que es una red a nivel estatal en la que ya se encuentran otros Ayuntamientos, como el de Granada, Jerez, Huelva o León.

De esa manera podemos aprovechar herramientas y programas que ya están funcionando a nivel nacional.

Instar al refuerzo y potenciación de los programas que se están haciendo en esta Casa en cuestiones de prevención y de intención de erradicación del consumo en menores.

Buscar estrategias que puedan llevarnos al deseado consumo cero entre los menores de esta ciudad.

Sr. Presidente: Turno en contra no hay. Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: He dudado en alguna cuestión, pero estoy de acuerdo con usted en la afirmación que ha hecho de que no estamos descubriendo la rueda.

No me acaba de convencer que nos proponga meternos en esta Red, porque hay otras más adecuadas, porque justo esta es la que paga y financia las bebidas espirituosas, lo que me genera cierto choque de valores.

Dentro de todas las redes y programas, justo nos va a meter en la Red de los empresarios y empresas de las bebidas espirituosas.

Ya nos dará una explicación lógica, aunque a lo mejor no la tiene, porque una vez más, Ciudadanos nos trae a este Pleno, como suele ser habitual en esta legislatura, una moción que la presentan en todos los sitios, en Albacete, en Cañete.... Estas mociones tipo que sirven para todo y no van nunca en respuesta a las necesidades concretas de Logroño.

Por respeto a sus votantes, en el último Pleno se podía haber tomado la molestia de presentar una moción ideada por ustedes y no mandada desde Barcelona, pero nada.

Igual en el próximo Pleno extraordinario que nos ha anunciado el Sr. Merino o que se le ha escapado, nos traen algo que no hayan votado primero por toda España.

Los logroñeses se merecen mayor respeto a la hora de trabajar por ellos.

En los presupuestos de hace dos años que negocié con la Sra. San Martín llevábamos un programa fantástico para prevenir el tema del alcohol, no tan ambicioso como el suyo de llegar al cero, pero al final, por las discrepancias entre la Sra. Corres y yo, fue imposible ponerlo en funcionamiento.

Lo suyo es tan etéreo y nosotros tenemos ideas tan claras para luchar contra este problema, que lo suyo no deja de ser buenismo, no deja de ser una declaración de intenciones que el Sr. Rivera nos hace para la ciudad de Logroño.

Creo que la solución al problema no va venir por la Federación Española de Bebidas Espirituosas, pero puedo estar equivocado y a lo mejor su Partido me saca de este error.

D. Antonio Fuertes: No pensaba usar este turno, pero por sus comentarios lo voy a utilizar.

Tiene razón, FEBE, la Federación de Bebidas Espirituosas está en esta Red, pero ésta no nace de esa Federación, sino que nace del Ministerio de Servicios Sociales de España y FEBE colabora con esta campaña

Usted está poniendo en duda una campaña del Ministerio de Servicios de España.

Es cierto, esta moción no nace de mí. Usted ha descubierto dos ruedas.

Es cierto y ¿sabe por qué?, Porque nosotros pensamos en global. Lo que es bueno en unas ciudades puede serlo en otras. Lo único que hemos hecho, Sr. Antoñanzas, es aprovecharnos de una moción que se ha hecho en otros sitios, igual que usted puede coger un Plan de otra ciudad y traerlo aquí. Bueno, perdón, que ya sé que usted no tiene representación en ninguna otra ciudad.

Es buenismo, sí, porque hay que aspirar a una meta. Que se peca de buenismo, mejor. Pero no me diga que ve poca concreción, cuando las siguientes mociones son suyas y “tela marinera”

Esta moción se presenta en Logroño y en otros Ayuntamiento porque pensamos que es bueno para todas las partes y la traemos hoy, mañana y en las siguientes y siguientes legislaturas, esté usted o no.

D^a Marina Blanco: Me ha sorprendido lo de la Federación Española de Bebidas Espirituosas, aunque es verdad que es en colaboración con el Ministerio de Sanidad.

Que una Federación de Empresarios que se dedican a la venta de bebidas espirituosas colaboren en este tipo de campañas es un poco chocante.

En cuanto al resto de la moción, nadie va a estar en contra de crear programas y redes para fomentar el descenso de consumo en los menores de edad

Me consta que desde el propio Ayuntamiento ya se están realizando distintas actividades, talleres y charlas sobre este tema, pero todo puede mejorarse.

Poner en marcha otras estrategias que permitan que los datos descendan. Al final somos responsables de que los jóvenes sigan consumiendo alcohol, porque está en las relaciones sociales, en la televisión y los niños lo ven.

Hay que hacerles ver que el alcohol es adictivo a corto y largo plazo.

Vamos a apoyar la moción.

D^a María Madorrán: Compartimos este diagnóstico y esta preocupación por el consumo de alcohol entre los jóvenes.

No es un problema de la ciudad de Logroño sino de todos como sociedad y requiere que se aborde de manera seria, profunda, que se reflexione sobre los usos sociales o culturales asociados al alcohol.

Comparto con el resto de Grupos que esta moción no aporta nada sustancialmente diferente a lo que de hecho se hace en este Ayuntamiento y supongo que en la mayoría de ellos.

Hablamos de reforzar y potenciar campañas de prevención, campañas informativas y preventivas,

A la espera de que abordemos este tema de manera seria y profunda y entendiendo que lo que abunda no daña y que todo lo que suma mal no va a hacer, apoyaremos la moción.

D. Miguel Ángel Sáinz: Los demás Grupos coinciden en que van a apoyar su moción y en que no aporta nada extraordinario, novedoso u original en la política de atención y prevención de alcohol entre los menores que lleva a cabo este Ayuntamiento.

Este Equipo de Gobierno y los anteriores ya están haciendo sus cosas.

Leí la moción y no encontré nada novedoso.

Me he molestado en buscar otras opciones más allá de su moción y también en otras ciudades y he encontrado un informe de la Comisión Mixta Congreso-Senado que habla sobre una inminente Ley de Prevención sobre el Consumo de Alcohol para Menores de Edad, después de un trabajo de 22 meses, reuniones, consultas con expertos y un análisis concienzudo de datos, tendencias etc.

Además, me he molestado en leer todos los informes, debates de la Comisión, donde hay consenso al respecto. novedades y medidas atrevidas. Por ejemplo, se habla de retrasar la edad de inicio hasta los 18 años, con medidas preventivas, de detección precoz de problemas de alcohol entre menores en el ámbito sanitario, familiar y educativo.

Un mayor control de la publicidad, incluso incluirlo en los contenidos curriculares en los colegios, contar con las AMPAS y trabajar la prevención de los problemas de alcohol en menores, contando sobre todo con los propios menores, con los jóvenes adolescentes.

Es la tónica que hay que seguir. En el informe hay una batería de medidas que no voy a desgranar, pero el Partido Popular ya planteó al Congreso mediante una petición expresa, antes de que se disolvieran las Cortes, de la aprobación de una Ley Básica con el objetivo de evitar y prevenir el consumo de alcohol en menores de edad.

La edad de consumo por encima de los 18 años en el informe lleva aparejadas una serie de medidas coercitivas. No hablo de sanciones económicas a los menores por debajo de 18 años o a aquellos que permitan o vendan bebidas como los supermercados, que ya existen, sino medidas educativas, con la participación de la familia.

Está el futuro sembrado, con una ley de carácter básico que debe coordinarse con las Administraciones Autonómicas y Locales.

Entre lo que he leído del trabajo de la Comisión Mixta Congreso-Senado, he encontrado sobre todo gran interés en que los jóvenes y sus familias participen en los programas preventivos y en Logroño ya estamos trabajando en esa línea, en el Programa Familia y Salud, con charlas en colegios, talleres etc. desde la Concejalía de Servicios Sociales.

A principios de año, la Concejalía de Juventud puso en marcha una campaña “Elige amigos de verdad”, relativa a evitar esa precocidad y connivencia entre alcohol y menores. Se lleva a cabo desde la Red de Puntos de información Juvenil y son los propios jóvenes los que están sensibilizando a sus compañeros de tú a tú, sobre todo las redes sociales.

En ese programa hay 19.000 jóvenes.

Ya dije cuando el Partido Riojano presentó una moción sobre los problemas de las personas mayores que conviven con el problema del botellón, que esta Corporación está persiguiendo los botellones nocivos en las calles, al contrario que la Concejala del Partido Socialista, Cocha Arribas, que quería legalizar y buscar un lugar para el botellón.

La Policía Local está haciendo una labor muy buena, impartiendo charlas en los institutos y colegios.

Nos vamos a abstener porque no observamos nada novedoso en la moción.

Sr. Presidente: Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto, Ciudadanos, Cambia Logroño y Socialista. Abstención del Grupo Municipal Popular. Se aprueba este asunto.

Asunto nº 19: Moción presentada por el Grupo Municipal Mixto solicitando el cerramiento y acristalamiento del frontón Revellín.

Sr. Presidente: Se nos ha entregado a los Corporativos una nueva redacción de esta moción, porque había que corregir algún dato menor.

D. Rubén Antoñanzas: Se ha corregido en la parte dispositiva: Donde ponía “Instar al Ayuntamiento de Logroño, se ha puesto “El Ayuntamiento Pleno aprueba”. Se nos recomendó desde la Secretaría y así lo hicimos.

El cuerpo de la moción no cambia.

El frontón del Revellín fue un proyecto que se hizo cuando estuvo gobernando el Partido Riojano, no solo por apostar por el deporte, sino como componente muy simbólico del deporte de la pelota.

Es una instalación que tiene mucho uso, éxito y aceptación.

Por parte de varios usuarios, nos han planteado que sería mucho mejor realizar algún tipo de cerramiento, entendiendo que es una obra que pone en valor una instalación que ya tenemos y que consolida y confirma la política que está siguiendo este Ayuntamiento de promoción del deporte, incluido el más tradicional riojano.

Pedimos que desde el Ayuntamiento se haga este proyecto de cerramiento, que puede ser por medio de acristalamiento, pidiendo opinión a la Federación de Pelota y a los usuarios para que nos puedan plantear cuál es la mejor posibilidad

Como no tenemos presupuesto, instamos a que se haga la Modificación Presupuestaria oportuna.

Instar al Consejo de Administración de Logroño Deporte que atienda la solicitud de este Pleno.

Sr. Presidente: No hay turno en contra. Turno de Portavoces.

D. Antonio Fuertes: Vamos a votar a favor de esta moción pese a su exposición. Se ha dedicado una buena parte de la legislatura a criticar a los demás Concejales, sean del Grupo que sean, por mociones pocas preparadas, nada desarrolladas, falta de confianza en los técnicos, falta de claridad en lo que pedimos, falta de estudio exhaustivo de lo que se pide etc.

Llega esta moción, que indica lo que quiere, pero sin más. Siguiendo su argumentación, en esta moción me falta cueto es el aforo a lo largo de año, su nivel de uso, porqué hay que acristalar este



frontón cuando ya hay otros acristalados, qué impacto tendría la obra en la zona, qué opinan los técnicos, cuánto costaría etc. muchas cosas que ayudarían a entender en qué nos estamos metiendo con esta moción.

Usted nos ha dicho recriminado muchas veces eso

Dirá que es cosa de los técnicos, pero cuando nosotros se lo decimos a usted no le vale. Usted ve la paja en el ojo de todos, pero no ve la viga en el suyo.

Aun cuando creo que esta moción está poco trabajada, poco desarrollada y nos faltan muchos datos, la vamos a apoyar.

D^a Nieves Solana: Las mociones tienen que tener fundamentalmente una perspectiva política de qué se quiere y después, entrarían en más detalles técnicos.

Esta moción la valoramos positivamente tanto en cuanto que eso es bueno para la gente que va al frontón para que esté lo más cómoda posible y sea lo más acogedor posible.

La vamos a apoyar, pero quiero decir con el permiso de la Presidencia, cuatro palabras de despedida.

Quiero aprovechar mi última intervención para dar las gracias a los técnicos de sonido, a los trabajadores que nos han ayudado a pasar estos ratos bien, frío calor, agua. Dar las gracias a los políticos, a las trabajadoras de la limpieza, a Mercedes y a los periodistas.

Pedir a todos y todas disculpas si acaso alguna vez os he ofendido en alguna intervención, pero nunca han querido ser ataques personales, sino la pasión por defender en lo que he creído, creo y creeré.

Estos cuatro años se los he dedicado a mi abuelo que está en alguna cuneta desde agosto de 1936 y no sabemos dónde.

Cuando nos colocaron la medalla corporativa dije a todos y todas suerte, suerte y suerte. Hoy os deseo suerte, suerte y mucha suerte en vuestros destinos personales y hasta siempre. Gracias.

D. Kilian Cruz-Dunne: En principio, la idea de la moción entronca con varias ideas básicas que hemos defendido durante esta legislatura, porque los espacios públicos, como las calles, los parques y edificios son lugares fundamentales para que nuestra ciudad tenga éxito y avance, ya que en ellos entendemos que se dan distintas posibilidades de desarrollo lúdico y social, aspectos que son muy bien valorados y considerados por toda la ciudadanía en general.



Entendemos que el tratamiento de estos espacios públicos multiplica las posibilidades, no solo del objeto en sí mismo, sino que aporta una diversidad de soluciones que mejoran la calidad ambiental del conjunto donde está ubicado dicho objeto.

Muchos de los procesos de reestructuración urbana de éxito que hemos tomado como ejemplo a lo largo de esta legislatura, han conformado varias de las mociones, como por ejemplo las que hemos presentado desde el Grupo Municipal Socialista solicitando que se hicieran ampliaciones o reformas en los patios de los colegios.

Es una propuesta interesante teniendo en cuenta la intensa actividad que recoge el frontón municipal, sobre todo a lo largo de las fiestas de San Mateo.

Ahora mismo la Federación Riojana de Pelota está en un entorno de celebración en cuanto a su 75 aniversario y es necesario apostar y potenciar un deporte tan nuestro como la pelota. Entronca con una idea básica del Grupo Socialista, como es la potenciación del espacio público, lo que hemos denominado un urbanismo inteligente, con intervenciones arquitectónicas que mejoraran sustancialmente una forma de entender el propio espacio público y su utilidad.

En este sentido me surgen las dudas, porque recogiendo las palabras del Sr. Fuertes, esta moción flojea mucho, porque no entra en detalle de presupuesto, de si el acristalamiento tiene la bendición tácita de los técnicos, si se ha hecho un estudio al respecto y sobre todo, cómo va a conformar el desarrollo de dicho frontón y cómo va a delimitar su uso, porque lo va a transformar.

Lo va a potenciar, sí, pero nos hubiera gustado más enjundia en cuanto a la posibilidad de intervención arquitectónica en este espacio de referencia.

D. Javier Merino: El Grupo Popular va a votar a favor, porque es una buena obra y se debe hacer cuánto antes.

Me gustaría contextualizar la moción. Si este frontón hubiera sido realizado por en Gobierno del Partidor Popular hace nueve años y se hubiera propuesto una mejora ahora ¿Estaríamos hablando de una mejora importante o de que fue una mala obra del Partido Popular? Ahí lo dejo.

Esta obra, que es buena obra, fruto del bipartito PSOE-PR, inaugurada en 2010, costó más de un millón de euros, con ciertos problemas sobre la ubicación que se subsanaron de aquella manera, pero yo definiendo la instalación, como todas las instalaciones de Logroño Deporte.

Con casi 1,3 millones de euros presupuestados, se vendió la instalación, según palabras de Atilano de la Fuente, Concejal de Deportes y de Miguel Ijalba, Concejal de Urbanismo, como una cancha que tendrá una largura de 36 metros, algo más que el viejo Revellin, con el fin de que pueda servir para competiciones profesionales. Su elemento más singular es sin duda, decían, la cubierta curva que cubrirá el frontón aunque no lo cerrará. Sus materiales de chapa perforada y de aluminio

garantizan la resistencia a la humedad, la impermeabilidad, la protección contra el fuego y el aislamiento acústico.

Avanzaban que ellos querían que hubiera climatización en la zona del graderío para el mantenimiento de la temperatura de los asientos.

Todos esto costó más de un millón de euros, aunque se le ha sacado partido y el frontón está ahí.

Le compró esta moción que le hace usted al bipartito y deseo que los próximos responsables la lleven a cabo.

Estaré en el asiento de enfrente esperando. Sr. San Martín, esta es una de las cosas que según usted yo no he sido capaz de hacer.

La voy a aprobar, porque quiero que se haga y voy a estar muy pendiente, allí donde esté Sr. San Martín, que ya tendrá noticias mías, así que esté tranquilo.

Estaré muy pendiente de esta obra y además hay que acompañarla de un frontón de trinquete al lado. Intentar hacer una ciudad de la pelota en el Parque del Ebro.

Junto al Presidente de la Federación Riojana de Pelota que seguirá siendo Eugenio de La Riva por 25 años más, iremos de la mano a inaugurar este frontón.

Estoy tremendamente ilusionado con esta moción a ese frontón del bipartito, de Concejales Atilano de la Fuente y Miguel Ijabla, que yo les tengo en mucha estima.

Hasta yo habré propuesto esto estando en la oposición, así que vamos a por ello, y a ser posible rápido para que esta gran reforma del frontón Revellín pueda estar el año que viene.

Tenemos que mimarlo y cuidarlo e insisto, un frontón de trinquete al lado.

Sr. Presidente: Votos a favor de todos los Grupos Municipales. Se aprueba por unanimidad del Pleno.

Asunto nº 20: Moción presentada por el Grupo Municipal Mixto solicitando informe detallado de los proyectos pendientes de ejecución en el Ayuntamiento de Logroño.

D. Rubén Antoñanzas: Si hago el frontón de trinquete, le pondré de nombre "Merino" y no diré en honor a quién.

Sr. Presidente: Vamos a tener que suprimir los recesos. Continúe.

D. Rubén Antoñanzas: Esta moción surge por la convicción de que ninguno de ustedes continúe, simplemente porque no van en las listas o van en algunos puestos que es difícil que estén aquí. No vean una crítica.

Mi clara intención, además tengo que invitar al Sr. Merino a la inauguración del frontón, es la de formar parte del Gobierno y aunque nació con la intencionalidad de crítica política, llegados a este último Pleno no es la parte que más voy a destacar.

La propuesta nace de la convicción de que no todo lo que han hecho desde el Gobierno está mal. No todo está inconcluso, pero creo que quedan muchas cosas por hacer y se podía haber avanzado mucho más en estos cuatro años de legislatura. Hay temas que se han quedado parados por diferentes razones.

Hay temas de ciudad sin terminar esta legislatura. No han sido capaces de aportar resultados, aunque no me cabe duda de que han trabajado, pero podíamos haber llegado a acuerdos.

Nace de la convicción de que hay muchos temas en los que está trabajando el Equipo de Gobierno, de los cuales no se informa en las Comisiones, Plenos, ni a los Grupos.

El Sr. Merino ha presumido en más de una ocasión de conversaciones secretas en diferentes temas de la ciudad, como por ejemplo con la subestación de Cascajos.

Los Partidos Riojano y Popular hemos llegado a determinados acuerdos en conversaciones públicas, como con el parking que se hizo en la zona de la Estrella al lado del hospital o los coches para la formación profesional que dona esta ciudad, es decir, cuestiones que no aparecen en ningún sitio que se está trabajando.

Hay temas en los que están trabajando y no tenemos conocimiento ni la ciudadanía ni la oposición.

Con el convencimiento de que ocurre esto y seguro que han dado todo lo mejor en beneficio de la ciudad, queremos que ésta no se pare por un proceso electoral y cambio de Gobierno.

Como queda mucho por hacer y con independencia de quién esté en la próxima legislatura, creo que sería bueno que hagan un informe detallado de lo que queda pendiente en todas las Áreas. No para hacer política, sino para saber en qué grado se está de cumplimiento, qué tipo de estudios hay, informes técnicos etc. y los que entremos en el próximo Gobierno directamente tengamos un cambio de cartera de la forma más amigable posible, que puede ser que sea hasta con alguno del Partido Popular, que yo no estoy dando por hecho que vayan a perder.

Pedimos estar lo más informados posible en un cambio de Gobierno Local.

Sr. Presidente: Turno en contra.

D. Pedro Manuel Sáez: Dice el Sr. Antoñanzas que el nuevo Gobierno en el que estará usted pondrán en marcha nuevos proyectos e iniciativas. Lo he leído en la moción, pro no serán las que usted aporte.

He de reconocer que le ha puesto un poco más de voluntad en positivo, porque ha dicho que habíamos hecho cosas bien. Si uno lee la exposición de motivos parecería que no.

Lo primero me vino una sonrisa. Pense: ya le han vuelto a escribir otra moción al Sr. Antoñanzas de disparate y en cómo le voy a contestar.

Me vino a la cabeza la imagen de los informes que yo me encontré de las materias Casco Antiguo y Urbanismo que me dejaron mis antecesores, que eran dos compañeros suyos de Partido.

Le he traído un modelo para enseñárselo por si le gusta el formato. Nada más y nada menos que un folio en blanco.

Pero después del momento de sonrisa, pensé que a lo mejor el Sr. Antoñanzas lo que quiere es conocer lo que hemos hecho estos cuatro años, porque como ha venido poco por aquí.

Dice que no explicamos nada en las Comisiones ¿viene usted? Es como el chiste de la lotería, ¿has comprado el décimo?

Como va a conocer nada si no viene en las Comisiones. Me dirá que por las Actas. Suponiendo que se las lea, piense que si hubiera estado allí podría hasta haber preguntado.

Pensé que a lo mejor en positivo quiere conocer y realmente sacar lo positivo de toda la información que se ha perdido por no tener el tiempo disponible que le permitía haber venido a las Comisiones y ver cómo funciona está Casa.

Lo que se ve es que no conoce qué se hace aquí. Habla usted de paralización y pone unos ejemplos, de los que voy a extraer dos, que son las estación de autobuses y la alternativa C de Vara de Rey.

Pronto va a hacer cuatro años que entramos al Gobierno y había poca gente que apostaba porque ahora mismo tuviéramos la estación de autobuses construyéndose, había poca gente que hubiera apostado que estaríamos en obras de la alternativa C, nudo de Vara de Rey y habría mucha gente que hubiera apostado por otras cosas y no porque en unos días se pueda presentar el proyecto del Hotel de Correos, que ya tiene la licencia concedida.

Después de todo esto, uno reflexiona y es triste decírselo, pero veo que en cuatro años, no se si porque no ha venido o no ha querido aprender, no conoce usted nada de cómo funciona un Ayuntamiento.

Sr. Antoñanzas, todas las actuaciones de las que habla son expedientes administrativos que han sido informados por un montón de Unidades Municipales y usted como Concejal, no digamos cuando esté en el Gobierno, que Dios no lo quiera, puede pedirselos a los responsables de las Areas técnicas y se los entregarán. Si no los entiende podrá pedir que se los expliquen y podrá conocer con todo detalle cualquiera de aquellos trabajos que cita

Cualquiera de ellos es un expediente, con informes, que conforman dicho expediente, a los cuales ahora tiene acceso limitado por la fase en la que pueda encontrar, no por otra cosas, pero si alguna vez es miembro del Equipo de Gobierno, podrá acceder sin ningún problema.

Deja entrever que se va a guardar algo dentro de algún cajón. No va a encontrar míos, por ejemplo 2.500 CD's de publicidad como yo encontré del anterior Concejal de Casco Antiguo.

Tampoco va a encontrar las esculturas, pero no hay nada que no exista como expediente administrativo y si hablamos de conversaciones o charlas, lo que tiene que hacer es acercare a aquellos a los que quiera consultar algo, como lo ha hecho conmigo, tengo que decir que muy pocas veces. Pero sin más, sin dar más importancia.

Con lo que me quedo es que después de estos cuatro años todavía no conoce nada de cómo funciona un Ayuntamiento.

Sr. Presidente: Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: Sr. Sáez Rojo, lo que quería evitar es ese resquemor que tiene usted cuando le hicieron el traspaso de cartera, que dice que no había nada.

Cuando ustedes llegaron dicen que encontraron facturas, modificados, etc., que nunca han demostrado y yo lo que no quiero es llevarme esa sorpresa.

El Sr. Iglesias ha tenido durante un año y cuatro meses informes que estaban pagados metidos en un cajón.

A la Sra. Alcadesa en un Consejo Social, porque la perseguía por las escaleras y no conseguía nada, le pedí ese estudio contratado y que no habíamos visto.

La respuesta que ha dado sobre la transparencia de su Equipo de Gobierno no nos la creemos.

Cuando llegue quiero saber muchas cosas que ustedes no nos han contado.

De la trama Enredadera tengo más preguntas que respuestas. Todo es secreto, todo es confidencial.



De la subestación de Cascajos, el señor del trinquete ha dicho que ha tenido muchas conversaciones privadas que no podía comentar nada.

No nos engañe. Sabe que hay muchísimo trabajo del Equipo de Gobierno que no va ni a través de Comisiones, ni a través de Pleno.

Ustedes pueden hacer una transición suave o tendremos que ir abriendo cajones y quejarnos como ustedes han hecho.

Yo vengo todas las mañanas a las siete menos cuarto y estoy sábados y domingos y voy a las Comisiones más que algún compañero de su Partido.

Pero no hemos venido a hablar aquí de mi libro, sino que hemos venido a hablar de si ustedes van a hacer una transición honesta o no. Nos lo deben a la oposición porque hemos sido muy responsables todos desde el primer día. No se rían, porque realmente saben que hemos votado por esta ciudad, por Logroño, sabiendo que en ocasiones nos estaban engañando.

Lo hemos hecho por Logroño y les pido el último esfuerzo.

En cualquier caso, como la Sra. Solana se despedía, yo les voy a despedir a ustedes y que su regalo de despedida sean esos expedientes.

Desde el aprecio que les tengo a todos ustedes, si en algún momento se han sentido ofendidos, pido disculpas.

En cualquier cuestión de su vida privada en el que yo les pueda ayudar, cuenten con esa ayuda y les pido que reflexionen y hagan una transición lo más adecuada, porque no estamos ni para perder un minuto, porque la situación de Logroño es la que es.

Sr .Presidente: Sus palabras suenan a despedida más que a otra cosa.

D^a María Luisa Alonso: Me toca mi última moción y me toca despedirme con usted.

Tendré que darle la razón al Sr. Sáez Rojo en unas cosas y en otras a usted.

Pide un informe de cada una de las Areas, cuando tenemos unos maravillosos funcionarios que son los que sustentan la gestión del Ayuntamiento. Las Corporaciones van y vienen.

¿Qué informé quiere? De conversaciones, de correos electrónicos, de ámbito privado, porque lo que está a nivel de gestión lo saben nuestros funcionarios.

La parte expositiva de la moción es como para pedir disculpas, pero ya estamos en el último Pleno y no se las voy a sacar ahora, aunque ganas no me faltan.



Pone 26 de mayo, pero la Corporación está hasta junio. Pide hasta el 26 de mayo por electoralismo, porque usted no tiene programa para Logroño y necesita esa información para hacer ese programa. Hasta el 15 de junio estamos todos activos.

Si usted quiera hablar de gestión y que haya una transición suave, están nuestros funcionarios, así que un poco de respeto. No ponga 26 de mayo y lo cortés es pedir ese informe pasadas las elecciones.

Como dice mi compañero, cuando uno piensa en chino, dice chino. Como usted está pensando en actos electoralistas, pone el 26 de mayo.

No viene a las Comisiones, porque si viniera no le harían falta todos estos informes, porque lo que no se está gestionando y usted quiere para el 26 de mayo temas privados o conversaciones.

Ya que estamos en el último Pleno ordinario, aunque después haya otro, me gustaría decirles que ha sido un honor y un placer compartir este salón de Plenos con todos ustedes. No siempre ha sido miel sobre hojuelas, pero ha sido un honor representar a todos los logroñeses y compartir este aprendizaje de cuatro años.

A todos nos ha movido, no lo dudo, lo mejor para la ciudad y los logroñeses. Un honor y un placer pasar estos cuatro años con vosotros.

D. Gonzalo Peña: Sr. Sáez Rojo, tengo que reconocer que ha estado usted muy fino con lo del folio.

La moción adolece de defectos de forma, aunque me voy a quedar con lo positivo que quería trasladar, es decir con lo que queda pendiente para quien tenga que venir, que retome o deseche los proyectos.

Habría que tener varios en consideración en la próxima legislatura. El CCR, que no puede ser que esté cerrado desde 2016 por unas goteras. La Casa el Cuento. Una próxima licitación, la modificación del entorno de San Bartolomé, aprobada en Pleno en 2016 y mal retirado. La Villanueva, desde enero de 2016 se iba a actuar con fondos o sin fondos y sin embargo no se ha llevado a cabo.

La pasarela de Los Lirios está por ver. El corredor ecológico del Ebro, anunciado en 2015, que para nosotros es un paraje natural. La recuperación de Maristas, que se vendió en enero de 2017 y no ha pasado por este Pleno la Modificación del Plan General. La subestación de Cascajos, anunciado en 2013 el acuerdo y no se ha realizado su traslado. La estación de autobuses se prometió para otoño de 2018 y en teoría va a estar para otoño de 2019.



El incumplimiento más flagrante, el que más me duele es que no hayan cumplido con la Ley de Memoria Histórica. Es una deuda con esta ciudad y no puede ser que todavía haya ocho calles con nombres franquistas.

Mi última intervención iba a ser en la moción sobre el Plan Director de Bomberos, pero nos hemos visto en la obligación de retirarla por circunstancias que no vienen al caso y por eso voy a aprovechar este turno para despedirme.

Me siento absolutamente afortunado por estos cuatro años. He podido dedicarme a defender desde la convicción en el Logroño en el que creo, haciéndolo de la mejor forma que he sabido. Sin duda ha merecido la pena, primero por Cambia y también por Logroño.

Con todos los aciertos y errores me voy con la tranquilidad de haber dado todo lo que tenía dentro para el desempeño de la responsabilidad con la máxima entrega, seriedad e ilusión por tratar de dejar una ciudad mejor.

Tenía claro que iba a ser algo temporal y ahora me toca una nueva etapa en lo personal y en lo profesional, que seguramente será en una ciudad diferente y espero poder dedicarme a lo que más me apasiona, que es el periodismo, la comunicación y la docencia y para ello me llevo el cariño en lo personal y el afecto, que son el mejor regalo y estímulo para lo que viene.

Quiero dar las gracias a Mercedes, al conjunto de Ordenanzas, seguridad, cámaras, producción, al personal del Ayuntamiento, de las diferentes Unidades, al servicio de limpieza, camareros, al conjunto de periodistas que han cubierto todas las informaciones cada semana y a todos ustedes, porque la diferencia no es obstáculo para aprender y he aprendido de todos ustedes,

Me ha gustado el reencuentro con un profesor antiguo, que he aprendido de su calma, de su saber estar y de su persistencia. Me llevo todo lo mejor de ustedes.

Al Presidente del Pleno, que a veces le he puesto en aprietos. Pero he intentado hacer lo mejor posible.

A compañeros y compañeras de Cambia Logroño por su fraternidad sin limite, a mi familia, a todos los seres queridos por su apoyo inquebrantable y por ayudarme a ser.

Me acuerdo de mi abuelo, que le hubiera encantado ver a su nieto como Concejal.

Dar las gracias a las 11.619 personas que confiaron en Cambia Logroño en las últimas elecciones, a la que he tratado de responder con honestidad, trabajo y compromiso.

Ha sido un absoluto regalo y les deseo todo lo mejor. Ha sido un orgullo ser Portavoz de Cambia Logroño y un honor ser Concejal de la ciudad que me llevo en el corazón y en la que uno ha nacido . Gracias por todo.



D^a Beatriz Arráiz: Sr. Antoñanzas, tenía serias dudas sobre qué hacer con esta moción. Comparto parte de lo que ha dicho el Sr. Sáez Rojo. Puede ver los expedientes que considere y el Sr. Peña ha hecho un relato pormenorizado de las cosas que faltan y por tanto, no veo la necesidad de lo que usted pide.

Pero escuchando al Sr. Sáez Rojo, no quisiera que el siguiente pase por lo que él ha tenido que pasar, que se encuentre con un folio en blanco y la tristeza que debe dar eso. Si adelantamos ese trabajo y hay un informe pormenorizado de cómo se encuentra todo, eso que nos llevamos por delante.

He visto que el Sr. Merino está muy animado a introducir nuevos proyectos pendientes como el frontón de trinquete y eso está muy bien.

Si hay un informe que facilite mucho la vida del que gobierna, según ha dicho el Sr. Sáez Rojo, mejor.

No me había preparado nada para despedirme y no lo pienso hacer. Además creo que nos queda otro Pleno.

Votaremos a favor de la moción.

D. Pedro Manuel Sáez: Cuando uno llega por primera vez al Ayuntamiento y entra a ese despacho lo ve todo de color de rosa. Que no se preocupe nadie que aunque haya folios en blanco, uno los ve con optimismo.

Me han pasado mis compañeros algunos de los informes que les dejaron, que tienen el mismo formato. Se pusieron de acuerdo. Ni yo ni mis compañeros recuerdo que nos lleváramos ningún disgusto, porque veníamos a hacer cosas y a medida que fuimos haciendo, según nuestras competencias, íbamos viendo cómo estábamos haciendo las cosas y esto les tocará a los siguientes.

Me preocupa más en su caso Sr. Antoñanzas, que en cuatro años no ha entendido cómo funciona el Ayuntamiento y ha traído esto con tintes electoralistas, para que le hagan el programa. Aunque creo que tiene asesores y colaboradores que le darán ideas para estas semanas de campaña, pero no nos fuerce a decir cosas que no nos gustaría decir.

Hay un aspecto de su moción que he de reconocer que me ha disgustado sobremanera. Usted se caracteriza porque en sus presentaciones suele ser bastante más liviano de lo que ha escrito y firmado, por eso digo que se las escriben, pero dice en un apartado, que creo que debería medir más lo que dice, que presentando los informes que se nos solicitan podríamos salir dignamente de este Ayuntamiento.



Sr. Antoñanzas, no me voy a despedir porque espero que haya un Pleno más, además no soy de despedidas, aunque también es cierto que he tenido la suerte de tener otros cargos públicos y este es uno más, muy importante, pero, como digo, no soy amigo de despedidas.

Pero si le digo que este Equipo de Gobierno se va a ir dignamente de este Ayuntamiento, escribiendo o no esos informes. Afortunadamente, este Equipo de Gobierno se va dignamente; en otros casos ha habido quien ha tenido que pasar por Bretón de los Herreros y luego por Murrieta.

Este Equipo de Gobierno se va con la conciencia muy tranquila y con la sensación de haber hecho todo lo que podía por su ciudad, en unas circunstancias, en este segundo mandato, muy complicadas.

Con toda la dignidad del mundo, a pesar de que a usted no le demos el gustazo de darle nuestras ideas para los próximos cuatro años. Eso se lo trabaja usted cuando pueda en un ratito.

Sr. Presidente: Voto a favor del Grupo Municipal Mixto. Abstención del Grupo Municipal Ciudadanos. Votos a favor de los Grupos Municipales Cambia Logroño y Socialista. Voto en contra del Grupo Municipal Popular. Se aprueba este asunto.

El asunto nº 21 del Orden del Día, moción presentada por Cambia Logroño se ha retirado y pasamos al siguiente asunto.

Asunto nº 22: Moción presentada por el Grupo Municipal Ciudadanos para instalación y adaptación de fuentes urbanas de agua potable para su uso por parte de personas con diversidad funcional y bebederos para animales.

Sra. Secretaria: En este asunto se ha presentado enmienda de sustitución por el Grupo Municipal Popular.

D. Alfredo Ruiz: la ciudad de Logroño ha sido reconocida en diversas ocasiones por su labor y compromiso a favor de la integración de las personas con diversidad funcional, mediante la recepción de los galardones "Premio CERMI. Es 2013 a la Mejor Acción Autonómica y/o local" y el premio "Reina Sofía de Accesibilidad Universal de Municipios 2013".

Distinciones honorables, pero que no deben marcar el fin de una lucha tan justa y noble como es el garantizar que todos los logroñeses puedan disfrutar de su ciudad en las mejores condiciones posibles, causa a la que, desde el Grupo Ciudadanos nos hemos sumado a lo largo de esta legislatura, mediante la presentación y aprobación de iniciativas para la adaptación de los parques infantiles para niños con diversidades funcionales, la elaboración de un estudio sobre accesibilidad en edificios municipales para su adaptación a personas con movilidad reducida, además de solicitar y exigir al Equipo de Gobierno que cumpla con la accesibilidad en las paradas de autobuses de Logroño en base a la legislación vigente sobre los Derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social.

Asimismo, el pasado 10 de marzo, los medios de comunicación se hicieron eco de que en La Rioja hay registrados un mayor número de perros que de niños. Hablamos de aproximadamente 58.400 perros frente a 58.100 niños, de los cuales 17.000 perros están censados en Logroño.

Ambas realidades, sin duda, merecen ser atendidas. Por ello, desde el Grupo Municipal Ciudadanos proponemos que se instalen fuentes urbanas de agua potable que cuenten con una altura adaptada para su uso por parte de personas con movilidad reducida, así como de un bebedero en su parte inferior pensado para las mascotas, que garantice su uso para el mayor espectro de logroñeses posible y tenga en cuenta la sensibilidad de la ciudadanía hacia los animales y garantice la salubridad pública, asegurando que los perros no harán uso del resto de dispensadores de agua, en el sentido de lo que ya se está haciendo en municipios como Cádiz.

Dicha instalación deberá realizarse de manera progresiva, a tenor del criterio de los técnicos municipales competentes en el área, siendo este modelo el que se vaya adoptando en el emplazamiento de nuevas fuentes públicas, y sustituyendo las ya existentes por las propuestas conforme a su obsolescencia.

Sr. Presidente: Se presenta la enmienda.

D. Jesús Ruiz: Tenemos 347 fuentes bebederas, más de doble por habitante que Cádiz. Tenemos 5 monumentales y 5 ornamentales.

La enmienda de sustitución refleja el espíritu de su moción y permite centrar el asunto y ponerlo en el espacio de las Unidades Técnicas para tenerlo en cuenta, que de hecho ya lo tienen, porque todas las fuentes que se ponen tienen certificado de accesibilidad, que es complejo porque tiene muchas realidades.

La enmienda dice así: Realizar este año un estudio sobre las fuentes bebederas existentes en el término municipal de Logroño que tengan en cuenta las necesidades y demandas presentes y futuras de todos los posibles usuarios, tanto humanos como animales y que sirva de base para la aprobación de los criterios técnicos que se deberán introducir en los Pliegos de Contratación para la instalación y reposición de nuevas fuentes.

D. Alfredo Ruiz: Es cierto que quizá plantear un estudio podría ser interesante desde el punto de vista de tener en cuenta una serie de criterios, pero al mismo tiempo puede dispersarse y no ser tenida en cuenta esta idea que estamos lanzando.

Como cualquier otra iniciativa debe tener en cuenta el criterio de los técnicos, que lo valorarán la viabilidad de su aplicación.

Rechazamos la enmienda.



Sr. Presidente: Turno en contra no hay. Turno de Portavoces.

D. Rubén Antoñanzas: Me alegro que no haya aceptado la enmienda del Partido popular porque era una trampa más de estas a las que nos tiene acostumbrados.

Quieren hacer un estudio, que lo guardan y no nos enteramos. Era una trampa del Sr. Ruiz Tutor para no hacer nada.. Encarga un estudio y pasa el tiempo, pero la política municipal tiene que ser de más acción.

Me parece una idea fantástica y de hecho, nosotros habíamos valorado presentar una moción de este tipo.

Que los técnicos dictaminen dónde pueden ser más interesante.

Cuando no hay voluntad de hacer nada, por mucho que la vayan a votar a favor y encarguen un estudio, lo que quieren es que pase el tiempo y distraer la atención

Los vecinos de Los Lirios, con la pasarela, de esto saben muchísimo.

D. Alfredo Ruiz: Agradecer el voto a favor del Sr. Antoñanzas y espero contar con el apoyo de todos los aquí presentes.

Puesto que va a ser mi última intervención en Pleno, simplemente decir que ha sido un placer tener la oportunidad de representar a todos los logroñeses.

Una oportunidad magnífica, única y que me acompañará toda la vida.

Agradecer a todos los técnicos que nos han cuidado, aconsejado, atendido, a la Secretaria del Pleno, con la que comparto algunas aficiones y sobre todo me gustaría agradecer a los compañeros de todos los Grupos su trato.

Se ven tensiones, ciertas representaciones, pero por detrás se ve mucha calidad humana sobre la que todos aprendemos

Me quedo con imágenes como la actitud que tuvo Alberto Rodríguez, Diputado de Podemos con un Diputado del Partido Popular , el cual reconoció que era una buena persona.

Hace poco, en el debate de Atresmedia, Pablo Casado y Pablo Iglesias compartían una foca de sus hijos, que en ambos casos son prematuros.

Aunque se vean ciertas hostilidades y tensiones, hay mucha calidad humana, cercanía y me llevo grandes amistades.



Agradecer a mi familia y seres queridos que siempre me han querido y apoyado.

No puedo dejar de pensar que mi abuela, que me ha querido y apoyado desde pequeño y estaría muy orgullosa de mí.

D. José Manuel Zúñiga: Desde Cambia Logroño vamos a apoyar la moción.

Vamos a pedir que, además de ir cambiando las fuentes conforme se vayan estropeando, se regulen mejor los dispensadores, porque a veces se quedan tirando agua durante mucho rato.

Ante el cambio climático y sequía que puede venir es una oportunidad para ahorrar toda el agua necesaria. A veces los pulsadores se quedan un rato echando agua.

D. Vicente Adolfo Ruiz: Vamos a apoyar esta moción. En el mercado hay modelos que dan soluciones a las necesidades que tiene esta ciudad.

D. Jesús Ruiz: Prometo no despedirme. Sr. Antoñanzas, piensa el ladrón que todos son de su condición y usted ha pensado mal y no ha acertado. Lo he hecho con la mejor voluntad y sabiendo la complejidad que tiene este asunto.

Ha puesto el dedo en la llaga el Sr. Zúñiga, porque tenemos más problemas con los pulsadores y con la adaptabilidad, porque uno que es pequeño quiere la fuente baja, otro alta. Otro de poca fuerza, quiere un tipo de pulsador. En invierno algunos se nos hielan, unas son ornamentales etc., es decir, hay mucha diversidad.

Por ejemplo, la fuente que había en la entrada de La Grajera, salía con mucha potencia, le hemos cambiado el pulsador y muchos se quejan porque es baja, a la fuente del Guarda al final de la Grajera, es difícil entrar con la silla.

En cuanto a los bebederos, hay muchos perros pequeños que los dueños llevan un cacito y les dan el agua, como el Sr. Zúñiga, que lo hace muy bien.

Muchas veces se queda agua en la cazoleta, al principio es potable, pero luego no y tengo informes de problemas sanitarios.

Por eso decía yo que había que estudiarlo.

Es verdad que hay que poner las fuentes lo más multifuncionales posible, pero no es tan sencillo, no hay una varita mágica. Sr. Antoñanzas, a eso me refería.

Sr. Presidente: Votos a favor de los Grupos Municipales Mixto, Ciudadanos, Cambia Logroño y Socialista. Abstención del Grupo Municipal Popular. Se aprueba este asunto.



No habiendo más asuntos y como no me pienso despedir, se levanta la sesión.



De todo lo que antecede doy fe y extendiendo como Secretario la presente acta en 320 folios mecanografiados y numerados.

Secretaria General del Pleno

Mercedes López Martínez

Presidente del Pleno

Angel Sáinz Yangüela