494

23.03.17 CORREOS BARCELONA SUC.12

ALEGACIÓN

AL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA

D. [redacted], mayor de edad, provisto de NIF [redacted] en calidad de representante legal de la mercantil PEDICABS, SL, con CIF B66245242, y domicilio en [redacted] en calidad de representante legal de la mercantil PEDICABS, SL, provista de CIF B66245242, y domicilio en Barcelona, c/ Roger de Flor 7, bajos 1º, como mejor en Derecho proceda, ante El Ayuntamiento de Barcelona:

EXPONE:

Que el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona (BOPB, de fecha 23 de Febrero de 2017) publica la aprobación inicial por la Comisión de Ecología, Urbanismo y Movilidad, en sesión celebrada el día 15 de febrero de 2017, de la Modificación de la Ordenanza de Circulación de peatones y vehículos de Barcelona.

Que interesa al derecho de quien suscribe hacer alegaciones a la referida norma basándose en las siguientes consideraciones:

PRIMERA.- En relación a las rutas marcadas para la circulación de vehículos de movilidad personal.- La modificación que se pretende introducir en la norma ya preexistente obvia una de las reclamaciones que todos los agentes que actualmente intervienen en la ciudad de Barcelona en la actividad

de alquiler de vehículos de movilidad personal (VMP) ahora categorizados como C1 lleva desde hace años reivindicando: la determinación y especificación con carácter general y de aplicación a todos y cada uno de los agentes que intervienen en la actividad referida, de una zona de circulación igual para todos, concreta, específica.

Actualmente, a cada uno de los agentes de referencia se les determina su zona de circulación individualizadamente y haciendo uso de la institución jurídica de la autorización individual, en lugar de la utilización de la norma general como debería ser, lo que ha generado y actualmente sigue generando una situación de desigualdad de trato a los afectados por la norma beneficiando en lo que es sin género de dudas una actuación arbitraria y no ajustada a derecho por parte de la administración, a unos en perjuicio de otros. Esta actuación conculca los más elementales principios y normas de competencia en el desarrollo de las actividades económicas.

En este sentido, actualmente el trato que la Administración otorga a los diferentes administrados que interesan autorizaciones de circulación para los vehículos que han sido categorizados como C1 es absolutamente diferente pues el ámbito geográfico autorizado para circular para unos autorizados es muchísimo mayor que para otros.

De hecho, este Consistorio aplica en la actualidad como criterio de concesión de autorizaciones administrativas el Decreto de Alcaldía de fecha 10 de febrero de 2016, publicado en el BOP en fecha 29 de febrero de 2016, y el que se procede a hacer una manifiesta distinción a la hora de determinar zonas de transito permitido en méritos a sujetos autorizados y no a tipos de vehículos, ello en una clara desviación de poder y de estricta legalidad. Y las modificaciones de la Ordenanza que se han aprobado inicialmente, no solo no corrigen esta situación sino que la perpetúan en el tiempo, pues el Anexo X al que remite el nuevo redactado del artículo 14 ter. se determinan rutas para todos los vehículos excepto precisamente para los vehículos C1, dejando por tanto operativa la distinción arbitraria y no ajustada a derecho efectuada en el referido Decreto de Alcaldía de fecha 10 de febrero de 2016, publicado en el BOP en fecha 29 de

febrero de 2016, y dejando por tanto abierta la posibilidad de que se sigan concediendo autorizaciones de modo arbitrario y no ajustado a derecho.

Segunda.- En relación a las paradas o lugares de estacionamiento permitido para vehículos.- También al respecto de este punto la omisión de regulación de la Ordenanza respecto de los vehículos C1 y C2 es absoluta. El redactado de la modificación de la Ordenanza, artículo 14 ter. 5. a) establece que las mismas se efectuarán en los lugares habilitados para ello, pero la realidad es que en el espacio o vía pública, no existe ningún espacio específico destinado o habilitado al efecto.

Pese a las múltiples propuestas concretas efectuadas a la Comisión de Trabajo redactora de la propuesta de modificación, y que más tarde se concretarán, se ha hecho caso omiso a todas ellas, provocando de nuevo un vacío legal -que da alas a la arbitrariedad de la autoridad sancionadora- igual que el que se está provocando con la ausencia de determinación de las rutas de circulación para los vehículos del mismo tipo.

La seguridad jurídica es un principio de derecho, universalmente reconocido, que se basa en la «certeza del derecho», tanto en el ámbito de su publicidad como en su aplicación, y que significa la seguridad de que se conoce, o puede conocerse, lo previsto como prohibido, ordenado o permitido por el poder público.

Además, el nuevo redactado de la Ordenanza no define lo que se entenderá por estacionamiento o simple parada para, en los vehículos de esta tipología que se dediquen a desarrollar una actividad económica, recoger pasaje. Otra ausencia regulatoria generadora de inseguridad y permisiva con la arbitrariedad a la hora de determinar por la autoridad sancionadora lo que debe interpretarse como prohibido, ordenado o permitido por el poder público.

A mayor abundamiento, las actuales zonas de estacionamiento que físicamente sí constan habilitadas en el espacio público son las relativas a los

vehículos categorizados como del tipo A y B, y en ellas en la actualidad se están estacionando vehículos del tipo B que no son de uso personal sino destinados a explotación económica. Este uso del espacio público se está haciendo contra derecho al ser actividades que se realizan sin las preceptivas autorizaciones administrativas, por lo que se está generando una situación, no fiscalizada por la Administración, de competencia desleal y de intrusismo ajeno al control administrativo al que sí se somete a quienes actúan ajustadamente a normativa.

Tercera.- En relación a la circulación de vehículos por los parques públicos.- Se ha excluido en el redactado del artículo 14 ter. 3. h) de la circulación por estos espacios públicos a los vehículos categorizados como C1, permitiéndola pero para todo el resto de vehículos de movilidad personal. Según el Anexo VI de Clasificación de VMP, esto es según la propia norma indica expresamente, no existe diferencia de ningún tipo desde el punto de vista técnico y de la capacidad de circulación entre los vehículos del Tipo C1 y C2. Pero sin fundamento alguno, motivación o argumentación, se permite la circulación en los parques públicos a los vehículos del tipo C2, pero no a los del tipo C1.

En un Estado democrático de derecho cuya constitución garantiza, además, la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos (artículo 9.3 C.E.), los ciudadanos tienen derecho a conocer las razones tanto fácticas como jurídicas en que se apoyan las decisiones administrativas y las normas. Motivar un acto obliga a fijar, en primer término, los hechos de cuya consideración se parte y a incluir tales hechos en el supuesto de una norma jurídica. Las normas que se dicten en virtud de potestades discrecionales, como las Ordenanzas Municipales debe poner de manifiesto su razón de ser y contener una causa, motivo y fin legítimo que permita conocer los hechos y razones jurídicas que la justifican.

Nuestro más Alto Tribunal tiene establecido que la motivación en la Ordenanza correspondiente ha de ser lo suficientemente expresiva como para permitir deducir, con claridad, cuáles hayan sido los criterios para crear la norma. Es preciso, sobre todo en la motivación -memoria o exposiciones- que debe

preceder a las Ordenanzas correspondientes, o en la de los actos que afectan, o pueden afectar, a derechos subjetivos o intereses legítimos de los administrados, explicitar las razones o criterios a los que respondan las soluciones concretas adoptadas. Esta motivación no se cumple con fórmulas convencionales, sino que ha de darse razón, con la amplitud necesaria, del proceso lógico y jurídico que determina la decisión, para el debido conocimiento de la misma por los interesados y posterior potencial de defensa de sus derechos e intereses... causa indefensión la omisión de las circunstancias que permitan ponderar la razonabilidad o justificación de los criterios normativos.

Muchos de los espacios que en la ciudad de Barcelona se establecen como parques públicos son de hecho, lugares emblemáticos de la ciudad por los que está prohibiendo sin justificación alguna la circulación de un tipo de vehículos de movilidad personal, cuando se permite esta circulación a vehículos de idénticas características.

Por todo lo anterior, en base a las anteriores consideraciones se vienen a efectuar las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Incluir en el Anexo X de la Ordenanza de Circulación de peatones y vehículos de Barcelona, en el que se conforman las Rutas marcadas para la circulación de vehículos de movilidad personal de uso de actividad económica, las rutas que para vehículos de tipo C1 y C2 actualmente ya están previstas en el Decreto de Alcaldía de fecha 10 de febrero de 2016, publicado en el BOP en fecha 29 de febrero de 2016, y que es la zona habilitada actualmente para la circulación de los vehículos catalogados como Trixis integrada por las vías urbanas incluidas dentro de la zona delimitada per Av. Paral.lel, Pl. Espanya, C.Tarragona, Av. Josep Tarradellas, Pl. Francesc Macia, Av. Diagonal, Pg. Sant Joan, Av. Sant Antoní Mª Claret, Navas de Tolosa, Bilbao, Av. Litoral i

Pg. Colom, , Av. Francesc Cambó, c. Mercaders, Pl. de la Llana, c. Carders, c. Corders, c. Tiradors, c. Portal Nou, c. Davant del Portal Nou, c. Rec Comtal, c. Basses de Sant Pere, c. Sant Pere Més Alt, c. Comerç, c. Princesa, Plaça Comercial, Pg. Born, Av. Marquès de l'Argentera, Pg. Colom, c. Anselm Clavé, c. Ample, Passatge de la Pau, c. Josep Pijoan, c. Nou de Sant Francesc, c. Vidre, c. Avinyó, c. Regomir, c. Ciutat, baixada Viladecols, c. Lledó, c. Dagueria, c. Hostal del Sol, c. Sotstinent Navarro, c. Àngel J. Baixeras, c. Ferran, Pl. Sant Jaume, c. Jaume I, Av. Catedral, Av. Drassanes, c. Arc del Teatre, c. Lancaster, c. Nou de la Rambla, c. Sant Oleguer, c. Sant Pau, c. Flors, c. Arc de Sant Agustí, Rambla Raval, c. Hospital, c. Sant Antoni Abat, c. Maria Aurèlia Capmany, c. Carme -entre c. Joaquim Costa i c. Àngels-, c. Joaquim Costa, c. Àngels, c. Montalegre, i c. Valldonzella.

SEGUNDA.-: Incluir un Anexo en la Ordenanza de Circulación de peatones y vehículos de Barcelona, por remisión al mismo en el artículo 14 ter. 5. a), con las paradas y zonas de estacionamiento para los vehículos del tipo C1 y C2 que se han propuesto a la Comisión de Trabajo redactora y que son las siguientes:

PROPOSTA D'UBICACIONS DE LES PARADES:

Plaça de Catalunya (possibilitat de vàries ubicacions)

Avinguda de la Catedral / Plaça Nova

Plaça Ramon Berenguer el Gran/ Via Laietana

Plaça Antonio López

Passeig Colom / Pas sota la Muralla

Plaça Colom / Passeig Colom

Plaça Portal de la Pau (Primera illa de Les Rambles)

Entrada al Moll 18 / plaça de les Drassanes

Plaça Espanya

Pla de Palau / Avda. Marques de l'Argentera

Accés a Parc de la Ciutadella / Avda Marques de l'Argentera

Accés a Parc de la Ciutadella / Passeig Pujades
Passeig Lluís Companys / Arc de Triomf
Illa de vianants del carrer Comerç
Passeig del Born
Plaça Sagrada Família
Plaça Gaudi
Passeig Sant Joan / Diagonal
Passeig de Gràcia (Casa Milà)
Passeig de Gràcia (Casa Batlló)
Carrer de la Marina / Port Olimpic
Passeig Maritim / Plaça del Mar
Passeig del Mare Nostrum

TERCERA.- Establecer en el artículo 14 ter. 5. b), la prohibición expresa de estacionamiento de los vehículos del tipo A y B que se destinan a una actividad de explotación económica.

CUARTA.- Incluir en el redactado del artículo 14 ter. 3. h) relativo a la circulación por los parques públicos a los vehículos categorizados como C1.

En virtud de todo lo anterior,

AL AYUNTAMIENTO DE BARCELONA SOLICITO que teniendo por presentado en tiempo y forma este escrito, tenga por efectuadas las alegaciones que obran en el cuerpo del mismo y, en méritos a las consideraciones previas a las mismas las estime en su integridad.

[redacted] de 2017.