

TEXTO DE LA MODIFICACIÓN

- Nuevo apartado 6 del artículo 5 de la Ordenanza:

6. Quienes transitan a pie con una bicicleta se consideran peatones a todos los efectos.

- Nueva redacción del artículo 10 de la Ordenanza:

Artículo 10. Circulación de Ciclos.

1. Los ciclistas deberán llevar un timbre y cuando circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores, tramos de vía afectados por la señal "Túnel" (S-5) así como cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad deberán llevar luces y elementos reflectantes (luz de posición delantera blanca y trasera roja; catadióptricos traseros y laterales no triangulares; catadióptricos en los radios y pedales de color naranja) debidamente homologados, que permitan su correcta visualización por parte de peatones y conductores.

En estas circunstancias, cuando circulen por vías interurbanas, llevarán, además, colocada una prenda reflectante homologada que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros.

2. Los conductores y pasajeros de ciclo menores de dieciséis años deberán utilizar adecuadamente casco de protección homologado, cuando circulen en vías urbanas, travesías e interurbanas. Es obligatorio para todos los conductores y pasajeros en vías interurbanas.

3. Los ciclos podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de animales o mercancías, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.

En caso de ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán transportar, no obstante, un menor de hasta siete años cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, en un asiento adicional y con un casco, que deberán ser homologados.

4. Se prohíbe estacionar los ciclos en aceras y lugares donde obstaculicen el paso y las condiciones de accesibilidad de los peatones, así como atar los referidos vehículos a los árboles y a elementos del mobiliario urbano que puedan o alterar su funcionalidad con dicha acción.

5. Los estacionamientos de ciclos situados en la vía pública quedan única y exclusivamente reservados para este tipo de vehículo y vehículos de movilidad personal. Deberán asegurarse al soporte habilitado para ello.

6. A los ciclos, les será de aplicación lo dispuesto en la presente Ordenanza referente a abandono, inmovilización, retirada y depósito de vehículos, especialmente cuando causen grave riesgo a la circulación o deterioro del patrimonio público a causa de estar sujetas en lugares específicamente prohibidos.

7. En vías interurbanas los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo hará por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada. En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permiten los conductores de ciclos podrán abandonar el arcén y circular por la parte de la derecha de la calzada que necesiten.

8. De conformidad con el Reglamento General de Circulación, no se podrá conducir un ciclo, ni ningún otro vehículo, utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

Los ciclistas tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de conductores en cuanto al consumo de bebidas alcohólicas y drogas y utilización de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación durante la conducción, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Exclusivamente en vías urbanas, los ciclistas podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, o para situarse en la línea de detención. Se circulará con precaución entre el resto de los vehículos detenidos en dichas intersecciones. Si existieran zonas de espera adelantada reservadas para ciclos, sus conductores podrán aproximarse en las mismas condiciones.

9. Los ciclos podrán circular por zonas peatonales y espacios públicos que cuenten con cinco metros o más de ancho, salvo prohibiciones expresas reguladas por señal vertical. No podrán circular por las aceras.

10. Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y/o horizontal. Además de estas señales el Ayuntamiento podrá incorporar otras informativas o de precaución complementarias a las existentes.

El carril-bici puede ser integrado o segregado del tráfico rodado. Son sendas para ciclos protegidas del tráfico.

- Los carriles bici no segregados del tráfico motorizado serán utilizados únicamente por ciclistas y VMP (categorías B y C). La limitación de velocidad coincidirá con la del resto del vial en el que se ubiquen.
- Los carriles bici segregados del tráfico motorizado y aceras-bici podrán ser utilizadas para la circulación en ciclo, sillas y triciclos de personas con movilidad reducida, patines y monopatines, y vehículos de movilidad personal (categoría A). Los usuarios de tales vías deberán mantener una velocidad moderada, sin perjuicio de mantener la debida precaución y medidas de seguridad durante la circulación.

Si el ciclista circula sobre un tramo de vía ciclista a cota de acera debe circular con precaución ante una posible invasión del carril bici por otros usuarios de la vía pública, evitando en todo momento las maniobras bruscas.

- Nueva redacción del artículo 11

Artículo 11. Vehículos de movilidad personal (VMP).

1. A efectos de esta ordenanza, se entiende por vehículos de movilidad personal urbana aquellos vehículos movidos por la fuerza muscular o ayudados por energía eléctrica que estén recogidos en la Instrucción 16/V-124 de la DGT.

Los vehículos de movilidad personal se clasifican en tres categorías, en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen

como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajero.

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máxima	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	45 km/h
Masa	≤ 25 kg.	≤ 50 kg.	≤ 300 kg.	≤ 300 kg.	≤ 300 kg.
Capacidad máxima (personas)	1	1	1	3	3
Ancho máximo	0,6 m.	0,8 m.	1,5 m.	1,5 m.	1,5 m.
Radio giro máximo	1 m.	2 m.	2 m.	2 m.	2 m.
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	3
Altura máxima	2,1 m.	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.	1,9 m.
Timbre	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Frenada	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
DUM (Distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte de viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SÍ	NO



Se establecen 4 niveles de peligrosidad.

- Altura frontal inferior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal inferior a 0.5 m con ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m con ángulos peligrosos

2. Con el fin de garantizar la circulación en óptimas condiciones de seguridad de este tipo de vehículos, así como de los demás usuarios de la vía, los requisitos de obligado cumplimiento serán los siguientes:

- Se suscribirá un seguro de responsabilidad civil, obligatorio para las categorías B y C.
- Harán uso de casco de protección o sistema de protección homologado (categoría A, B y C)
- Portarán luz trasera de color rojo (categorías B y C)
- Tendrán una limitación de velocidad máxima homologada de 25 kms/h (tipo A), 30 km/h (tipo B) y 45 kms/h (tipo C).
- La edad mínima para la conducción de los vehículos B y C será de 18 años.

3. Los vehículos VMP (categorías B y C) circularán por la calzada utilizando el arcén siempre que sea posible y ceñidos a la derecha cuando este no exista o sea impracticable circulando en fila de a uno, quedando prohibido en estos casos la circulación en paralelo o en grupo, y por los carriles bici no segregados. Deberá respetar todas las normas de circulación existentes, en especial, semáforos y pasos de peatones.

4. Los vehículos VMP (categoría A) podrán circular en las zonas peatonales y espacios públicos que cuenten con un ancho de al menos 5 metros, salvo prohibición expresa regulada mediante señalización vertical. No podrán circular por las aceras. Deberá ajustar su velocidad a la de paso de peatón adoptando la correspondiente distancia de seguridad y respetando la preferencia de paso de los peatones. Los vehículos de categoría A podrán ser conducidos por personas a partir de los 16 años de edad. Los menores de dicha edad sólo podrán hacer uso de este tipo de vehículos, acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores.

5. Las infracciones y sanciones serán calificadas como leves y sancionadas con 80 euros (40 euros si procede el 50%): CIR 2.1.5A o 5B.

6. Los servicios privados de alquiler de ciclos y de vehículos de movilidad personal sin base fija por parte de empresas en el dominio público se gestionarán por medio de concesión municipal.

7. Los servicios privados de alquiler de ciclos y vehículos de movilidad personal con base fija, entendiéndose por tal aquellas empresas que dispongan de un local abierto al público para este tipo de actividades y que disponga de la correspondiente licencia de apertura, así como las que se dediquen a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la autoridad municipal, aportando la siguiente documentación:

- Una relación detallada de todos y cada uno de los vehículos de la flota objeto de la autorización.



Acreditación de un Certificado de Homologación atendiendo al diseño, fabricación y comercialización cumpliendo los requisitos en materia de seguridad industrial y de seguridad contemplados en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de industria.

Acreditación de un seguro de responsabilidad civil en cualquiera de sus modalidades que cubra cualquier incidencia derivada de la circulación, en los términos establecidos en la legislación general de seguros.

En el caso de que se pretenda ubicar estos ciclos y/o VMP en la vía pública, únicamente podrá autorizarse frente al establecimiento con licencia de apertura, sin rebasar el plano de fachada. Se aportará a estos efectos un plano de ubicación de los mismos que será objeto de valoración por parte de la policía local de Dénia, teniendo en cuenta las distancias de seguridad y demás circunstancias concurrentes. Así como abonar la tasa correspondiente a la ocupación de vía pública.

8. En el caso de empresas dedicadas al alquiler de vehículos con fines turísticos o de ocio y con itinerarios fijos, deberá presentar ante la Administración todos aquellos a realizar, donde se harán constar los puntos de salida y retorno, así como todas aquellas vías o espacios públicos por donde discurran, pudiendo sufrir modificaciones por parte del Ayuntamiento por motivos de seguridad, eventos y circunstancias sobrevenidas.

9. En el caso de incumplimiento reiterado de alguna/s de la/s condición/es anteriormente indicadas, la autoridad municipal competente podrá revocar automáticamente la autorización inicialmente concedida para este tipo de actividades, previa audiencia de los interesados, sin perjuicio de las sanciones pertinentes derivadas del incumplimiento.

- Incorporación de un nuevo apartado al 3 del artículo 14

3. La instalación, retirada, traslado o modificación de la señalización requerirá la previa autorización municipal. La autorización determinará la ubicación, modelo y dimensiones de las señales.

El ayuntamiento procederá a la retirada inmediata de toda aquella señalización que no esté debidamente autorizada o no cumpla las normas en vigor, y esto en lo concerniente a las señales no reglamentarias como si es incorrecta la forma, colocación o diseño de la señal.

Se prohíbe asimismo modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o al lado de estas, placas, carteles, marquesinas, anuncios, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención.

- Eliminación del apartado 2 del artículo 20:

Queda eliminado este párrafo: "Queda autorizada la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas y ciclomotores de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ella, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan portar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que pudieran contar con alguna discapacidad"

- Incorporación de un nuevo apartado 8 al artículo 34 x)

8) Se prohíbe estacionar ciclos y vehículos de movilidad personal en lugares donde obstaculicen el paso y las condiciones de accesibilidad de peatones, así como atar los referidos vehículos a los árboles y a elementos de mobiliario urbano que puedan alterar funcionalidad con dicha acción



Expediente nº: 2018/17284 (1A13/2018/6)
Procedimiento: 0339 Tramitació normativa local

INFORME

ASSUMPTE: Proposta de modificació de l'Ordenança Municipal de Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Vial

ANTECEDENTS

PRIMER.- En data 19 de setembre de 2018 s'emet pel comissari cap memòria a propòsit de la necessitat i oportunitat d'aprovar una modificació de l'Ordenança Municipal de Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Vial.

SEGON.- Entre el 21 de setembre i el 22 d'octubre se substancia el tràmit de consulta prèvia, previst en l'article 133.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques. No consta cap participació en aquest procés.

TERCER.- Redactat el projecte, s'obri un període d'audiència pública per a recaptar aportacions entre el 29 d'abril i el 28 de maig de 2019, complint amb el que es disposa per l'article 133.2 de la Llei 39/2015, sense que s'haja registrat cap contribució.

CONSIDERACIONS JURÍDIQUES

ÚNICA.- És competent per a l'aprovació d'aquesta modificació de la disposició el Ple municipal, a l'empara dels articles 22.2 d) i 49 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local, amb el quòrum de majoria simple d'acord amb l'article 47.1 de la mateixa disposició legal.

El procediment per a la tramitació de l'ordenança requereix:

- Aprovació inicial pel Ple.
- Sotmetiment de l'expedient a informació pública i audiència als interessats pel termini mínim de trenta dies per a la presentació de reclamacions i suggeriments.
- Resolució de totes les reclamacions i suggeriments presentats dins de termini i aprovació definitiva pel Ple.

En el cas que no es presenten cap reclamació o suggeriment s'entendrà definitivament adoptat l'acord fins llavors provisional.

- Publicació en el Butlletí Oficial de la Província.

Realitzats tots estos tràmits, el reglament entrarà en vigor una vegada transcorreguts quinze dies hàbils a partir del següent a la publicació íntegra del seu text en el BOP, en els termes que preveu els articles 65.2 i 70 de la LBRL.

Dénia, a la data de la signatura electrònica



Expediente nº: 2018/17284 (1A13/2018/6)

Procedimiento: 0339 Tramitació normativa local

INFORME JURÍDICO

PRIMERO.- Objeto de informe: El presente informe tiene por objeto el proyecto normativo de ordenanza por el que se modifica la ordenanza municipal de tráfico que se ha remitido por parte de la Comisaría de la Policía Local de Dénia al expediente electrónico 2018/17284.

SEGUNDO.- Contenido de la propuesta: La propuesta que se informa prevé modificar la ordenanza municipal de tráfico, aprobada definitivamente mediante publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante de fecha 19 de diciembre de 2008, modificada mediante publicación de fecha 12 de agosto de 2010, 25 de agosto de 2013 y 6 de mayo de 2013). El contenido material afecta a la circulación de ciclos y la circulación de vehículos de movilidad personal. Igualmente se ve afectada la regulación del artículo 14, 20 y 34 de la ordenanza vigente.

TERCERO.- Encaje de la propuesta en el ámbito de competencias del Ayuntamiento de Dénia. La Ley de Bases de Régimen Local determina en el artículo 25.2 g) que el municipio ejercerá en todo caso como competencia propia, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano. Además el Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial relaciona en el artículo 7 las competencias que corresponden a los municipios.

CUARTO.- Análisis jurídico del proyecto normativo.

Podemos dividir la propuesta en **6 partes**:

1.- Creación apartado 6 al artículo 5 de la Ordenanza Municipal de Tráfico (OMT)

La creación de este apartado supone una aclaración para los ciclistas que son considerados peatones cuando circulan a pie con una bicicleta.

2.- Modificación de la regulación relativa a los ciclos.

Esta regulación afecta al **artículo 10 de la ordenanza municipal**. Básicamente, se introducen las siguientes modificaciones respecto a la regulación existente:

- Se procede a cambiar la denominación de “*Circulación de bicicletas*” por: “***Circulación de ciclos***”
- Regulación en ordenanza de circunstancias de la circulación de los ciclos (uso de timbres, iluminación, uso de prendas reflectantes y utilización de casco)
- Sobre el uso de remolques se permite para el traslado de animales o mercancías, cuando el conductor es mayor de edad y bajo su responsabilidad.
- Respecto a la posibilidad de transportar en ciclos a una persona en asiento adicional, se incluye una regulación relativa a este transporte
- Se concreta una prohibición de estacionar los ciclos en aceras, paso de peatones, atados a árboles y elementos del mobiliario urbano. Se determina que el estacionamiento de bicicletas será compartido con los vehículos de movilidad personal.
- Se concreta que los ciclistas tendrán obligaciones y restricciones del resto de conductores sobre el consumo de bebidas alcohólicas, drogas y utilización de dispositivos de comunicación.

- Los ciclos tendrán el mismo tratamiento que el resto de vehículos respecto a las situaciones de abandono, inmovilización, retirada y depósito.
- Respecto a la circulación de ciclos se permite que lo hagan por zonas peatonales, excepto las aceras. Se especifica que la circulación en dichas zonas peatonales podrá realizarse cuando tenga una anchura de al menos 5 metros, sin perjuicio de la prohibición que constará mediante señalización expresa.
- Se determina que las vías ciclistas tendrán una señalización específica y se determina qué vehículos pueden circular por dichas vías
 - Carril bici no segregado: ciclos y Vehículos de Movilidad Personal B y C.
 - Carril bici segregado del tráfico motorizado y aceras bici: ciclos, sillas y triciclos de personas con movilidad reducida, patines y monopatines, vehículos de movilidad personal A.

Respecto a la utilización del término “ciclos” en lugar de “bicicletas” constituye un concepto más abierto. Se puede entender por ciclo, el vehículo provisto de, al menos dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales. El término bicicleta viene referido exclusivamente al ciclo de dos ruedas. Se estima que el uso de “ciclo” en lugar de solamente “bicicleta” cobra relevancia desde la perspectiva de la inclusión social e incluiría ciclos usados por personas con discapacidades o necesidades específicas: tándem, triciclos, ciclos retinados o ciclos adaptados.

La posibilidad de regular este tipo de vehículos en la vía pública por parte de los ayuntamientos viene expresamente contemplado en el artículo 7.b) del Texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial que dispone que corresponde a los Ayuntamientos: *“La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tiene reducida su movilidad y utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”*.

Sobre la utilización de timbres, elementos reflectantes y casco, la regulación contemplada en la ordenanza viene expresamente regulada en Reglamento General de la Circulación (artículo 98) así como en el Reglamento General de Vehículos (artículo 12 y 22).

Por lo que se refiere al uso de remolques, hay que tener en cuenta que el artículo 12 del Reglamento General de la Circulación determina que en vías urbanas corresponde la regulación a las ordenanzas. En este sentido, se establece en la propuesta presentada que el uso de remolques para traslado de animales y mercancías, podrá llevarse a cabo siempre que el conductor sea mayor de edad y lo haga bajo su responsabilidad. La regulación prevista permite a los ciclos llevar remolque, homologado y el conductor ha de ser mayor de edad y circular bajo su responsabilidad. En este sentido, el artículo 12.4 del Reglamento General de la Circulación establece además que la circulación se realizará de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad, se reducirá la velocidad en un 10% respecto a las velocidades genéricas y en ningún caso transportarán personas en el vehículo remolcado. Además, dichos remolques no superarán el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor. Se entiende que aunque expresamente no se contemplan estas circunstancias en la ordenanza, son de aplicación general al estar previstas en la norma estatal. Todo ello sin perjuicio de las peculiaridades que incorpora actualmente la propuesta presentada.



Por lo que se refiere al estacionamiento de ciclos, se ha incorporado en la ordenanza una prohibición que se basa en criterios lógicos y de respeto entre los usuarios de la vía. En este sentido se prohíbe que los mismos estacionen en las aceras y lugares que dificultan el paso y acceso de peatones. También se prohíbe que sean atados a los árboles y a los elementos del mobiliario. Consecuentemente, esta regulación permite además la retirada de aquellos ciclos que estén abandonados, siendo aplicable a estos efectos idéntica regulación que la establecida para el resto de vehículos en la ordenanza municipal. En este sentido se aplicará a los ciclos el artículo 110 de la ordenanza municipal (en cuanto al abandono), el artículo 104 de la ordenanza municipal (en cuanto a la retirada de la vía pública y depósito), el artículo 103 de la ordenanza municipal (en cuanto a la inmovilización), así como los artículos concordantes con los anteriores.

Respecto a la circulación por las vías interurbanas se recoge la regulación contemplada en el artículo 36 del Reglamento General de la Circulación.

Respecto a la circulación de los ciclos por zonas peatonales con una anchura de al menos 5 metros, salvo prohibición expresa debidamente señalizada. Hay que indicar que las zonas peatonales deben reservarse para el paso de peatones. En este caso, por parte de la policía local de Dénia se propone que se permita en zonas peatonales con una anchura mínima de 5 metros y se prohíbe la circulación por aceras. Evidentemente dicha circulación deberá realizarse adoptando cuantas medidas sean procedentes para garantizar siempre y en todo caso la seguridad de los peatones, ya que las zonas peatonales deben destinarse al paso de peatones.

El artículo 10, cuya modificación se pretende finaliza con una regulación de los carriles bici distinguiendo entre los no segregados del tráfico motorizado en el que se permite tanto la circulación de bicicletas como los vehículos de movilidad personal, categorías B y C. Respecto de los carriles bici segregados del tráfico motorizado y aceras bici, en la propuesta obrante en el expediente se indica que en ellos podrán circular: ciclos, sillas y triciclos de personas con movilidad reducida, patines y monopatines y vehículos de movilidad personal tipo A.

La ordenanza exige a los ciclistas extremar las precauciones ante cualquier invasión de otros usuarios en la vía pública.

3.- Regulación relativa a los vehículos de movilidad personal (VMP). En este punto se propone modificar la numeración, en el sentido el artículo 11 que se incluye en el informe propuesta del comisario pase a ser considerado el **artículo 10 bis. De esta manera se mantendría el contenido del actual artículo 11 que no se verá afectado por la modificación que se pretende.**

La regulación de los denominados vehículos de movilidad personal supone actualmente una necesidad. Si bien hubiera sido deseable que fuera la Administración del Estado quien hubiera realizado una regulación para todo el Estado Español sin perjuicio de aquellas particularidades que los municipios puedan establecer dentro de las vías urbanas. Lo cierto es que a día de hoy la única "regulación" es una instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico (DGT).

El nuevo **artículo 10 bis**, en los términos propuestos por la policía local establece tres categorías de vehículos, en función de la altura y ángulos peligrosos que se ajusta a la instrucción 16/V-124. Se establece en la modificación propuesta una serie de condicionantes que se estiman necesarios para la circulación de estos vehículos. En cuanto a la exigencia del seguro de Responsabilidad Civil, sin perjuicio de que cada

propietario puede de manera voluntaria contratar dicho seguro, en el municipio de Dénia se exige como obligación para los VMP clasificados en las categorías B y C. También para este tipo de vehículos se indica que la edad mínima para su conducción es de 18 años. Por lo que se refiere a los vehículos de la clase A, se especifica que pueden ser conducidos por personas con 16 años cumplidos y si se emplean por menores de dicha edad será necesario que lo hagan acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores.

En cuanto a la posibilidad de que los VMP circulen por zonas peatonales, se reserva esta posibilidad únicamente a los de la clase A, cuando la anchura sea de al menos 5 metros, ajustando su velocidad a la del peatón. Evidentemente, siempre y en todo caso debe garantizarse la seguridad del peatón al circular en un espacio que le es propio. Se intenta garantizar dicha seguridad obligando a los vehículos de la clase A, a circular a la velocidad del peatón, guardar las distancias de seguridad y respetar la preferencia de paso de los viandantes.

Por último, la modificación de la ordenanza regula las autorizaciones de vehículos de movilidad personal (VMP) cuando se desarrollen actividades económicas de tipo turístico y los alquileres de este tipo de vehículos. De esta manera se distingue aquellas empresas que no disponen de un puesto base, es decir, que operan en el mercado y no disponen de un establecimiento abierto al público en el que desarrollar su actividad. Este tipo de empresas pretenden, en ocasiones, dejar en la vía pública vehículos de movilidad para ser alquilados por terceras personas. En este caso, se estima que este tipo de usos constituye un uso privativo del dominio público y, por otra parte, puede afectar a un número limitado de autorizaciones por lo que debe garantizarse la pública concurrencia y por tanto un procedimiento abierto de licitación.

Por otra parte, se incluye en la nueva propuesta de regulación las empresas con establecimiento abierto al público, a los que la ordenanza denomina base fija y las que desarrollan actividad de tipo turístico o de ocio. Unas y otras deben obtener autorización expresa de la autoridad municipal para poder realizar itinerarios guiados en la vía pública, previa presentación de determinados documentos.

Finalmente, se establece un procedimiento para revocar las autorizaciones concedidas a estas empresas ante los posibles incumplimientos.

4.- Incorporación del apartado 3 al artículo 14. El artículo 14 de la ordenanza municipal de tráfico vigente tiene por título "señalización". Dicho precepto atribuye a la autoridad municipal la competencia para la señalización de las vías, ordenando la colocación, retirada y sustitución de las señales que proceda. Igualmente se impone como obligación a todos los usuarios de las vías el respeto a la señalización existente, adaptando su comportamiento al mensaje de las señales que reglamentariamente aparezcan en las vías por las que circulan. A esta regulación se pretende añadir un punto 3, en el que se indica que la señalización requerirá autorización municipal concretando ubicación, modelo y dimensiones de las señales. Además se indica que el Ayuntamiento procederá a retirar la señalización que no esté expresamente autorizada o con cumpla las normas en vigor. Además se indica que no podrá ubicarse junto a las señales aquellos elementos que induzcan a confusión, reduzcan la visibilidad, provoquen el deslumbramiento o distraigan la atención de los usuarios. En este sentido debemos entender que la señalización que se utiliza en la vía pública es la reglamentaria sin que sea posible utilizar otro tipo de señalización.



5.- Eliminación del punto 2 del artículo 20. El artículo 20.2 de la ordenanza municipal permitía, básicamente, parar o estacionar en las aceras vehículos de dos ruedas y ciclomotores siempre que no se perjudicara el paso de peatones. No obstante, vista la necesidad de que el estacionamiento se produzca en las zonas destinadas al mismo. Además esta eliminación guarda coherencia con la redacción del nuevo artículo 10.4.

6.- Incorporación del apartado 8 al artículo 34 x). De la misma manera por coherencia con la nueva regulación, se incorpora al artículo 34, x) un apartado 8, bajo la rúbrica de *prohibiciones especiales de estacionamiento*. Tal y como se ha indicado, este apartado es consecuente con la regulación contenida en la nueva redacción del artículo 10.4 de la ordenanza municipal de tráfico.

QUINTO.- Procedimiento para la modificación de la ordenanza municipal.

El artículo 133 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo exige la participación de los ciudadanos en el procedimientos de elaboración de normas con rango de ley y reglamentos. Dicho precepto dispone que "1. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de *reglamento*, se sustanciará una *consulta pública*, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas por la futura norma acerca de:

- a) *Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.*
- b) *La necesidad y oportunidad de su aprobación.*
- c) *Los objetivos de la norma.*
- d) *Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.*

2. *Sin perjuicio de la consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa, cuando la norma afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente publicará el texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades. Asimismo, podrá también recabarse directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupen o representen a las personas cuyos derechos o intereses legítimos se vieran afectados por la norma y cuyos fines guarden relación directa con su objeto.*

3. *La consulta, audiencia e información públicas reguladas en este artículo deberán realizarse de forma tal que los potenciales destinatarios de la norma y quienes realicen aportaciones sobre ella tengan la posibilidad de emitir su opinión, para lo cual deberán ponerse a su disposición los documentos necesarios, que serán claros, concisos y reunir toda la información precisa para poder pronunciarse sobre la materia.*

4. *Podrá prescindirse de los trámites de consulta, audiencia e información públicas previstos en este artículo en el caso de normas presupuestarias u organizativas de la Administración General del Estado, la Administración autonómica, la Administración local o de las organizaciones dependientes o vinculadas a éstas, o cuando concurren razones graves de interés público que lo justifiquen.*

Quando la propuesta normativa no tenga un impacto significativo en la actividad económica, no imponga obligaciones relevantes a los destinatarios o regule aspectos parciales de una materia, podrá omitirse la consulta pública regulada en el apartado primero. Si la normativa reguladora del ejercicio de la iniciativa legislativa o de la potestad reglamentaria por una

Administración prevé la tramitación urgente de estos procedimientos, la eventual excepción del trámite por esta circunstancia se ajustará a lo previsto en aquella.

En este expediente se advierte que estamos en presencia de una regulación parcial de la materia. No obstante, consta en el expediente electrónico que se inició un procedimiento de consulta previa mediante una memoria justificativa presentada por la policía local el día 19 de septiembre de 2018. Seguidamente por la secretaria se abrió un periodo de consulta previa cuya evidencia consta con fecha 27 de septiembre de 2018.

Elaborado el proyecto de modificación de la ordenanza municipal el procedimiento para su aprobación es el previsto en el artículo 49 de la Ley 7/85, de 2 de abril reguladora de las bases de régimen local y del artículo 56 de RDL 781/86, de 18 de abril:

- a) Aprobación inicial por el Pleno
- b) Información pública y audiencia a los interesados por el plazo mínimo de 30 días para la presentación de reclamaciones y sugerencias.
- c) Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y aprobación definitiva por el pleno.

En el caso de que no se presenten alegaciones o sugerencias durante el periodo de información pública, se entenderá aprobada definitivamente la ordenanza.

La modificación deberá publicarse en el BOP de Alicante (artículo 70.2 de la LRBRL). Para su entrada en vigor, una vez transcurrido el plazo del artículo 65.2 de la LRBRL, conforme dispone el artículo 70.2 de la LRBRL y deberá publicarse en el Portal de la Transparencia.

Se hace constar que la comisión informativa competente para conocer la modificación de la ordenanza municipal con carácter previo a ser discutida en pleno es la comisión informativa de Seguridad Ciudadana.

Es cuanto tengo que informar en Dénia a la fecha de la firma electrónica.

Fdo.: María Dolores Guntiñas Grimalt
Jefa del Departamento de Gobernación



Expediente nº: 2018/17284 (1A13/2018/6)
Procedimiento: 0339 Tramitació normativa local

José Martínez Espasa, Comisario-Jefe de la Policía Local de Dénia, por la presente emite el siguiente

INFORME

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - Mediante informe de Jefatura de Policía Local se instó la modificación de la vigente Ordenanza Municipal de tráfico y seguridad vial de Dénia, articulando de manera urgente solución jurídica para vehículos de movilidad personal (en adelante, VMP); ciclos, carriles, viales y estacionamientos de las mismas; estacionamientos de motocicletas y ciclomotores y otras cuestiones sobre tráfico urbano y movilidad que desde la última modificación de la ordenanza (6-5-2013) han ido cambiando.

SEGUNDO. - Por parte de esta Jefatura de Policía Local se interesó la apertura del plazo para recabar la opinión de los ciudadanos y de las organizaciones más representativas y conformar la modificación de la actual ordenanza general municipal de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Publicada en el BOPA nº 244, de 19-12-2008; y modificaciones en BOPA nº 153, de 12-08-2010 y nº 83, de 6-05-2013). El plazo para presentación de alegaciones fue de 20 días hábiles (excluyendo sábados, domingos ni festivos) y la presentación de sugerencias y opiniones pudo realizarse presencialmente en la oficina de registro del Ayuntamiento de Dénia o en la sede electrónica municipal (www.oac.denia.es), tal y como establece el artículo 129.5 de la Ley 30/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas (expediente electrónico 2018/17284 (1A13/2018/6)). Este trámite se desarrolló desde el 21-09-2018 hasta el 22-10-2018.

TERCERO.- Se ha recabado informe sobre la propuesta de revisión de la ordenanza elaborado por la empresa coordinadora de la campaña municipal *Caminiis: caminos seguros escolares* (código: 1810152, octubre 2018) centrado específicamente en materia de movilidad ciclista; el informe del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial de fecha 13-12-2018, con interés especial en la movilidad y el transporte ciclista y de los nuevos VMP; y la Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, de la DGT para detalles técnicos de los vehículos VMP.

CUARTO.- Se han detectado unas correcciones que interesa se incorporen antes de la tramitación formal de la modificación. En la propuesta de modificación se añade un nuevo apartado 6 del artículo 5 "Quienes transitan a pie con una bicicleta se consideran peatones a todos los efectos". Del artículo 10.3 se elimina "de personas". En el apartado 10.4 se añade "Se prohíbe estacionar los ciclos en aceras y lugares donde...". Se realiza una nueva redacción del artículo 11 más estructurada.

RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- El artículo 7.a) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial establece como competencia de los municipios "*la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así*



como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración”.

SEGUNDO. - El artículo 10 de la Ley De Tráfico y el artículo 2 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación establecen que “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes”. Además, se establece que “todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, su propias condiciones físicas y psíquicas, las características y estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, todas aquellas circunstancias concurren en cada momento, para adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”. La Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico de fecha 3 de noviembre de 2016 establece una regulación no vinculante para el Ayuntamiento de Dénia que sirve de orientación para la presente regulación municipal. Se han incluido las categorías y descripciones técnicas de los VMP de dicha Instrucción a falta de una reglamentación estatal.

TERCERO.- En el importante informe del Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, D. Bartolomé Vargas Cabrera, se destacan varias cuestiones (p. 12):

- No deberían circular por la vía pública sin autorización municipal.
- Tampoco sin homologaciones o certificaciones pertinentes
- Y las empresas de uso compartido no pueden actuar sin licencia o autorización municipal.

Es importante destacar que la doctrina jurisprudencial de la Sala 3ª del TS citadas (en el informe del Fiscal) subraya la exclusividad del uso de la acera y zonas peatonales. El principal objetivo en los documentos europeos y estrategias de movilidad es (...) que los ciudadanos caminen por las calles de sus ciudades.

Esto redundo en la afirmación según la cual “las ciudades del futuro sólo están concebidas para peatones, ciclistas y determinados vehículos automatizados y con energías no contaminantes (p. 6).

Del informe se desprende también que “la indebida circulación por la acera o zona peatonal genera asimismo indudables peligros para los peatones de singular vulnerabilidad como los niños, personas de la tercera edad, personas discapacitadas y con movilidad reducida que circulan en silla de ruedas” (p. 14).

Por parte de esta Policía Local se intensificarán las labores de supervisión y vigilancia del tráfico y se mejorarán los contenidos en Educación Vial en centros escolares.

CUARTO.- La presente propuesta de regulación se fija en coordinación con la Dirección General de Tráfico y la vigilancia y cumplimiento de la misma se realiza en vías urbanas o de competencia municipal de la localidad de Dénia y por los efectivos del Cuerpo de Policía Local del Ayuntamiento de Dénia, cuya Jefatura compete (artículo 21.3 en relación al artículo 21.1.i) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local) al Concejal Delegado de Seguridad Ciudadana según delegación conferida por Decreto de Alcaldía de 15 de junio de 2015.

Por lo anteriormente expuesto,

ESTA JEFATURA PROPONE el inicio de los trámites legales para la modificación de la Ordenanza municipal de tráfico y seguridad vial de la Ciudad de Dénia en los términos adjuntos:



Nuevo apartado 6 del artículo 5 de la Ordenanza:

6. Quienes transitan a pie con una bicicleta se consideran peatones a todos los efectos.

Nueva redacción del artículo 10 de la Ordenanza:

Artículo 10. Circulación de Ciclos.

1. Los ciclistas deberán llevar un timbre y cuando circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores, tramos de vía afectados por la señal "Túnel" (S-5) así como cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad deberán llevar luces y elementos reflectantes (luz de posición delantera blanca y trasera roja; catadióptricos traseros y laterales no triangulares; catadióptricos en los radios y pedales de color naranja) debidamente homologados, que permitan su correcta visualización por parte de peatones y conductores.

En estas circunstancias, cuando circulen por vías interurbanas, llevarán, además, colocada una prenda reflectante homologada que permita a los demás conductores y usuarios distinguirlos a una distancia de 150 metros.

2. Los conductores y pasajeros de ciclo menores de dieciséis años deberán utilizar adecuadamente casco de protección homologado, cuando circulen en vías urbanas, travesías e interurbanas. Es obligatorio para todos los conductores y pasajeros en vías interurbanas.

3. Los ciclos podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de animales o mercancías, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.

En caso de ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupadas por más de una persona, podrán transportar, no obstante, un menor de hasta siete años cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, en un asiento adicional y con un casco, que deberán ser homologados.

4. Se prohíbe estacionar los ciclos en aceras y lugares donde obstaculicen el paso y las condiciones de accesibilidad de los peatones, así como atar los referidos vehículos a los árboles y a elementos del mobiliario urbano que puedan o alterar su funcionalidad con dicha acción.

5. Los estacionamientos de ciclos situados en la vía pública quedan única y exclusivamente reservados para este tipo de vehículo y vehículos de movilidad personal. Deberán asegurarse al soporte habilitado para ello.

6. A los ciclos, les será de aplicación lo dispuesto en la presente Ordenanza referente a abandono, inmovilización, retirada y depósito de vehículos, especialmente cuando causen grave riesgo a la circulación o deterioro del patrimonio público a causa de estar sujetas en lugares específicamente prohibidos.

7. En vías interurbanas los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo hará por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada. En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permiten los conductores de ciclos podrán abandonar el arcén y circular por la parte de la derecha de la calzada que necesiten.

8. De conformidad con el Reglamento General de Circulación, no se podrá conducir un ciclo, ni ningún otro vehículo, utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.



Los ciclistas tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de conductores en cuanto al consumo de bebidas alcohólicas y drogas y utilización de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación durante la conducción, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Exclusivamente en vías urbanas, los ciclistas podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, o para situarse en la línea de detención. Se circulará con precaución entre el resto de los vehículos detenidos en dichas intersecciones. Si existieran zonas de espera adelantada reservadas para ciclos, sus conductores podrán aproximarse en las mismas condiciones.

9. Los ciclos podrán circular por zonas peatonales y espacios públicos que cuenten con cinco metros o más de ancho, salvo prohibiciones expresas reguladas por señal vertical. No podrán circular por las aceras.

10. Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y/o horizontal. Además de estas señales el Ayuntamiento podrá incorporar otras informativas o de precaución complementarias a las existentes.

El carril-bici puede ser integrado o segregado del tráfico rodado. Son sendas para ciclos protegidas del tráfico.

- Los carriles bici no segregados del tráfico motorizado serán utilizados únicamente por ciclistas y VMP (categorías B y C). La limitación de velocidad coincidirá con la del resto del vial en el que se ubiquen.
- Los carriles bici segregados del tráfico motorizado y aceras-bici podrán ser utilizadas para la circulación en ciclo, sillas y triciclos de personas con movilidad reducida, patines y monopatines, y vehículos de movilidad personal (categoría A). Los usuarios de tales vías deberán mantener una velocidad moderada, sin perjuicio de mantener la debida precaución y medidas de seguridad durante la circulación.

Si el ciclista circula sobre un tramo de vía ciclista a cota de acera debe circular con precaución ante una posible invasión del carril bici por otros usuarios de la vía pública, evitando en todo momento las maniobras bruscas.

Nueva redacción del artículo 11

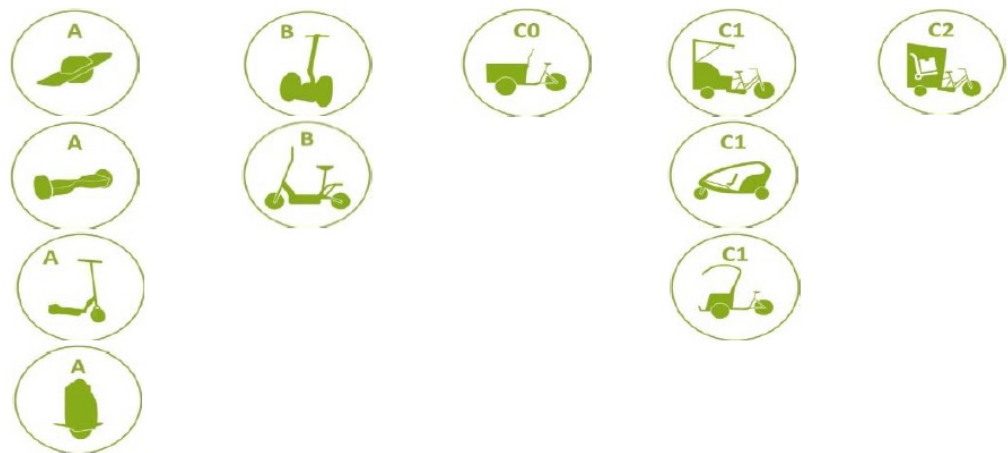
Artículo 11. Vehículos de movilidad personal (VMP).

1. A efectos de esta ordenanza, se entiende por vehículos de movilidad personal urbana aquellos vehículos movidos por la fuerza muscular o ayudados por energía eléctrica que estén recogidos en la Instrucción 16/V-124 de la DGT.

Los vehículos de movilidad personal se clasifican en tres categorías, en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajero.



Característiques	A	B	C0	C1	C2
Velocitat màxima	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	45 km/h
Masa	≤ 25 kg.	≤ 50 kg.	≤ 300 kg.	≤ 300 kg.	≤ 300 kg.
Capacitat màxima (persones)	1	1	1	3	3
Ancho màxim	0,6 m.	0,8 m.	1,5 m.	1,5 m.	1,5 m.
Radio giro màxim	1 m.	2 m.	2 m.	2 m.	2 m.
Peligrositat superfície frontal	1	3	3	3	3
Alçada màxim	2,1 m.	2,1 m.	2,1 m.	2,1 m.	2,1 m.
Longitud màxim	1 m.	1,9 m.	1,9 m.	1,9 m.	1,9 m.
Timbre	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
Frenada	NO	SÍ	SÍ	SÍ	SÍ
DUM (Distribució urbana mercaderies)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte de viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SÍ	NO



Se establecen 4 niveles de peligrosidad.

- Altura frontal inferior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m sin ángulos peligrosos
- Altura frontal inferior a 0.5 m con ángulos peligrosos
- Altura frontal superior a 0.5 m con ángulos peligrosos

2. Con el fin de garantizar la circulación en óptimas condiciones de seguridad de este tipo de vehículos, así como de los demás usuarios de la vía, los requisitos de obligado cumplimiento serán los siguientes:



- Se suscribirá un seguro de responsabilidad civil, obligatorio para las categorías B y C.
 - Harán uso de casco de protección o sistema de protección homologado (categoría A, B y C)
 - Portarán luz trasera de color rojo (categorías B y C)
 - Tendrán una limitación de velocidad máxima homologada de 25 kms/h (tipo A), 30 km/h (tipo B) y 45 kms/h (tipo C).
 - La edad mínima para la conducción de los vehículos B y C será de 18 años.
3. Los vehículos VMP (categorías B y C) circularán por la calzada utilizando el arcén siempre que sea posible y ceñidos a la derecha cuando este no exista o sea impracticable circulando en fila de a uno, quedando prohibido en estos casos la circulación en paralelo o en grupo, y por los carriles bici no segregados. Deberá respetar todas las normas de circulación existentes, en especial, semáforos y pasos de peatones.
4. Los vehículos VMP (categoría A) podrán circular en las zonas peatonales y espacios públicos que cuenten con un ancho de al menos 5 metros, salvo prohibición expresa regulada mediante señalización vertical. No podrán circular por las aceras. Deberá ajustar su velocidad a la de paso de peatón adoptando la correspondiente distancia de seguridad y respetando la preferencia de paso de los peatones. Los vehículos de categoría A podrán ser conducidos por personas a partir de los 16 años de edad. Los menores de dicha edad sólo podrán hacer uso de este tipo de vehículos, acompañados y bajo la responsabilidad de sus progenitores o tutores.
5. Las infracciones y sanciones serán calificadas como leves y sancionadas con 80 euros (40 euros si procede el 50%): CIR 2.1.5A o 5B.
6. Los servicios privados de alquiler de ciclos y de vehículos de movilidad personal sin base fija por parte de empresas en el dominio público se gestionarán por medio de concesión municipal.
7. Los servicios privados de alquiler de ciclos y vehículos de movilidad personal con base fija, entendiéndose por tal aquellas empresas que dispongan de un local abierto al público para este tipo de actividades y que disponga de la correspondiente licencia de apertura, así como las que se dediquen a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la autoridad municipal, aportando la siguiente documentación:
- Una relación detallada de todos y cada uno de los vehículos de la flota objeto de la autorización.
 - Acreditación de un Certificado de Homologación atendiendo al diseño, fabricación y comercialización cumpliendo los requisitos en materia de seguridad industrial y de seguridad contemplados en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de industria.
 - Acreditación de un seguro de responsabilidad civil en cualquiera de sus modalidades que cubra cualquier incidencia derivada de la circulación, en los términos establecidos en la legislación general de seguros.
 - En el caso de que se pretenda ubicar estos ciclos y/o VMP en la vía pública, únicamente podrá autorizarse frente al establecimiento con licencia de apertura, sin rebasar el plano de fachada. Se aportará a estos efectos un plano de ubicación de los mismos que será objeto de valoración por parte de la policía local de Dénia, teniendo en cuenta las distancias de seguridad y demás circunstancias



concurrentes. Así como abonar la tasa correspondiente a la ocupación de vía pública.

8. En el caso de empresas dedicadas al alquiler de vehículos con fines turísticos o de ocio y con itinerarios fijos, deberá presentar ante la Administración todos aquellos a realizar, donde se harán constar los puntos de salida y retorno, así como todas aquellas vías o espacios públicos por donde discurran, pudiendo sufrir modificaciones por parte del Ayuntamiento por motivos de seguridad, eventos y circunstancias sobrevenidas.
9. En el caso de incumplimiento reiterado de alguna/s de la/s condición/es anteriormente indicadas, la autoridad municipal competente podrá revocar automáticamente la autorización inicialmente concedida para este tipo de actividades, previa audiencia de los interesados, sin perjuicio de las sanciones pertinentes derivadas del incumplimiento.

Incorporación de un nuevo apartado al 3 del artículo 14

3. La instalación, retirada, traslado o modificación de la señalización requerirá la previa autorización municipal. La autorización determinará la ubicación, modelo y dimensiones de las señales.

El ayuntamiento procederá a la retirada inmediata de toda aquella señalización que no esté debidamente autorizada o no cumpla las normas en vigor, y esto en lo concerniente a las señales no reglamentarias como si es incorrecta la forma, colocación o diseño de la señal.

Se prohíbe asimismo modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o al lado de estas, placas, carteles, marquesinas, anuncios, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención.

Eliminación del apartado 2 del artículo 20:

Queda eliminado este párrafo: *“Queda autorizada la parada y el estacionamiento de los vehículos de dos ruedas y ciclomotores de dos ruedas sobre las aceras y paseos siempre que no se perjudique ni se entorpezca el tránsito de los peatones por ella, atendiendo a las necesidades de aquellos que puedan portar algún objeto voluminoso y, especialmente, las de aquellas personas que pudieran contar con alguna discapacidad”*

Incorporación de un nuevo apartado 8 al artículo 34 x)

8) Se prohíbe estacionar ciclos y vehículos de movilidad personal en lugares donde obstaculicen el paso y las condiciones de accesibilidad de peatones, así como atar los referidos vehículos a los árboles y a elementos de mobiliario urbano que puedan alterar funcionalidad con dicha acción

Firmado.

Dénia, a la fecha de la firma electrónica.