



EXPEDIENT NÚM. 19SD0011D

INFORME TÈCNIC - JURÍDIC – Proposta de Resolució

Relatiu a la resolució de les al·legacions presentades en el període d'informació pública i d'aprovació definitiva de regulació del nombre i les condicions d'atorgament de les llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica al terme municipal de Barcelona.

Primer.- Antecedents

1. Tal i com exigeixen les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals (que comprenen les directrius de tècnica normativa i les directrius sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets), aprovades per la Comissió de Govern de 15 d'abril de 2015, la proposta de decret va acompanyada de la memòria que justifica la necessitat de la disposició i l'adequació d'aquesta als fins que es persegueixen, el marc normatiu en què s'insereix el projecte de disposició i la competència de l'Ajuntament de Barcelona sobre la matèria, i consta de l'anàlisi de l'impacte normatiu, d'impacte de gènere, d'impacte socioeconòmic i pressupostari i fiscal. Així mateix, també es justifica en la memòria el límit del nombre total de llicències a adjudicar.
2. Prèviament a l'elaboració del projecte normatiu, en compliment del que estableix l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, es va dur a terme una consulta pública prèvia entre el 12 i el 26 de febrer de 2019. En data 28 de febrer de 2019, la Secretària Delegada de Mobilitat i Infraestructures feia constar que no es va rebre cap assentament al Registre General d'Entrada en relació a aquesta consulta.
3. En data 7 de març de 2019, els Serveis Jurídics municipals van emetre informe jurídic en el què s'informava favorablement la proposta de decret de regulació del nombre i condicions d'atorgament de llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica, al terme municipal de Barcelona.
4. En data 8 de març de 2019, la Secretaria Delegada va emetre informe jurídic amb proposta d'acord d'aprovació inicial del decret.
5. En data 11 de març de 2019, l'Alcaldia va aprovar inicialment el decret de regulació del nombre i condicions d'atorgament de llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica, al terme municipal de Barcelona.



6. L'aprovació inicial del decret d'Alcaldia per a la regulació del nombre i condicions d'atorgament de llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica, al terme municipal de Barcelona va ser publicada al BOPB en data 14 de març de 2019.
7. El període d'exposició pública de la resolució adoptada inicialment va comprendre des del 15 de març fins al 29 d'abril de 2019, termini en el que, es van presentar 27 al·legacions:
 1. Per l'Autoritat Catalana de la Competència, tramesa electrònica via EACAT en data 27 de març de 2019.
 2. Per [REDACTED] en representació d' SMART MOBILITY, en data 5 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-01973036-1.
 3. Per [REDACTED] en representació de COOL FISH RIDES, S.L, en data 26 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0233718-1.
 4. Per [REDACTED] en representació de BARCELONA CYCLE Co., en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0237616-1.
 5. Pel senyor Koldo Blanco Uzquiano, en representació del GRUP MUNICIPAL CIUTADANS – C'S, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0237875-1.
 6. Per l'ASSOCIACIÓ AMICS DE LA RAMBLA, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0238778-1.
 7. Per l'ASSOCIACIÓ VEÏNS BARCELONETA, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0238978-1.
 8. Per [REDACTED] en representació de BY-CYCLE, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0239255-1.
 9. Per [REDACTED] en representació de RENTBIKEINBARCELONA, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0239585-1.
 10. Per l'ASSOCIACIÓ BICITOURS, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240420-1.



11. Pe [REDACTED] en representació de FUNDACIÓ BARCELONA COMERÇ, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240456-1.
12. Pe [REDACTED] en representació d'ACCIONA MOBILITY S.A, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-9070219-2.
13. Pe [REDACTED] en representació de MARFINA SL, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-9070239-2.
14. Pe [REDACTED] en representació de PIMEC COMERÇ, en data 29 d'abril i amb número de registre 1-2019-0240635-1.
15. Pe [REDACTED] en representació de BICI CULTURA BCN, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240663-1.
16. Pe [REDACTED] i en representació de RABBIT BIKE, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240928-1.
17. Pe [REDACTED] en representació de CLASSIC BIKES S.L, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240975-1.
18. Pe [REDACTED] en representació d'UNIÓ D'EIXOS COMERCIALS TURÍSTICS. BARCELONA OBERTA, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240976-1.
19. Pe [REDACTED] en representació de BCN RENT A BIKE – COLOR BIKES S.L, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240977-1.
20. Pe [REDACTED] en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240978-1.
21. Pe [REDACTED] en representació de BICILONA S.L, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240979-1.
22. Pe [REDACTED] en representació de SUNSHI BISUTERÍA S.L, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240983-1.



23. Pe [REDACTED] en representació de LEMON BIKES S.L, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-0240994-1.
24. Pe [REDACTED] en representació d'ASOC ESPAÑOLA DE LA ECONOMIA DIGITAL, en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-9070285-2.
25. Pe [REDACTED] en representació de JustBikeBCN (Speedygo Rent S.L.), en data 29 d'abril de 2019 i amb número de registre 2019-0238488.
26. Pe [REDACTED] en representació del GREMI DE COMERCIANTS DE BICICLETES DE CATALUNYA, en data 30 d'abril de 2019 i amb número de registre 1-2019-9070473-2.
27. Pe [REDACTED] en representació de YUGO URBAN MOBILITY ESPAÑA S.L, en data 2 de maig de 2019 i amb número de registre 1-2019-0249464-1.
28. Pe [REDACTED] en representació d'SCOOT NETWORKS IBERIA S.L, en data 7 de maig de 2019 i amb número de registre 1-2019-0266005-1.

8. Donada la importància i afectació a l'interès públic d'aquesta regulació, tot i que les al·legacions 26, 27 i 28 van ser presentades fora de termini, es procedirà igualment a la seva resolució.

Segon.- Contingut i resposta de les al·legacions .

Introducció:

A efectes de claredat expositiva procedimental i a títol d'emmarcar el desenvolupament argumental de les respostes de les al·legacions i el propòsit final de la regulació, s'inclou una argumentació tècnica destinada a destacar la justificació i el bé jurídic protegit amb l'ordenació que es sotmet a aprovació.

1. Constatada la proliferació de sistemes de mobilitat compartida (o sharing) a la ciutat de Barcelona, i el ràpid increment del nombre d'operadors que despleguen flotes a la ciutat, l'Ajuntament ha vist la necessitat de adequar la regulació vigent l'ús i ocupació de l'espai públic que aquests tipus de vehicles (bicicletes,



ciclomotors i motocicletes) realitzen, perquè comporten un ús especialment intensiu i un aprofitament econòmic de l'espai públic que no pot prevaldre sobre l'ús general de la ciutadania i per a què les empreses operadores puguin explotar aquests sistemes de vehicle compartit de forma segura i estable dins d'un marc jurídic específic.

2. En l'evolució dels models actuals de ciutat, hi ha una marcada influència de com es mouen les persones. Les entrades i sortides a les zones urbanes, els desplaçaments curts recurrents, els obligats per qüestió de feina o per altres tipus de necessitats, els d'oci o els turístics, els que es fan a les hores punta o a les hores vall. La forma en que ens movem condiciona la forma de la ciutat i viceversa i especialment determina l'ocupació de l'espai públic disponible.
3. Barcelona és una ciutat mediterrània, densa i compacta. El seu espai públic és un bé escàs a protegir i és el suport per a un gran nombre d'activitats que han de conviure en harmonia. En el model tradicional de la ciutat del segle XX una gran part d'aquest espai, les calçades, són utilitzades de forma quasi exclusiva per la mobilitat dels vehicles, sigui pel seu desplaçament o per l'aparcament. Aquest model de mobilitat té tres grans externalitats de cara als ciutadans: la contaminació atmosfèrica, l'accidentalitat i l'ocupació excessiva de l'espai públic dedicat al trànsit i la servitud que generen en quant aparcament. Per aquestes raons és imprescindible redistribuir l'espai disponible afavorint les persones front els vehicles, per garantir una ciutat més habitable i saludable. Els plans de mobilitat i les actuacions portades a terme els darrers anys, van orientades a la millora de la mobilitat des d'un punt de vista revolucionari: reduir els impactes negatius per diferents vies, entre d'altres promovent alternatives per desplaçar-se sense contaminar, de forma segura i amb la mínima ocupació possible de l'espai públic. L'avanç imparable de la tecnologia en aquest sentit està millorant el desenvolupament del vehicle elèctric, que ja és especialment eficient en vehicles lleugers (de poc pes) i amb autonomies acotades, freqüents en viatges urbans i amb un impacte directe en la reducció d'emissions contaminants. Però per assolir els objectius del nou model de ciutat resulta imprescindible millorar l'eficiència dels desplaçaments que es produeixen a la ciutat i reduir el nombre de vehicles. En altres paraules, menys vehicles, més nets i amb més usos per dia que permetran progressivament l'alliberament d'una part de l'espai actualment destinat a la mobilitat rodada per altres usos orientats a les persones. Aquest objectiu altament beneficiós pel conjunt de la ciutat només es pot aconseguir quan s'entén la mobilitat com un servei a disposició del ciutadà. Aquest servei complementa els modes de transport públic existents amb ofertes de diferents tipus de vehicles que l'usuari pot triar segons les seves necessitats en cada moment i afavoreix la progressiva substitució de vehicles privats per compartits. Ara bé, cal insistir en el caràcter evolutiu progressiu del desplegament perquè fins que es produeixi una reducció significativa del vehicle privat, els nous sistemes hauran de compartir l'espai disponible de manera compatible amb la resta d'usos actuals. Des del punt de vista de l'operativa, els sistemes de mobilitat compartida basen la gestió de les



flotes en la geolocalització permanent dels vehicles. Les plataformes de gestió de dades permeten, per una banda el control i la tarificació per part de l'operador i per l'altra l'activació i desactivació amb comandament a distància des dels dispositius mòbils de les persones usuàries registrades, en qualsevol ubicació permesa per l'operador.

4. Existeixen diferents modalitats de serveis de mobilitat compartida d'aquest servei, complementàries entre si, amb independència del tipus de vehicle que utilitzin que tenen com a tret comú l'operativa a l'espai públic amb diferents graus d'ocupació. Una és la denominada "back to base", en la que el vehicle torna al seu lloc inicial un cop es finalitza el servei, la qual des de fa varis anys funciona a Barcelona amb vehicles cotxes que operen des d'aparcaments fora de calçada i per tant sense ocupació de l'espai públic.

Una altra diferent és la denominada "one way" amb estacions, on els vehicles operen entre terminals fixes especialment habilitades a l'efecte. Les persones usuàries accedeixen al servei a través d'estacions desplegades al territori on poden retirar el vehicle i iniciar viatge. Un cop realitzat el desplaçament, aquest només es pot finalitzar als terminals del servei on hi hagi espai disponible. Per tant, l'operativa es produeix únicament entre punts (estacions) específicament habilitats per al servei: el trajecte és lliure però només es possible iniciar o finalitzar viatges amb origen i final a les estacions que configuren la xarxa, com és el cas del Bicing.

La modalitat que es regula s'anomena "free floating" sense estacions. Es basa en una flota lliurement distribuïda per un territori determinat, dintre del qual la persona usuària accedeix al vehicle, que està geolocalitzat, a través d'una app i el deixa en destí a qualsevol plaça o espai d'aparcament disponible a l'espai públic d'acord amb la normativa vigent segons la categoria del vehicle. Aquesta modalitat, per tant, es basa en un ús intensiu de l'espai públic, en concret de les places d'aparcament existents per a cada tipus de vehicle, i per tant, resulta imprescindible protegir l'ús general de l'espai públic de l'impacte que representa l'ocupació per part de activitat econòmica. Es considera prioritari que el desplegament de les noves flotes es produeixi de manera gradual, de manera que els llocs d'aparcament disponibles no es sobre-saturin per la presència massiva d'aquests vehicles generant conflictes d'indisciplina. En l'actualitat, l'Ajuntament ha posat en marxa diverses iniciatives per reduir la no desitjada ocupació dels espais de vianants a les voreres. Un desplegament intensiu de vehicles d'activitats econòmiques podria comportar, a determinades àrees, l'agreuament de les conductes incíviques contra les quals s'està actuant.

Des del punt de vista de l'operativa, els sistemes de mobilitat compartida free floating basen la gestió de les flotes en la geolocalització permanent dels vehicles. Aquest control de posició és precisament l'element clau que permet l'operativa dels sistemes compartits. La persona usuària registrada pot accedir, a través de l'app de l'operador, a la posició dels vehicles en el seu entorn immediat. Un cop trobat el vehicle a l'espai públic aquest es desbloqueja a través de dispositius contactless,



generalment el propi telèfon de la persona usuària, i inicia trajecte. Un cop arribat a destí el vehicle s'aparc segons la normativa aplicable en l'espai públic i el viatge es tanca a través de l'app. Les plataformes de gestió de dades dels operadors permeten, per una banda el control i la tarificació dels viatges i per l'altra la gestió integral de les flotes a efectes d'incidències, alertes de manteniment i possibilitat de control de l'àmbit permès d'aparcament fins i tot per raons logístiques del propi operador, que pot desestimar donar cobertura a certes àrees de difícil gestió, poc segures o no autoritzades.

5. Aquests serveis de vehicle compartit representen l'oportunitat d'impulsar les principals estratègies del nou model de ciutat. En aquest sentit, l'objectiu de la regulació és oferir als operadors un marc de desplegament progressiu, d'acord amb el principi de predictibilitat i seguretat jurídica, pel qual es garanteix l'operativitat de les llicències per un període de temps fixat de 3 anys prorrogables per un més. Al mateix temps, es flexibilitza el sistema d'atribució de llicències per adequar-lo a la capacitat d'absorció de l'espai públic, de manera que el nombre de llicències s'avalua cada any a fi d'incrementar progressivament el nombre de vehicles compartits en base a les dades pròpies de l'Ajuntament. I les proporcionades pels operadors en convivència amb la resta d'usos ciutadans actuals.
6. El desplegament de flotes de vehicles amb models free floating està generant una problemàtica de conflicte en l'ocupació de l'espai públic en els llocs on no es produeix una protecció. L'incivisme dels usuaris i la manca de capacitat de control per part de l'administració en absència de regulació específica ha generat un gran nombre de queixes per l'ocupació de l'espai públic, els espais d'aparcament particulars i les zones de vianants en ciutats properes com L'Hospitalet o Màlaga. Fotografies de muntanyes de bicicletes abandonades fins i tot a la llera del Manzanares a Madrid s'han fet malauradament virals i han posat de relleu la invasió de l'espai públic quan el sistema es desplega sense control. Aquesta competència per l'espai i els conflictes que genera, ha fet que diverses organitzacions de referència com la NACTO, ITDP, C40 o la més propera Red de Ciudades por la Bicicleta estudiïn el fenomen i proposin diferents models de regulació que afavoreixin la integració dels nous desplegaments, potenciant els beneficis d'un sistema flexible a l'hora que reduint l'impacte invasiu de l'estacionament.

A fi d'evitar les problemàtiques exposades, la ciutat estableix un criteri que adequa la implantació progressiva dels vehicles compartits, de manera que garanteixi la proporcionalitat de la capacitat disponible a l'espai públic amb el desplegament volgut amb l'objectiu d'assolir un equilibri dinàmic, revisat anualment, en base a dades fiables d'ocupació i compliment de la normativa vigent en qüestions d'ocupació de l'espai públic.



7. És per aquestes raons que des de fa més d'un any s'està treballant en una regulació per protegir l'ocupació de l'espai públic de manera flexible, que permeti evolucionar en el temps aquests serveis de vehicles compartits de manera estable i consolidada sense trencar la convivència amb la resta d'usos de l'espai públic de la ciutat. Tal i com estableix l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics (OUVEP) aprovada pel Consell Plenari en sessió celebrada el 27 de novembre de 1998, correspon a l'Alcaldia harmonitzar els usos i activitats que es desenvolupen a la via pública, tot donant preferència a aquells que en cada moment siguin prioritaris a l'interès públic, segons el seu bon criteri. La mateixa norma preveu, en els seus articles 7, 48 i 46 respectivament:
- Que l'Alcaldia pot dictar les ordres singulars i les disposicions especials que s'escaiguin sobre capteniment de la via pública o sobre el comportament dels ciutadans per tal de fer complir l'Ordenança i la legislació en general i també per tal de respondre davant situacions especials o altres esdeveniments extraordinaris. Així mateix, quan les circumstàncies ho aconsellin, l'Alcalde dictarà les instruccions corresponents per l'aplicació dels preceptes de l'Ordenança.
 - Que l'Alcaldia pot limitar el nombre de llicències a concedir per determinats usos i determinades zones d'acord amb les necessitats ciutadanes i la previsió d'usos que hi puguin concórrer.
 - Que la concessió de llicències d'ocupació del domini públic correspon ordinàriament a l'Alcaldia.
8. Atesos els antecedents, la necessitat de regular l'espai públic i evitar la seva saturació, i d'acord amb l'establert a l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics, s'impulsa la tramitació d'una disposició normativa que regula el nombre i les condicions d'atorgament de les llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicles d'ús compartit en règim d'explotació econòmica al terme municipal de Barcelona.

Per motius d'eficiència en la resolució de les alegacions, es procedeix a resoldre-les sense seguir l'ordre d'entrada al registre.

Resolució al·legacions:

1).-Informe de l'Autoritat Catalana de la Competència

1.1.- L'ACCO considera que, en termes generals, l'Ajuntament (o com a mínim la documentació que conforma l'expedient administratiu d'elaboració de la regulació) no justifica suficientment ni la necessitat ni la proporcionalitat de la regulació proposada (o la vinculació entre la regulació proposada per l'activitat de sharing de bicicletes i motos i els problemes detectats per l'Ajuntament) i que aquesta actuació aïllada i no transversal podria no ser eficaç per a la consecució dels objectius que persegueix. Això sobretot, tenint en compte que una de les principals mesures proposades – la



limitació del nombre de títols habilitants per l'exercici de l'activitat- és altament restrictiva.

Des d'aquesta perspectiva, l'ACCO considera que els principis d'una bona regulació afavoridora de la competència exigien que, en tot cas, s'abordés la regulació dels problemes de gestió de l'espai públic, la mobilitat i el transport, (i) de manera transversal (incloent tots els mitjans de transport i tota l'àrea metropolitana), (ii) optant per mesures més proporcionals i menys discriminatòries i (iii) anticipant la resposta a reptes tecnològics en el sector del transport urbà que són una realitat.

Resposta a l'al·legació:

Els principals objectius de l'Ajuntament de Barcelona per a la ciutat són, tal com s'explica en l'apartat 3 de la Introducció, punt Segon, protegir l'espai públic, reduir la contaminació i millorar la mobilitat dels ciutadans i ciutadanes. Amb aquest fi, l'Estratègia de Mobilitat de Barcelona dóna prioritat a les modalitats de transport no motoritzades, potenciant els desplaçaments a peu, en transport públic i en bicicleta, garantint sempre una mobilitat segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent. Aquestes accions s'integren al Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (PMU) 2013-2018 i al futur PMU 2019-2024, que planteja un conjunt de mesures encaminades a donar més protagonisme als mitjans de mobilitat activa, a fomentar l'ús del transport públic col·lectiu i a reduir l'ús del vehicle privat, alliberant espai públic, el be jurídic a protegir.

En aquesta línia, el Govern Municipal està treballant per la millora de l'espai públic, prioritzant la mobilitat dels vianants, bicicletes i vehicles nets, a partir de pacificacions de carrers, creació de superilles que guanyin espai de qualitat per les persones i altres mesures de millora de la qualitat de l'entorn urbà. Aquests objectius comporten la creació d'una infraestructura ciclista que alliberi les voreres de la pressió de bicicletes i altres vehicles, garantint la seguretat dels vianants i recuperant els espais d'aparcament irregular.

L'Ajuntament de Barcelona aposta per la implementació de línies d'acció en una mobilitat més sostenible, que siguin concretes i eficaces, pensades per a revertir la tendència del sistema actual que agreuja la contaminació i manté l'ocupació intensiva de l'espai públic amb vehicles privats.

En aquesta línia, per tal de promoure la mobilitat sostenible i compartida a la ciutat i potenciar les diferents tipologies de vehicle compartit es va constituir un grup de treball en el marc del Pacte per la Mobilitat, per tal de treballar aquesta visió de conjunt i que fos una realitat a la ciutat de Barcelona.

En paral·lel es van encarregar els diferents estudis tècnics necessaris per analitzar les diferents modalitats de mobilitat compartida. També es van valorar altres aspectes que podien influir en un possible desplegament com conèixer que estaven fent les altres ciutats en quant a regulació, incentius i situació, poder analitzar tots els estudis



internacionals tan d'empreses com d'universitats que vam trobar, així com determinar oportunitats i riscos d'aquestes noves formes de mobilitat o valorar l'usuari tipus actual i de futur.

En el marc del Pacte per la Mobilitat i dins el grup de vehicle compartit es van crear quatre grups tècnics específics sobre la bici, moto, el cotxe compartit i la visió de ciutat i metropolitana.

Passades les primeres sessions dels grups, es va calendaritzar les sessions prioritzant els grups de la bici i la moto, pel seu impacte al domini públic, donat que són una realitat i es necessària una regulació d'una manera més immediata per tal de donar una cobertura legal i un marc estable a les empreses que es troben operant a la ciutat.

La voluntat del consistori és continuar treballant per poder regular els altres sectors de mobilitat compartida com els patinets i el cotxe compartit, amb les premisses de convivència a nivell metropolità. Això permet impulsar un seguiment transversal i conjunt i posar a disposició dels ciutadans i ciutadanes una oferta de mobilitat eficient i sostenible, adequada als desplaçaments i que permeti la reducció de l'ocupació de l'espai públic quan es despleguin les mesures de restricció de trànsit per contaminació de manera permanent al 2020. Aquesta visió global del vehicle compartit com a solució de mobilitat sostenible només es pot entendre com a complementària al transport públic.

En definitiva, la corporació està treballant per tal de regular de manera global i progressiva, la totalitat dels tipus de transport compartit, incloent la revisió de la regulació dels patinets, ordenats segons la normativa de maig de 2017, quan aquests tipus de vehicles no tenien encara una presència destacada i es va limitar l'ús abusiu que feien certs grups a determinats indrets turístics. Aquest fet ha protegit la ciutat de l'ocupació desmesurada que aquests tipus de vehicles han protagonitzat a altres ciutats. L'actual regulació està dirigida a les bicicletes i a les motos i ciclomotors, amb la voluntat de regular posteriorment els altres tipus de transport.

En quant a l'adopció de mesures més proporcionals i menys discriminatòries, ens remetem a la resposta 1.4., i en cap cas és una restricció al lliure establiment, sinó una protecció de l'espai públic proporcional a la capacitat del mateix i en cap cas discriminatori.

En conseqüència, es desestimen les al·legacions donat que ja s'està donant compliment a les mateixes.

1.2.- L'ACCO considera que la regulació aprovada inicialment és discriminatòria en perjudici d'altres modalitats de transport compartit, com és el cas del patinet elèctric compartit, molt similar quant al seu ús al bikesharing, però que de facto es troba



prohibida ja que les persones usuàries d'aquests serveis han d'anar acompanyades obligatòriament d'un guia.

Resposta a l'al·legació:

Ens remetem a la resposta de l'al·legació del punt 1.1. Addicionalment cal recordar que les condicions específiques de circulació dels vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes que suposin una activitat d'explotació econòmica es troben regulats a l'article 14 Ter apartat 4 de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona, aprovada pel Consell Plenari Municipal en sessió del 26 de maig de 2017, i publicada al BOPB el 16 de juny de 2017.

En conseqüència, es desestimen les al·legacions

1.3.-La regulació de l'Ajuntament de Barcelona també planteja, en opinió de l'ACCO, riscos per al manteniment de la necessària neutralitat competitiva del mercat . En aquest sentit , l'Ajuntament esdevé regulador d'un sector en el qual és, al mateix temps, operador econòmic, a través del Bicing, i es plantegen seriosos dubtes respecte a la compatibilitat del principi de neutralitat competitiva amb, per exemple, el propi sistema de finançament de servei municipal o la incidència del mateix en alguns aspectes de la regulació de les activitats de sharing.

Resposta a l'al·legació:

La present disposició estableix les condicions per l'atorgament de les llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica sense espais fixes d'estacionament. No estan sotmeses a aquesta regulació, les activitats econòmiques d'arrendament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit amb instal·lacions d'estacionament pròpies en espais públics o privats, tal i com estableix l'article 2.3 de la regulació, quedant per tant , fora d'aquesta regulació, tant el Bicing com el lloguer "tradicional" de bicicletes o motocicletes dotats del seu propi local.

En relació a l'aplicació d'aquests supòsits és necessari aclarir prèviament el funcionament d'aquests sistemes de lloguer de bicicletes.

En el cas del bicisharing o motosharing, les persones usuàries, prèviament registrades amb el proveïdor, localitzen una bicicleta/motocicleta correctament estacionada a l'espai públic mitjançant una aplicació instal·lada als seus telèfons mòbils, a través de l'aplicació reserven el vehicle, en fan ús pel desplaçament i "tanquen el viatge" informant a l'operador que han deixat el vehicle disponible pel següent abonat, un cop es produeix la finalització de l'ús, l'operador efectua el càrrec corresponent segons fixada les tarifes fixades pel propi operador, generalment pel temps d'utilització del

vehicle, el vehicle queda doncs en disposició de ser novament utilitzat per altres clients registrats, establint-se un sistema d'ús compartit en el que les persones usuàries no han de desplaçar-se al local de l'empresa a recollir el vehicle, sinó que s'adrecen directament al vehicle més proper aparcat a la via pública, geolocalitzat mitjançant l'aplicació. Per tant, l'estacionament de les bicicletes es reparteix per la ciutat en funció dels desplaçaments de les persones usuàries, configurant el que s'anomena modalitat "free floating", caracteritzada per l'absència de zones fixes delimitades d'acumulació de vehicles. Aquests es mouen de manera lliure per la ciutat amb la única limitació del compliment de la normativa de circulació i estacionament. Com a conseqüència del propi model d'explotació, no hi ha una utilització intensiva de punts concrets i delimitats de l'espai públic si no que la pressió d'ús es reparteix per la ciutat en funció de com es mouen les persones usuàries. Les condicions de registre i alta són definides pel propi operador i no estan necessàriament subjectes a abonaments de llarga durada sinó que en general admeten fórmules de pagament per cada desplaçament.

En canvi, el Bicing, configurat com a servei de l'Ajuntament de Barcelona, no entraria dins de la mateixa esfera d'activitat econòmica, al resultar un servei dotat amb espais fixes per a l'estacionament dels vehicles, amb una clara vocació de servei públic donades les característiques, condicions i prestacions objecte del mateix i sense estar configurat com un servei per a ús turístic o recreatiu, sinó entès com a complement per al transport públic convencional. Per les seves particularitats, el servei del Bicing és independent de la rendibilitat econòmica, del nombre de persones usuàries i de l'existència d'altres modalitats de desplaçament amb bicicletes compartides. El servei té una clara vocació pública, i assegura el servei en les mateixes condicions arreu al territori, sense tenir en compte aspectes com la rendibilitat o la concentració de demanda, que sí són determinants en el cas del servei desplegat per empreses privades. El contracte de serveis per a la implantació, manteniment i gestió del Bicing 2.0 ha estat formalitzat entre l'Ajuntament de Barcelona i l'actual adjudicatari del contracte, i té una durada de 10 anys i una pròrroga de 5 anys addicionals. L'adjudicatari resta sotmès a les obligacions concretes en base a la normativa contractual i a executar les prestacions en les condicions establertes en el contracte, existeixin o no altres prestadors de serveis similars o alternatius en el mercat. A més, el mètode de pagament del Bicing és anual, i és un servei que es presta a persones usuàries acreditades com a residents. Aquest servei només es produeix entre estacions fixes (docking o one way).

Per l'exposat anteriorment, és evident que ens trobem en regulacions clarament diferenciades, que van adreçades a diferents usos de l'espai públic. No hi ha cap tipus de voluntat de afavorir el Bicing. El seu servei, ja implantat a la ciutat de Barcelona fa 12 anys, amb estacions fixes i condicions d'operacions reglades i sotmeses a estandars de servei. Aquest es conservarà amb independència de la competència que pugui representar el del desplegament o no de noves flotes, degut al seu règim contractual. L'única voluntat d'aquesta regulació és protegir l'ocupació massiva de



l'espai públic per sistemes basats en la lliure circulació no sotmesa a estacions fixes, alhora que facilita la implantació d'una nova activitat econòmica, tot evitant la sobreocupació de l'espai

En el present cas, l'Ajuntament està regulant les condicions per atorgar llicències d'ocupació de l'espai públic de conformitat amb l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics davant el risc d'ocupació que aquests operadors realitzen al no disposar la seva activitat d'espais fixes d'estacionament i, ocupant espais disponibles segons la normativa vigent per cada tipus de vehicles, i per tant, fent un ús intensiu de la via pública.

Per tant, l'Ajuntament actua en el marc de la seva competència per a la regulació de l'ús de l'espai públic, no es regula ni l'activitat econòmica ni es fixen preus de mercat, sinó que s'estableixen únicament les condicions per atorgar llicències d'ús comú especial de l'espai públic, que estan sotmeses al pagament d'una taxa per l'aprofitament especial del domini públic basat en l'ús compartit de bicicletes i motocicletes en règim d'explotació econòmica, establerta a l'Ordenança Fiscal 3.10 aprovada pel Consell Plenari Municipal de 22 de febrer 2019.

En conseqüència, es desestimen les al·legacions.

1.4.- Quant a l'establiment d'un nombre limitat de títols habilitants o numerus clausus per a l'exercici de l'activitat, l'ACCO considera que no s'ha justificat sobretot des de la perspectiva del principi de proporcionalitat. A més, aquesta limitació del nombre de títols habilitants s'efectua mitjançant un càlcul de demanda que suposa una recreació artificial del mercat en base a plantejaments qüestionables pels criteris rectoris de l'esmentat càlcul. El resultat de l'establiment d'aquest numerus clausus de títols habilitants és un tancament efectiu del mercat a curt termini (com a mínim 3 anys) i, per tant, en un entorn poc competitiu. (...) Caldria valorar la possibilitat d'establir mesures menys restrictives de la competència, com les que s'esmenten a l'apartat 4.1 de l'informe de l'ACCO. (...) Assumint que les bicicletes aparquen en un espai recomanat (per exemple una U anclada al terra), seria més lògic aplicar una ratio superior (dos bicicles per cada U) en lloc de la ratio utilitzada per l'Ajuntament.

Rèsposta a l'al·legació:

En el cas que ens ocupa, la regulació que s'estableix persegueix una finalitat legítima com és la protecció de l'espai públic i la preservació de la mobilitat urbana, donant prioritat a l'ús comú general que fa de l'espai públic la ciutadania, front l'ús comú especial que fan les empreses de bicisharing i motosharing.



El nombre de llicències a atorgar està calculat, tal i com es justifica en la memòria, en base a la capacitat d'absorció de l'espai públic i el creixement (desitjat) d'aquests sistemes, amb la finalitat de incrementar l'oferta de desplaçaments i de fomentar el canvi modal cap a sistemes més sostenibles, principalment de mobilitat activa. Tenint en compte els objectius de reducció de la mobilitat en transport privat, l'Ajuntament fa una aposta declarada de reduir de manera progressiva l'espai destinat al vehicle privat per prioritzar altres usos com la millora del transport públic, l'increment de l'estructura ciclable i la reorganització dels aparcaments irregulars, mitjançant la creació de places d'aparcament de bicicletes i motos. Aquest increment progressiu permetrà l'expansió dels sistemes de mobilitat compartida al incorporar-se el nombre de places disponibles a la ciutat.

Aquesta regulació es fa en base a la competència de què disposa l'Ajuntament sobre l'espai públic i en base a l'esmenada Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics (OUVEP) aprovada pel Consell Plenari en sessió celebrada el 27 de novembre de 1998, i, en especial, en relació als articles 2, 7, 46 i 48 de l'OUVEP

La regulació té com a objectiu fonamental protegir l'interès general a l'espai públic, tal i com s'explica a l'annex 6 de la memòria tècnica en el seu punt primer:

“Motivació pel desenvolupament de sistemes de vehicles compartits a la ciutat de Barcelona, La regulació del sharing afecta, principalment, a dos àmbits de la ciutat: la mobilitat i l'espai públic.

Àmbit de la Mobilitat: El sharing és un instrument que serveix per impulsar el canvi modal sempre que vagi acompanyat d'actuacions que dissuadeixin de la utilització dels vehicles motoritzats privats, ja que proporciona noves alternatives de mobilitat sostenible i fomenta una discriminació positiva de l'ús de la bicicleta i vehicles poc contaminants compartits.

*Àmbit de l'Espai Públic: **L'espai públic és un recurs limitat que es troba sotmès a una gran pressió d'ús.** No obstant, l'estacionament a la via pública és un element clau pels sistemes de vehicle compartit, ja que permet la bona visualització i el fàcil accés als vehicles, fet que fomenta la seva utilització. (...)*

Sota aquesta premissa, el càlcul per arribar al nombre màxim de vehicles de mobilitat compartida tal i com es detalla al punt 2 del mateix annex pren en consideració 3 factors:

1. Calcular el nombre màxim de vehicles necessaris a la ciutat en base a la demanda, on s'ha tingut en compte l'usuari potencial i el nombre de vehicles necessaris per a satisfer la demanda potencial.



2. Calcular el nombre màxim de vehicles necessaris en base a l'oferta, on es calcula el nombre de vehicles que són necessaris per a què una persona usuària tingui a un radi de 150m un vehicle disponible. Per a aquest càlcul s'ha suposat una distribució uniforme de tots els vehicles del sistema al llarg de l'àmbit de cobertura proposat. Així mateix, no s'ha tingut en compte la densitat de la població.

3. Finalment, calcular el nombre màxim de vehicles en base a la **capacitat d'absorció de vehicles a l'espai públic** de la ciutat, per tal de no sobre-ocupar les places d'aparcament existents.

Com a resultat de la quantificació dels 3 valors resulta que el factor crític per determinar la capacitat final del sistema és el 3r punt, és a dir, la capacitat de l'espai públic d'absorbir, **sense perjudici de l'interès general**, aquests nous usos que, malgrat ser una activitat econòmica i degut a les pròpies característiques del model d'explotació, fan un ús intensiu de l'espai públic.

Clarificat aquest punt, es pren en consideració les aportacions de dades dels operadors respecte a la distribució de les flotes segons l'escrit d'al·legacions a la memòria tècnica realitzat per ADIGITAL (Smart mobility):

"Uno de los principales supuestos que realiza el estudio del ayuntamiento de Barcelona es que los vehículos compartidos se situarían en su totalidad en la zona de aparcamiento del centro de Barcelona (zona verde del Mapa 1) generando, por tanto, mayor sobreocupación en el espacio público.

Sin embargo, este supuesto no es cierto ya que los vehículos compartidos de free floating que actualmente ya operan en Barcelona pueden demostrar, con sus datos propios, que únicamente el 18.30% de la flota de motos (en media) y el 30,05% de la flota de bicis (en media) queda estacionada en la zona en cuestión, y no el 100% como supone el estudio de Urbaning."

Per recolzar aquest argument, els operadors faciliten dades d'un període de 12 dies consecutius, del dilluns 11 al divendres 22 del mes de Març de 2019 corresponents a 4 moments horaris: 8 a 8.30h, 14h, 17 a 17.30h i 20h, si bé cal constatar que tal i com s'indica al document de les al·legacions "no en todas las franjas horarias hay datos de todos los operadores ya que algunos de ellos no han podido recoger datos durante toda la semana/día".

Així, segons les dades proporcionades i per 12 dies -de 365- considerant com a representatiu del dia sencer els trams horaris de la mostra, el marge d'error és del 28% per a un 95% de nivell de confiança.

En conseqüència, s'estima que les dades poden ser considerades a nivell orientatiu, però en cap cas representen una mostra amb fiabilitat suficient per ser extrapolable al



comportament general del sistema que es pretén implantar, tot i que es reconeix que el valor d'ocupació sembla inferior al 100% estimat a l'estudi.

Cal però prendre en consideració que, pel que fa al dimensionament del sistema, cal determinar les puntes d'ocupació que es produeixen, donat que un cop exhaurida la capacitat de l'espai no hi ha marge pel normal funcionament dels sistemes de sharing i es genera una situació de desprotecció de l'interès general en l'ús de l'espai públic. Evitar aquesta saturació i els perjudicis derivats per les persones usuàries particulars és precisament l'objectiu de la regulació.

Val a dir que aquest factor adequadament fonamentat en un volum de dades representatives de l'ús i relacionades amb factors d'influència com l'estacionalitat, les condicions climàtiques i les afectacions per esdeveniments entre d'altres, donaran un valor molt més acurat del funcionament de tot el sistema, de manera que les futures revisions del nombre de llicències podran determinar de manera molt més precisa l'ocupació real per part de l'activitat econòmica en el seu conjunt.

En les condicions actuals i amb la informació disponible s'admet la correcció de l'estimació que "tota la flota de vehicles (moto i bici) pot estar, en algun moment del dia, concentrada en aquest àmbit central de la ciutat". En aquest sentit, per tot l'exposat, es prenen com a referència els valors arrodonits d'ocupació punta majorats fins a concentracions del 50% a l'àrea central i, per tant, s'incrementa el nombre de llicències que operarien fora d'aquest àmbit.

Aquest valor queda subjecte a observació de cara a futures revisions del nombre de llicències disponibles, en funció de les dades proveïdes pels operadors un cop implantats, i que permetin una adequació més precisa entre la disponibilitat de places i l'ocupació per part dels operadors.

Respecte del càlcul de la capacitat disponible de les U, a que fa referència l'informe de l'ACCO, l'Ajuntament ha tingut en compte en el seu càlcul, dues bicicles per U, tal com es desprèn de l'Annex 3, del document de la memòria, que es transcriu a continuació:

"Annex 3: Punts d'ancoratge de bicicletes a la ciutat de

Barcelona. Anàlisi de resultats (maig 2018)", el dimensionat del sistema es basa en les places disponibles a l'espai públic.

*En aquest annex es reflecteix el criteri amb el qual s'han calculat les places disponibles a l'espai públic. Donat que el sistema natural d'ocupació dels aparcaments de bicicletes es amb **una bicicleta a cada banda i** aquesta condició s'aplica per a tots els casos dels elements disponibles a la ciutat, **majoritàriament "u invertida"** les places reflectides a l'estudi fan referència a la capacitat real que **dobla al nombre d'elements d'ancoratge despleats al territori.**"*



Per tant, **s'accepta parcialment l'al·legació de manera que es rectifica el nombre de llicències considerant que el 50% de les llicències es mantindran fora de l'àrea central delimitada.**

El nombre final de llicències queda fixat doncs:

	bikesharing	motosharing
Núm. places disponibles àmbit centre	11.146 places	51.190 places
Ocupació aparcament mitjà àmbit centre	5.846 places ¹	41.913 places
Núm. màxim de vehicles a l'àmbit centre	2.650 màx. bicis àrea central	4.639 màx. motos àrea central
Núm. màx. de llicències a l'àmbit de cobertura viable	3.975 llicències bici	6.958 llicències motos

És voluntat de l'ajuntament permetre l'accés a l'exercici de l'activitat empresarial en igualtat de condicions per a totes les empreses. En aquest sentit, el procediment d'adjudicació de les llicències que s'estableix és el sorteig *públic als efectes d'establir l'ordre d'assignació de llicències entre les empreses sol·licitants i admeses segons es regula a l'article 16.- PROCEDIMENT D'ADJUDICACIÓ DE LLICÈNCIES, del document de REGULACIÓ DEL NOMBRE I CONDICIONS D'ATORGAMENT DE LLICÈNCIES TEMPORALS D'ÚS COMÚ ESPECIAL DEL DOMINI PÚBLIC PER A*

¹ Respecte a l'Annex de càlcul, en el seu punt 3 diu: 3. PASSOS DUTS A TERME PER A LA REALITZACIÓ DEL DOCUMENT són els següents:

- Realització d'un treball de camp dels diferents punts d'ancoratge de bicicletes a la ciutat de Barcelona de forma que es pugui disposar, en la mesura del possible, de dades d'ocupació de l'oferta per a les diferents franges horàries
- Per a poder realitzar aquest treball s'ha emprat la informació que es va lliurar per part de l'Ajuntament referent a la localització dels punts d'ancoratge de bicicletes a la ciutat.
- Definició de l'oferta total dels aparcaments, amb el nombre de places disponibles per conjunt
- S'ha realitzat mitjançant l'anàlisi en camp i validació dels punts d'ancoratge registrats per l'Ajuntament
- Obtenció de la demanda d'estacionament en els aparcaments al carrer de bicicleta pública al carrer a la ciutat de Barcelona
- S'ha realitzat mitjançant l'anàlisi en camp i validació dels punts d'ancoratge registrats per l'Ajuntament
- Per a la seva obtenció, s'ha realitzat un treball de camp durant 2 setmanes en horari laboral:
- Del 12 al 23 de Març
- Horari de 8h a 20h
- En aquesta segona versió es va afegir una segona part de treball de camp d'una setmana (del 2 al 9 d'Abril).
- Anàlisi de l'ocupació dels conjunts d'aparcament de bicicleta pública
- S'ha dut a terme un tractament de les dades que s'ha dut a terme per a poder obtenir els valors d'ocupació diferenciant entre dues variables:
- Variable temporal:
- S'han definit tres franges temporals (matí – 8h a 12h-, migdia – 12h a 16h – i tarda – 16h a 20h)
- Variable geogràfica:
- S'ha plantejat l'anàlisi d'ocupació tant a nivell agregat com desagregat, fins a nivell de barri per a poder analitzar les tipologies associades a diferent agregació
- Realització de conclusions i proposta de possibles zones de creixement



L'ESTACIONAMENT DE BICICLETES, CICLOMOTORS I MOTOCICLES D'ÚS COMPARTIT EN RÈGIM D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA, AL TERME MUNICIPAL DE BARCELONA, en el qual es garanteixen els principis d'igualtat, objectivitat, publicitat i concurrència.

A banda, s'estableix un límit màxim de llicències per empresa per tal de garantir la competència, però no s'estableix cap límit mínim quedant aquest a consideració del sol·licitant i per tant afavorint la participació de PIMES.

A més, s'estableix un procediment de revisió anual del nombre de llicències disponibles, que contempla la incorporació de nous operadors d'acord amb el desitjable increment de la capacitat de l'espai públic d'absorbir vehicles no contaminants.

En conclusió, la regulació establerta es basa en un model dinàmic que reconeix tant la protecció de l'espai públic com l'exercici d'una activitat econòmica dins d'un marc de convivència. Aquest fet és vital fins i tot per a la supervivència de l'activitat ja que, com s'ha detectat en altres ciutats arreu el món, la sobresaturació de l'espai públic ha generat situacions de tensions que han portat a l'aplicació de sancions de quanties molt elevades i la retirada tant forçosa com voluntària dels operadors de vehicles compartits.

Per tant, l'estimació de l'al·legació de Smart Mobility en el sentit d'ajustar el nombre de llicències d'acord amb les dades facilitades pels operadors actuals reflecteix aquesta voluntat conciliadora. Donat que la saturació de la disponibilitat d'espai físic no depèn només de la capacitat de l'Ajuntament de proveir més places -en detriment d'altres usos- sinó que està subjecta a l'ocupació dels diferents tipus de persones usuàries, sembla raonable establir un marc de revisió a fi d'ajustar el nombre de llicències segons l'evolució conjunta de la ciutat i de l'activitat.

Així mateix, s'adverteix l'error material en l'article 3.5 de la regulació, en el sentit que on diu "*el nombre de llicències per a l'any 2019*", i ha de dir "*el nombre de llicències per al primer any*".

Per altra banda, en l'article 18 de la regulació s'estableix la possibilitat de revisió del nombre de llicències i determina que: "*L'Ajuntament pot modificar el nombre total de llicències temporals d'ús comú especial del domini públic mitjançant una revisió anual de l'ocupació de l'estacionament disponible a la ciutat per a bicicletes i motocicletes, en l'àmbit central de ciutat o de màxima concentració.*"

Per tant, en el cas que es donin les condicions necessàries d'ocupació de la via pública es podrà procedir a incrementar el nombre de llicències a atorgar, donant, en conseqüència, accés al mercat a noves empreses.



En conseqüència, sí que és cert que les llicències tindran una durada de 3 anys prorrogables a un any més, però el nombre de llicències a concedir serà revisat anualment, atorgant la possibilitat, per tant, que en aquest escenari es puguin convocar nous procediments per atorgar noves llicències, fet que suposa que la regulació sigui pro-competitiva i evita la creació de rendes regulatòries.

En quant a la possibilitat d'establir mesures menys restrictives, en relació a les establertes al punt 4.1 de l'informe d'al·legacions de l'ACCO2, s'opta per adoptar un sistema més flexible d'atorgament de les llicències en el sentit proposat, en certa manera, a l'informe. L'Ajuntament estima parcialment les al·legacions, en el sentit que procedeix a revisar el nombre de llicències a atorgar, així com el sistema de repartiment de les mateixes.

El mètode d'atorgament és el sorteig, tot incorporant un criteri de proporcionalitat i no exclusió de manera que el repartiment de les llicències entre els operadors es realitzarà tal i com es descriu a continuació:

1.- El procediment d'adjudicació de bicicletes i motocicletes serà independent i es procedirà per cada tipus de vehicle de la següent manera:

- a. Cada empresa pot sol·licitar el nombre màxim de llicències per empresa establert a l'article 3 de la present regulació.*
- b. Les empreses sol·licitants i admeses s'han d'ordenar mitjançant sorteig públic, als efectes d'establir l'ordre d'assignació de llicències.*
- c. El nombre total de les llicències assignades a cada empresa és el resultat de la suma de les operacions descrites en els següents punts:*
 - i. Es procedeix a dividir el nombre total de llicències establert a l'article 3 pel nombre de sol·licitants admesos. En primera instància s'adjudica a cada empresa el quocient resultant, nombre enter per defecte, o el nombre sol·licitat per empresa si aquest és inferior.*
 - ii. L'assignació de les llicències restants es realitzarà en segona instància seguint la regla precedent.*

² Pàgina 13 de l'Informe de l'ACO on proposa altres opcions d'intervenció regulatòria:

- 1.- La implantació d'un sistema de comunicació prèvia o d'una autorització demanial temporal
- 2.- La implantació d'un sistema de d'un sistema de llicències flexible que no estableixi un número de llicències màximes sinó un sistema de llicències inicials per operador que permeti a cada un dels operadors anar ampliant el nombre de llicències originals en funció de l'evolució de l'operativa de cada empresa de manera que es permet escalar la flota de manera progressiva i proporcionada amb la demanda.
- 3.- L'ampliació d'aparcaments per solucionar un problema de sobre ocupació de la via pública ajustant les places a la necessitat d'aparcament.
- 4.- La publicació d'un codi de bona conducta al que es demani l'adheriment dels operadors i en el que s'estableixin mesures (requisits d'exercici) que s'han de complir sense constituir una restricció d'entrada.
- 5.- La regulació d'usos de la via pública i l'aplicació estricta de les normes d'aparcament (requisits d'exercici).



- iii. *En cas que finalitzada aquesta segona instància restin llicències per assignar, aquestes s'assignaran per l'ordre de classificació del sorteig a les empreses que hagin sol·licitat un nombre de llicències superior a l'obtingut, fins a exhaurir el nombre total de llicències establertes a l'article 3, o al nombre total de llicències sol·licitades.*
- d. *Els resultats d'aquest procediment d'adjudicació de llicències serà notificat a les persones interessades.*
- e. *Un cop notificat el resultat del procediment d'adjudicació, les empreses han de presentar la documentació acreditativa del compliment de les condicions establertes a l'article 8 e), g) i h) i a l'article 15 de la present disposició en el termini de 10 dies. Un cop comprovada la documentació aportada s'atorgarà la llicència.*
- f. *Si queden llicències sobrants que per renúncia o per qualsevol altre motiu quedin vacants, aquestes s'acumulen fins a una nova convocatòria pública a realitzar de conformitat amb les prescripcions anteriorment descrites.*
- g. *Les empreses que renunciïn a llicències assignades, no poden participar en les convocatòries que es celebrin en el termini inferior a un any des del moment de la renúncia.*

En quant a les altres solucions proposades per l'ACCO, val a dir que:

En relació a la mesura proposada consistent en l'ampliació d'aparcaments per solucionar un problema de sobre ocupació de la via pública ajustant les places a la necessitat d'aparcament: Actualment hi ha motos que no utilitzen les places d'estacionament habilitades en calçada ni en aparcaments subterranis, i sovint fan servir les voreres i les zones transitades per vianants per estacionar. És per això i amb l'objectiu de donar major seguretat i confort als vianants, que actualment en qualsevol nou projecte d'un eix de carril bici, una nova reurbanització etc. s'introdueixen nous estacionaments en calçada tant per a bicicletes, com per a motos. Alhora, s'aprofiten les actuacions en aquests eixos per habilitar noves places d'estacionament de moto en calçada a tocar dels passos de vianants, per garantir major visibilitat al conductor i major seguretat al vianant.

Al marge de la creació de noves places d'estacionament per a motos, tant en calçada com en subsòl, per facilitar aquesta descongestió de les voreres, l'Ajuntament juntament amb la Guàrdia Urbana també va iniciar una campanya per recordar la normativa d'estacionament de motos en vorera per tal de rectificar mals hàbits i reduir l'impacte sobre els vianants. S'ha començat en aquells espais on existeix una major saturació, però poc a poc s'anirà fent extensiva a tota la ciutat.

Finalment, cal recordar que en cap cas es podria autoritzar una activitat que admeti, com a base pel seu funcionament l'incompliment d'una norma vigent.



En relació a la mesura proposada relativa a la publicació d'un codi de bona conducta al què es demani l'adheriment dels operadors i en el què s'estableixin mesures (requisits d'exercici) que s'han de complir sense constituir una restricció d'entrada :

Acceptem les recomanacions de l'ACCO, ja que s'ha estat treballant de manera conjunta amb els operadors un codi de bones pràctiques, que està en fase de tancament i acord final.

En definitiva, s'estimen parcialment les al·legacions en el sentit següent:

Es procedeix a modificar l'article 3.5 de la regulació, que queda redactat de la següent manera:

"El nombre de llicències per al primer any per les bicicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica es fixa en 3.975, de les quals només es poden adjudicar a una mateixa persona 1.325. En el cas dels ciclomotors i motocicletes, el nombre de llicències es fixa en 6.958, de les quals només es poden adjudicar a una mateixa persona 2.319. El nombre de llicències serà revisat anualment amb les condicions previstes a l'article 18 de la present disposició."

També es modifica l'article 16.1 de la regulació en relació al mètode de repartiment de les llicències, que queda redactat de la següent manera:

"1.El procediment d'adjudicació per a bicis i motos serà independent i es procedirà per cada tipus de vehicle de la manera següent:

- a. Cada empresa pot sol·licitar el nombre màxim de llicències per empresa establert a l'article 3 de la present regulació.
- b. Les empreses sol·licitants i admeses s'han d'ordenar mitjançant sorteig públic als efectes d'establir l'ordre d'assignació de llicències.
- c. El nombre total de les llicències assignades a cada empresa es el resultat de la suma de les operacions descrites en els següents punts:
 - i. Es procedeix a dividir el nombre total de llicències establert a l'article 3 pel nombre de sol·licitants admesos. En primera instància s'adjudica a cada empresa el quocient resultant, nombre enter per defecte, o el nombre sol·licitat per empresa si aquest es inferior.
 - ii. L'assignació de les llicències restants es realitzarà en segona instància seguint la regla precedent.
 - iii. En cas que finalitzada aquesta segona instància restin llicències per assignar, aquestes s'assignaran per l'ordre de classificació del sorteig a les empreses que hagin sol·licitat un nombre de llicències superior a l'obtingut fins aquest moment, fins a exhaurir el nombre total de llicències establertes a l'article 3, o al nombre total de llicències sol·licitades.



- d. *Els resultats d'aquest procediment d'adjudicació de llicències serà notificat a les persones interessades.*
- e. *Un cop notificat el resultat del procediment d'adjudicació, les empreses han de presentar la documentació acreditativa del compliment de les condicions establertes a l'article 8 e), g) i h) i a l'article 15 de la present disposició en el termini de 10 dies. Un cop comprovada la documentació aportada s'atorgarà la llicència.*
- f. *Si queden llicències sobrants que per renúncia o per qualsevol altre motiu quedin vacants, aquestes s'acumulen fins a una nova convocatòria pública a realitzar de conformitat amb les prescripcions anteriorment descrites.*
- g. *Les empreses que renunciïn a llicències assignades, no poden participar en les convocatòries que es celebrin en el termini inferior a un any des del moment de la renúncia.*

També es modifica l'article 8, que s'afegeix el punt n) que queda redactat de la següent manera:

"n) No concentrar més del 50% de la flota a la zona centre (assenyalada a l'Annex) per un període superior a les dues hores consecutives"

I en conseqüència, es modifica l'article 11, que queda redactat de la manera següent:

"i) Excedir, durant un període de dues hores consecutives, del límit fixat a l'article 8.n), de manera que es centri més del 50% de la flota en la zona centre assenyalada a l'Annex.

j) Qualsevol altre incompliment d'aquestes condicions."

Es procedeix a canviar l'article 15.f) que queda redactat de la següent manera:

f) Posar a disposició de l'Ajuntament les dades sobre la tipologia i model de vehicles que es situaran a l'espai públic per oferir el servei de vehicle d'ús compartit, els quals han de complir amb les obligacions que exigeix la legislació per a la seva circulació, els requisits de fabricació necessaris, els estàndards de seguretat internacional i els criteris fixats per l'Ajuntament en quant a seguretat viària i sostenibilitat, de bicicletes mecàniques o elèctriques i ciclomotors i motocicletes elèctriques, i estar adherits al Codi de bones pràctiques en matèria de seguretat viària.

1.5.- Finalment, la regulació aprovada inicialment inclou determinades obligacions que agreugen el caràcter restrictiu del numerus clausus (com és el cas de l'obligació de que els prestadors del servei actuïn en una àrea de cobertura mínima) o s'estableixin càrregues per als operadors de sharing (per exemple, l'assegurança d'un import mínim de 300.000 Euros) que van més enllà del previst per la normativa d'aplicació general,



per exemple per als operadors de lloguer de bicicletes i motocicletes que compten amb local sense que es justifiquin en termes de necessitat i proporcionalitat i no discriminació.

Resposta a l'al·legació:

Segons l'annex 2 de la Memòria tècnica, un dels punts necessaris per determinar l'establiment del sistema, és la cobertura viable de l'activitat a implantar.

Per tal de definir aquesta àrea es va fer un treball, dins els grups tècnics del Pacte per la mobilitat de bicisharing i motosharing, d'analitzar a nivell de cobertura territorial, l'oferta actual, la demanda del usuari tipus potencial, els aparcaments actuals de bici i moto, el transport públic i el cens de població.

Per tot l'exposat prèviament, i en detall al punt 1.4 d'aquest informe, el factor determinant per habilitar la prestació de l'activitat és l'ocupació de l'espai públic. En aquest sentit i com s'explica a la memòria tècnica facilitada per l'ajuntament, es determina un àrea central on es considera que, un cop estudiada la situació actual, es pot produir la sobreocupació de l'espai públic i es determina un nombre de llicències conforme a la protecció d'aquest espai.

Ara bé, cal recordar que el model de free floating que es vol regular té com a característica principal del sistema la mobilitat lliure dels persones usuàries i que segons les dades proveïdes pels operadors a les al·legacions de ADIGITAL (SMART MOBILITY) aquests desplaçaments ja es produeixen de facto fora de l'àrea central. Als efectes de protegir l'espai públic i d'acord amb les dades proveïdes pels operadors de Smart Mobility a les seves al·legacions, s'obliga a la distribució de les flotes dins l'àrea viable de cobertura evitant concentracions superiors al 50 % dins l'àrea central definida a l'annex. A aquests efectes, els operadors permetran que les persones usuàries puguin iniciar i finalitzar l'ús dels vehicles dins l'àrea viable esmentada,

No es considera doncs la limitació en quant a cobertura mínima, però si la capacitat dels operadors de justificar el repartiment de les seves flotes dins l'àrea de cobertura viable de manera que l'impacte total al territori no produeixi la saturació de l'espai públic en les condicions descrites en el paràgraf anterior.

En definitiva s'estimen parcialment les al·legacions en el següent sentit, de manera que queda redactat l'article 15.e de la següent manera:

"e) Permetre, als efectes de protegir l'espai públic corresponent, que les persones usuàries puguin fer servir els vehicles iniciant i finalitzant el servei a tota l'àrea definida en l'annex".

Per tant, s'introdueix un apartat nou en l'article 12 que queda redactat de la següent manera:



“e) No complir l'obligació prevista en l'apartat e) de l'article 15.”
Conseqüentment, queda modificat l'Annex al Decret, en el sentit de reflectir l'Àrea de cobertura viable.

En relació a l'assegurança d'un import mínim de 300.000 Euros, l'Ajuntament procedeix a estimar l'al·legació i en conseqüència, a modificar la clàusula 8.e) en el sentit que queda redactada de la següent manera:

“e) Disposar, en el moment d'atorgament de les llicències, de les assegurances de responsabilitat civil per cobrir els danys que es puguin ocasionar a terceres persones, siguin persones usuàries o no, i al domini públic. En el cas de les motos i els ciclomotors, han de tenir com a mínim, l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil establerta legalment. Aquestes assegurances, obligatòries per cada vehicle, s'han de mantenir vigents durant tota la durada de la llicència respectiva.”

2).- SMART MOBILITY.

2.1 En relació a les al·legacions sobre l'augment del nombre de llicències i el mètode de càlcul del nombre màxim de llicències al·legant que un sistema de llicències amb numerus clausus implica una restricció a l'entrada en el mercat contrària a la Directiva de Serveis i transcriu conclusions jurídiques de l'informe de la ACCO d'1 d'abril de 2019.

Resposta a l'al·legació:

En relació a les al·legacions presentades ens remetem a les respostes donades a les al·legacions de l'ACCO en el punt número 1.4 del present informe i a les respostes que es donaran a les al·legacions de l'Asociación Española d'Economia Digital i de Scoot Networks Iberia SL al punt 3.3 del present informe.

3) ASOC ESPAÑOLA ECONOMIA DIGITAL I SCOOT NETWORKS IBERIA S.L.

3.1 Infracció del principi de bona regulació i del principi de proporcionalitat per la regulació de llicències globalment considerada.

Resposta a l'al·legació:

Donat que el contingut de l'al·legació guarda identitat substancial en quant a l'argument amb l'al·legació resolta en el punt 1.4 del present informe ens remetem a la mateixa.



3.2 Infracció del principi de proporcionalitat per determinats elements de la regulació de llicències individualment considerats: numerus clausus de llicències, protecció del medi ambient, ocupació de la via pública. Incompliment de la regla cost-benefici.

Resposta a l'al·legació:

En remetem a l'apartat 1.4 del present informe. En quant a la regla cost-benefici val a dir que la memòria tècnica explicativa, que forma part de l'expedient administratiu, conté l'estudi econòmic realitzat per tal de valorar els efectes que es deriven de la implantació de la present regulació, descrivint els impactes financers directes e indirectes, els costos administratius i aquells relacionats amb els efectes sobre la competència.

Per tant, es desestima l'al·legació.

3.3 No fonamentació suficient del mètode de fixació del número màxim de llicències: l'estudi de l'oferta, demanda i matching no s'ha fet partint de dades reals dels operadors. Menció de l'abast i control de les facultats discrecionals, així com de l'aplicació del principi de seguretat jurídica.

Resposta a l'al·legació:

En quant a la fonamentació insuficient del mètode de fixació de les llicències, ens remetem a l'apartat 1.4 del present informe, donat que s'ha analitzat profusament aquest tema. Val a dir que s'ha valorat positivament les dades presentades pels operadors en aquesta al·legació i així ha quedat reflectit a la fixació del nombre de llicències segons la resposta donada a l'al·legació del punt 1.4 del present informe.

En quant a les facultats discrecionals, així com de l'aplicació del principi de seguretat jurídica, val a dir que en l'informe de serveis jurídics que consta a l'expedient, ja es va exposar que, per tal de limitar l'ús de l'espai públic que fan les empreses d'arrendament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit sense espais fixes d'estacionament, activitats anomenades "bicisharing" i "motosharing", cal tenir present: *"el principi de llibertat d'empresa establert a l'article 38 de la Constitució Espanyola, que consisteix en «el derecho a iniciar y sostener una actividad empresarial (STC 83/1984, de 24 de juliol, FJ 3) y a hacerlo en libre competencia (SSTC 88/1986, de 1 de juliol, FJ 4; y 135/1992, de 5 de octubre, FJ 8), lo que exige, entre otras cosas, la defensa de los empresarios contra prácticas, acuerdos, conductas o actuaciones atentatorias de esa libertad (STC 71/1982, de 30 de noviembre, FJ 15)" (STC 96/2002, de 25 d'abril, FJ 11)».*

La llibertat d'empresa recollida a la constitució, no és un dret absolut ni incondicionat, sinó que es troba sotmès a límits que es deriven de la «regulació que, de las distintas actividades empresariales en concreto, puedan establecer los poderes públicos» (entre moltes d'altres, STC 103/2018, de 4 d'octubre, FJ 8).



I estableixen que: "El Tribunal Constitucional permet les regulacions dels poders públics que afectin a l'exercici d'una activitat empresarial sempre que siguin «adecuadas para promover un objetivo considerado constitucionalmente legítimo y que las limitaciones que tales regulaciones impongan sobre el libre ejercicio de una actividad económica no conlleven, debido a su intensidad, una privación del referido derecho» (STC 89/2017, de 4 de juliol, FJ 14).

Així, el Tribunal Constitucional ha establert que «la libertad de empresa reconocida en el art. 38 CE exige que las regulaciones públicas que afectan al ejercicio de una actividad empresarial, sin afectar al propio acceso a la misma, sean constitucionalmente adecuadas», es decir "no sean en sí mismas irracionales o arbitrarias" y garanticen "la igualdad de limitaciones de la actividad económica para las empresas de una misma clase ante cada ordenamiento individualmente considerado" (STC 53/2014, de 10 de abril, FJ 7)» (STC 30/2016, de 18 de febrer, FJ 6)."

Concloent, per tant que: "d'acord amb la doctrina del Tribunal Constitucional cal valorar si les regulacions que afecten a l'exercici d'activitats empresarials i que en definitiva afecten a la llibertat d'empresa i de competència, tenen una finalitat legítima, és a dir, que no són arbitràries, permeten l'accés a l'exercici de l'activitat empresarial sense arribar a impedir-lo i garanteixen la igualtat de limitacions per l'exercici de l'activitat a les empreses d'una mateixa classe. En el cas que ens ocupa la regulació que s'estableix persegueix una finalitat legítima com és la protecció de l'espai públic i la preservació de la mobilitat urbana, donant prioritat a l'ús comú general que fa de l'espai públic la ciutadania, front l'ús comú especial que fan les empreses de bicisharing i motosharing, també garanteix l'accés a l'exercici de l'activitat empresarial sense arribar a impedir-lo i la igualtat de limitacions per a totes les empreses, en aquest sentit, el procediment d'adjudicació de les llicències que s'estableix és el sorteig, en el qual es garanteixen els principis d'igualtat, objectivitat, publicitat i concurrència, a banda, s'estableix un límit màxim de llicències per empresa per tal de garantir la competència, a més el nombre total de llicències es revisarà anualment podent-se incrementar en el cas de què es donin les condicions necessàries d'ocupació de la via pública i, per tant, donant accés al mercat a noves empreses i, per últim, el fet de què les llicències siguin temporals, concretament tenen una durada de tres anys prorrogable per un any més, i intransmissibles, fa que la regulació sigui pro-competitiva i evita la creació de rendes regulatòries."

Per tot l'exposat, es desestima l'al·legació.

3.4 Infracció de la normativa reguladora del lliure accés a les activitats de serveis i a la unitat de mercat. S'està establint un règim d'autorització per dur a terme l'activitat de mobilitat compartida, que està sotmès a la Directiva 2006/123/CE, la Llei 17/2009 i la Llei 20/2013

Resposta a l'al·legació:



La regulació no supedita l'accés a les llicències a cap requisit de naturalesa econòmica que condicioni la concessió de les mateixes, únicament s'exigeix el pagament de l'oportuna taxa per l'aprofitament especial del domini públic. És només a efectes de harmonitzar les diverses necessitats ciutadanes (ús públic i pacífic de l'espai públic, necessitats de transport, etc.) que s'aprova la present disposició amb l'objectiu de regular l'ocupació de l'espai públic limitant el desenvolupament de l'activitat econòmica a fi d'evitar la saturació del mateix. Per altra banda, cal considerar que l'ús especial del domini públic només es pot atorgar en cas d'existència d'un interès general en el mateix, interès que ha quedat acreditat a l'expedient.

La present regulació no té per objectiu en cap cas l'activitat econòmica de sharing. La disposició de caràcter general es dicta en desenvolupament de l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics i l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles (article 2 de la regulació) amb la finalitat limitar del nombre de llicències per l'aprofitament especial del domini públic, d'acord amb les necessitats ciutadanes i l'interès públic.

En conseqüència, es desestima l'al·legació.

3.5 Vulneració de la neutralitat competitiva al ser l'Ajuntament un operador del mateix mercat

Resposta a l'al·legació:

Ens remetem a la resposta donada en l'apartat 1.3 d'aquest informe en el sentit que es desestimen les al·legacions.

3.6 Il·legalitat de l'establiment d'una àrea de cobertura mínima

Resposta a l'al·legació:

Ens remetem a la resposta a les al·legacions presentades per l'ACCO, que consta a l'apartat 1.5 del present informe.

3.7 Vulneració del procediment establert: manca de notificació a la Comissió Europea

Resposta a l'al·legació:

Com ha quedat exposat en el punt 3.4 del present informe, no ens trobem davant de cap dels supòsits contemplats en l'article 11 de la Llei 17/2009, motiu pel qual no resulta necessari notificar la seva tramitació a la Comissió Europea.

Per tant, es desestima l'al·legació.

3.8 Il·legalitat del sistema sancionador



Resposta a l'al·legació:

La present regulació té naturalesa de disposició de caràcter general dictada en desenvolupament de l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics (OUVEP) i l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles. L'OUVEP estableix, en el seu article 63.4.f), les infraccions en relació als usos sotmesos a llicència, entre elles: *"incomplir les condicions o les obligacions que s'estableixin a l'ordenança o a la llicència municipal en relació als usos especials o als usos privatius"*. En base a aquest article, es poden establir les condicions de les llicències, que s'han regulat a l'article 11 de la regulació. Les sancions que poden generar els incompliments establerts en la regulació, són aquelles establertes a l'article 65.1.a) de l'esmentada ordenança, que estableix l'import de les infraccions lleus (multes fins a 450,76 Euros), en relació a l'article 11 de la pròpia regulació.

En conseqüència, es desestimen les al·legacions.

3.9 Proposta de modificació de la regulació de llicències

S'estima parcialment aquesta al·legació, ajustant el nombre final de llicències disponibles en funció de les dades d'ocupació de l'àrea central posades a disposició pels operadors segons l'establert en l'apartat 1.4 del present informe.

- 1. 4) BARCELONA CYCLE CO, ASSOCIACIÓ AMICS DE LA RAMBLA, ASSOCIACIÓ DE VEÏNS BARCELONETA, BY-CYCLE, RENT A BIKE IN BARCELONA, ASSOCIACIÓ BICITOURS BARCELONA FUNDACIÓ BARCELONA COMERÇ, RABBIT BIKE, CLASSIC BIKES, [REDACTED], BICILONA S.L, SUNSHI BISUTERÍA S.L, LEMON BIKES S.L, GREMI DE COMERCIANTS DE BICILETES DE CATALUNYA, BICI CULTURAL, UNIÓ EIXOS COMERCIALS TURÍSTICS BARCELONA OBERTA, COLOR BIKES SL., JustBikeBCN (Speedygo Rent S.L.),**

Degut a la identitat del contingut de les al·legacions dels esmentats operadors, es procedeix a donar resposta conjunta de les mateixes en relació als conceptes que guarden identitat substancial.

4.1 No realització d'un procés participatiu de consulta segons el Reglament de participació ciutadana

Resposta a l'al·legació:

La Carta Municipal preveu el dret dels ciutadans a intervenir —directament o mitjançant les associacions ciutadanes— en la gestió dels assumptes públics, a través



dels òrgans, les instàncies o els mecanismes de participació, i correspon a l'Ajuntament garantir i impulsar aquest dret a tots els habitants de la ciutat.

D'aquesta manera, per assegurar l'encert, l'oportunitat, la transparència i la legitimitat de la regulació i les llicències, els sectors socials i econòmics sobre els quals incideix aquesta mesura van participar de manera activa en la presa de decisions relativa al vehicle compartit.

Per tant, durant aquest període previ a la regulació s'ha consultat als interlocutors representatius dels interessos afectats, en el que es van establir els següents objectius generals:

- Garantir la transparència i legitimitat del procés d'elaboració del marc regulador de la mobilitat amb vehicle d'ús compartit
- Ampliar l'anàlisi previ d'impactes del carsharing, incorporant les propostes, opinions i visions dels participants
- Identificar, recollir i valorar les diferents alternatives i propostes d'actuació plantejades
- Recollir les aportacions de tot tipus, tant propostes concretes, com objectius que els agents puguin plantejar durant el debat
- Validar la proposta d'actuació i regulació plantejada

El calendari de sessions realitzades va ser el següent:

Part de les sessions genèriques del Pacte i, per tal de fer més operatiu el treball, s'han constituït grups de treball reduïts formats per representants dels diferents sectors: bicicletes, motos, cotxes i visió metropolitana i de ciutat. En total, fins al moment s'han realitzat 9 sessions de treball amb els diferents grups: dues sessions del pacte, dues sessions de bikesharing, dues amb el grup de motosharing, dues amb el grup de carsharing i, per últim, una amb el grup de visió de ciutat.

En ordre cronològic, les sessions fins al moment han sigut:

- Primera sessió del Pacte: Anàlisi – 16 d'octubre 2017
- Primera ronda de sessions temàtiques amb els col·lectius de Bikesharing, Motosharing, Carsharing i visió de ciutat – Novembre 2017
- Segona ronda de sessions temàtiques amb els col·lectius de Bikesharing, Motosharing i Carsharing – Gener 2018
- Segona sessió del Pacte: proposta de regulació del bikesharing i motosharing – 28 de febrer 2018

Durant aquestes sessions, s'ha explicat als diferents agents el context i les problemàtiques actuals del vehicle compartit a la ciutat, les seves potencialitats i el posicionament de l'Ajuntament envers aquests sistemes.



Concretament, a la primera sessió del pacte es va presentar la diagnosi del vehicle compartit i l'experiència d'altres ciutats europees en aquest tema, i es va explicar que l'objectiu municipal és establir un marc regulador, tenint en compte les potencialitats d'aquest mode de desplaçament, però també els impactes negatius que poden generar.

Durant la segona sessió del pacte, un cop havent fet dues trobades individuals amb cada grup de treball (moto, cotxe i bici) per avançar amb la proposta de regulació, es va explicar la proposta de regulació dels vehicles multiusuari i es va anunciar que properament es faria una nova reunió per explicar el procés d'atorgament de llicències per als operadors de motos i bicicletes compartides.

Adicionalment, en paral·lel a totes aquestes sessions conjuntes, també s'han mantingut diverses reunions individuals amb participants i empreses del sector, per tal de tractar amb major profunditat els dubtes generats sobre l'anàlisi i la proposta de regulació i poder rebre amb detall les aportacions sobre la matèria. Així, algunes de les entitats amb les que s'han mantingut reunions individualitzades han sigut:

- Autoritat Catalana de la Competència
- Avancar
- Biciregistro
- Bicitours Barcelona
- Bluemove
- Car2go
- Donkey Republic
- Dropbyke
- Drivy
- eCooltra
- EMOV
- LimeBike
- Mobike
- Obike
- Plataforma compartir.org
- Repsol carsharing
- Scutu
- SEAT
- Silence
- Scoot
- Urbo
- Yugo

En particular la relació entre l'Ajuntament de Barcelona i els signants de l'escrit inclouen:

- Reunió amb el representant de l'Associació Bicitours Barcelona en 6 d'Abril del 2017, en atenció a la petició rebuda.
- Reunió amb el representant de l'Associació Bicitours Barcelona en 29 de setembre del 2017, en atenció a la petició rebuda.



- Sessió oberta del Pacte per la Mobilitat sobre anàlisi del vehicle compartit el 16 d'octubre del 2017
- Sessió grup de treball derivat del Pacte per la Mobilitat sobre Bicicleta compartida el 13 de Novembre de 2017.
- Sessió grup de treball derivat del Pacte per la Mobilitat sobre Bicicleta compartida el 11 de Gener de 2018.
- Reunió amb el representant de l'Associació Bicitours el 22 de Febrer de 2018.
- Sessió oberta del Pacte per la Mobilitat sobre anàlisi del vehicle compartit el 28 de Febrer del 2018

Per l'exposat, els sectors afectats per la mesura han participat activament des de l'inici de les sessions informatives a l'efecte.

En quant a l'aplicació del Reglament de participació ciutadana, l'article 37 de l'esmentat reglament estableix els processos participatius preceptius als què els hi resulta d'aplicació. L'esmentat Reglament, no preveu que la participació ciutadana sigui preceptiva en els Decrets d'Alcaldia.

Les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, que comprenen les directrius de tècnica normativa i les directrius sobre la tramitació de l'expedient per a l'aprovació de les ordenances, els reglaments i els decrets, aprovades per la Comissió de Govern de 15 d'abril de 2015, estableixen en el seu apartat 2.2 els tràmits dels expedients per a l'aprovació dels decrets de la Comissió de Govern i de l'Alcaldia.

Tal i com exigeixen les esmentades Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, la proposta de regulació va acompanyada de la memòria que justifica la necessitat de la disposició i l'adequació d'aquesta als fins que es persegueixen, el marc normatiu en què s'insereix el projecte de disposició i la competència de l'Ajuntament de Barcelona sobre la matèria, i consta de l'anàlisi de l'impacte normatiu, d'impacte de gènere, d'impacte socioeconòmic i pressupostari i fiscal. Així mateix, també es justifica en la memòria el límit del nombre total de llicències a adjudicar, així com informe dels Serveis Jurídics Centrals.

Adicionalment, d'acord amb l'article 133 de la Llei 39/2015 d'1 de octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, que estableix la participació dels ciutadans en el procediment d'elaboració de normes amb rang de llei i reglaments, s'ha procedit a donar compliment de l'esmentat tràmit de consulta prèvia. L'expedient inclou els documents que acrediten que no s'han realitzat al·legacions durant el període de consulta.

Per tot l'exposat, es desestima l'al·legació.

4.2 Sobreocupació del domini públic amb vulneració de l'ordenança d'ocupació del domini públic i sense haver acreditar existència d'interès públic. Premi a l'abús



continuat. Greuge comparatiu amb el comerç local. Afavoriment de determinades empreses amb vulneració del dret de la competència. Extralimitació de competències Creació d'un sistema de competència deslleial per a les petites empreses locals amb vulneració de la Llei de Competència deslleial i la Llei de Defensa de la competència. Agravi comparatiu per al comerç local.

Resposta a l'al·legació:

Atès que les esmentades al·legacions presenten una identitat de contingut es procedeix a respondre a les mateixes de manera conjunta.

El contingut va relacionat amb les respostes donades a les al·legacions dels apartats 4.3 i 3.3 del present informe a les què ens remetem.

La regulació persegueix una finalitat legítima com és la protecció de l'espai públic i la preservació de la mobilitat urbana, donant prioritat a l'ús comú general que fa de l'espai públic la ciutadania, front l'ús comú especial que fan les empreses de bicisharing i motosharing, també garanteix l'accés a l'exercici de l'activitat empresarial sense arribar a impedir-lo i la igualtat de limitacions per a totes les empreses.

Es considera que està acreditat l'interès públic en l'establiment i adopció de les presents mesures, que persegueixen la regulació de l'espai públic i limitar la saturació del mateix.

En quant a la vulneració de l'apartat 2.3 i 2.4 de la OUVPE, la preferència als usos o activitats prioritàries per a l'interès públic, front als privats, ve determinada precisament, per la voluntat de prioritzar aquelles activitats públiques front les activitats privades que puguin exercir els operadors, sense que aquesta regulació impliqui una vulneració del lliure exercici del dret constitucional de llibertat d'empresa i sempre que aquests no comportin perjudicis significatius per a l'interès públic. Com ja s'ha analitzat anteriorment en el punt 3.3, la jurisprudència constitucionalista va fixar els límits i condicionants del dret a l'exercici de la llibertat d'empresa.

La corporació no persegueix, tal i com manifesta la persona al·legant la privació de l'espai públic en detriment de la ciutadania, ni que el petit comerç sigui perjudicat, sinó, al contrari, persegueix la seva regulació sense vulnerar lliure exercici del dret constitucional de llibertat d'empresa i amb la legítima finalitat de regular la ocupació de l'espai i evitar la seva saturació, realitat que existeix en el moment actual i que requereix d'una regulació imminent.

La regulació no pretén atorgar cap avantatge competitiu a cap operador determinat sinó regular una situació de fet existent i que es manifesta com una tendència de futur general de totes les grans ciutats. Es tracta de regular una activitat de nova aparició i que es diferencia notablement, tant per les seves característiques com pel públic a qui



va destinada, de l'activitat d'arrendament turístic de bicicletes duta a terme per determinats comerços locals de la ciutat.

En quant a l'aplicació de l'article 9.2 i 28.1 b) al·legats resulten d'aplicació al present supòsit i constitueixen fonament de la creació de la pròpia regulació.

Al respecte de l'article 29.21 de l'ordenança de circulació (s'aprecia un error en la disposició al·legada per la empresa, entenent que es vol referir a l'ordenança de circulació) ens remetem a l'establert a l'apartat 11.3 del present informe.

4.3 Ocupació massiva de l'espai públic amb vulneració de les ordenances reguladores de l'ocupació de l'espai públic

Resposta a l'al·legació:

Aquesta resposta va relacionada amb els arguments establerts a l'al·legació 4.2, per tant ens remetem a la mateixa.

L'activitat municipal al respecte de les noves formes de mobilitat ha estat (i és) especialment intensa, i per aquest motiu s'ha treballat en donar una solució jurídica a la possible saturació de l'espai públic. En cap cas es pot afirmar que l'Ajuntament no estigui actuant per regular les diverses formes de mobilitat que van sorgint, així però, com és obvi, l'Ajuntament actua en el marc de les seves competències, i respecte al cas que ens ocupa, en els àmbits de l'ocupació de l'espai públic i la mobilitat.

Adicionalment, com ja s'ha exposat anteriorment, precisament l'interès públic de la present regulació rau en la voluntat municipal de regular l'ús i ocupació de l'espai públic, mitjançant l'atorgament de llicències per un ús especial de l'espai públic, en atenció a l'aparició de noves modalitats de transport que comporten una major ocupació de l'espai públic, com ara el sharing. Aquest increment de vehicles comporta, a més a més, una major presència de vehicles compartits vinculats a activitats d'explotació econòmica que està provocant en algunes zones la seva sobreocupació (tal i com les persones al·legants manifesten) i l'increment de la intensitat de l'ocupació de l'espai públic, en detriment de l'ús general de la ciutadania, tal i com ha estat justificat en els documents anteriorment esmentats i presents a l'expedient.

La persona al·legant manifesta que la mesura fomenta la sobreocupació de l'espai públic al atorgar llicències per l'ocupació de l'espai. No obstant, com ja s'ha exposat anteriorment, les sentències del Tribunal Constitucional, STC 53/2014, de 10 de abril, i STC 30/2016, de 18 de febrer, ja van exposar que les regulacions que afecten a l'exercici d'activitats empresarials i que en definitiva afecten a la llibertat d'empresa i de competència, han de tenir una finalitat legítima, no ser arbitràries, permetre l'accés a l'exercici de l'activitat empresarial sense arribar a impedir-lo i garantir la igualtat de limitacions per l'exercici de l'activitat a les empreses d'una mateixa classe. Per tant, no resulta conforme a la jurisprudència constitucionalista, adoptar mesures que



impedeixin el dret de llibertat d'empresa, que afectin a l'exercici d'activitats empresarials i en conseqüència, que prohibeixin determinades activitats econòmiques com la del sharing.

Adicionalment, la normativa regula l'atorgament de les llicències en base al procediment de sorteig, per tant, la manifestació de la persona al·legant relativa a l'afavoriment de tres empreses del mercat en detriment de les altres no resulta versemblant, en tant que el procediment d'atorgament garanteix els principis d'igualtat, objectivitat, publicitat i concurrència, podent-se revisar anualment el nombre de les mateixes i podent-se incrementar en el cas de què es donin les condicions necessàries d'ocupació de la via pública. Per tant, la disposició pretén donar accés al mercat a noves empreses constituint una regulació pro-competitiva que evita la creació de rendes regulatòries. A més a més, com ja s'ha analitzat en l'apartat 1.4, el sistema de repartiment per sorteig implicarà que tots els operadors que sol·licitin les llicències puguin obtenir un nombre de llicències, desacreditant totalment, l'al·legació per la empresa relativa a què el mètode de repartiment solament afavoreix a tres empreses del sector.

Per tot l'exposat, es desestima l'al·legació.

4.4 Prohibició de reparació i manteniment de les bicicletes en l'espai públic i que sigui duta a terme en els locals.

Resposta a l'al·legació:

L'OUVEP estableix en l'article 63, relatiu a les infraccions en relació als usos de les llicències, els comportaments susceptibles de ser sancionats, entre els quals s'estableix la prohibició de realitzar a la via pública treballs propis d'oficis o professions sense autorització municipal quan aquesta sigui necessària. Així mateix, també estableix la prohibició de fer activitats o usos especials o privatis sense l'oportuna llicència.

Per tant, es desestima l'al·legació.

4.5 Que els pàrquings no puguin ser utilitzats per a l'aparcament de la flota de lloguer d'empreses privades ni per a qualsevol altra finalitat econòmica, com ara patinets i altres vehicles d'ús comercial per assegurar l'ordre i la convivència. Que els pàrquings siguin destinats a us públic. Restricció dels pàrquings en el districte de Ciutat Vella.

Resposta a l'al·legació:

Donat que el principi de regulació es basa en protegir la sobreocupació de l'espai públic i que, en concret, al districte de Ciutat Vella, l'ocupació actual tant de bicicletes



com de motos excedeix l'oferta disponible, segons es descriu a la memòria tècnica, l'Ajuntament avaluarà establir els mecanismes necessaris per corregir els efectes desfavorables que el nou ús pugui provocar, de conformitat a l'article 2 i 7 de l'OUVEP.

Així mateix, ens remetem a l'apartat 4.6 donada la identitat de fonament.

4.6 Petició relativa a la capacitat màxima de 30 bicicletes i que no podran existir punts davant d'un establiment comercial, el punt de localització haurà d'estar a 200 metres.

Resposta a l'al·legació:

Com ja s'ha fet esment a la descripció de l'activitat, el sistema free floating no disposa de punts de concentració de vehicles delimitats a l'espai públic, sinó que s'usen els punts lliures disponibles segons les condicions d'aparcament dels diferents tipus de vehicles. Tenint en compte l'ocupació de places justificada a la memòria tècnica i que en cap cas s'atribuiran reserves a l'activitat econòmica, es desestima aquesta al·legació.

En quant a l'al·legació relativa a què no podran existir punts davant d'un establiment comercial i que el punt de localització haurà d'estar a 200 metres, la finalitat d'aquesta regulació, com ja s'ha insistit al llarg del document és la regulació de l'ús de l'espai públic sense voluntat d'entrar a la regulació de dues modalitats d'activitat com són el sistema free floating ja descrit al document i el model que opera des de local conegut com round trip on els vehicles es lloguen i retornen a un local determinat i no estan subjectes a les condicions d'operació des de l'espai públic. La regulació de les ubicacions dels pàrquings de motocicletes i ancoratges de bicicletes situats a l'espai públic, resta exclosa de la present disposició.

Per tant, es desestimen l' al·legació.

4.7 Petició d'obertura de procés participatiu de consulta als sectors implicats

Resposta a l'al·legació:

Ens remetem a la resposta donada en l'al·legació de l'apartat 4.1 del present informe.

5) CIUTADANS GRUP MUNICIPAL

5.1 Que no es procedeixi a l'aprovació definitiva de la regulació fins que no s'hagi constituït nou govern municipal atès que:

- 1.- Les llicències tindran una vigència de 3 anys motiu pel qual hipoteca les polítiques de mobilitat del govern municipal que resulti de les eleccions.
2. No ha existit debat amb els diferents grups municipals.



3. No s'ha fet memòria justificativa de la necessitat i idoneïtat.

Resposta a l'al·legació:

La present regulació es dicta en desenvolupament de les previsions esmentades de l'Ordenança sobre l'ús de les vies i espais públics i també de l'article 26.2 d) de la Carta Municipal. L'òrgan competent per aprovar tant inicialment com definitivament aquesta regulació és l'Alcaldia, de conformitat amb els articles 7, 46 i 48 de l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics, aprovada pel plenari del Consell Municipal de 27 de novembre de 1998.

La present regulació ha seguit la tramitació establerta en l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 de octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, que estableix la participació dels ciutadans en el procediment d'elaboració de normes amb rang de llei i reglaments, s'ha procedit a donar compliment de l'esmentat tràmit de consulta prèvia.

Pel que fa al contingut de la proposta de regulació compleix amb els requisits fixats en les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals, i conté la memòria justificativa on es contempla la necessitat i idoneïtat de la mesura.

Per l'exposat anteriorment, la proposta ha sigut tramitada conforme a la legislació vigent i conforme a dret.

Per l'exposat, es desestimen les al·legacions.

6) COOL FISH

6.1 Proposta d'establiment d'un règim de distàncies mínimes, proposta de limitació del percentatge dels aparcaments que poden ser ocupats per bicicletes compartides i limitació del nombre de bicicletes compartides que poden estar juntes

Resposta a l'al·legació:

Donada la identitat de fonament, ens remetem a l'apartat 4.6 del present informe.

6.2 Proposta d'imposar als operadors disposar d'establiment obert al públic i telèfon d'atenció al client

Resposta a l'al·legació:



Tal i com s'ha reiterat en el present informe, el decret no regula les condicions de l'activitat sinó les condicions d'ocupació de l'espai públic.

Per tant, es desestima l'al·legació.

6.3 Proposta de reducció del nombre de bicicletes compartides.

Resposta a l'al·legació:

El dimensionament del nombre de llicències es fa en previsió a l'ocupació d'espai públic, amb voluntat d'harmonitzar l'ús públic i privat segons OUVEP art 2.4.

Per tant, es desestima l'al·legació.

6.4 Proposta d'imposició de condicionants mediambientals als operadors.

Resposta a l'al·legació:

A l'article 15.f) relatiu les condicions dels operadors, es fan constar les condicions de sostenibilitat de la flota per a la concessió de les llicències.

7) ACCIONA MOBILITY S.A

7.1 El sistema de llicències amb numerus clausus no està ben justificat econòmicament i jurídica. Increment de les llicències.

En relació a aquestes al·legacions i donada la relació i connexió del contingut de les mateixes amb l'establert a l'apartat 1.4 ens remetem a les mateixes per tal de donar resposta.

7.2 El sistema marca uns nivells de solvència i exigència als operadors que no garanteix que aquests tinguin garantia suficient per prestar el servei, afavorint l'especulació

Resposta a l'al·legació:

Les condicions per atorgar les llicències es fixen a l'article 8, obligacions respecte a les quals els operadors hauran d'acreditar el seu compliment abans de l'atorgament de les llicències. Les obligacions dels titulars de les llicències venen determinades per tal de garantir exclusivament la regulació, limitació i evitació de la saturació de l'espai públic.

No ens trobem davant dels supòsits de solvència, atès que no li resulta d'aplicació la legislació de contractes públics.



Es desestima l'al·legació.

7.3 Proposta d'exigir als operadors aspectes tendents a garantir la prestació directa del servei:

- Valoració de la capacitat del operador i del producte:

Resposta a l'al·legació:

L'article 8 estableix els deures i obligacions de les persones titulars de la llicència, únicament relacionats amb la finalitat de donar compliment a la finalitat que es persegueix, la regulació de l'espai públic. Els altres aspectes, relacionats amb l'activitat econòmica no formen part de la competència de l'Ajuntament.

Es desestima l'al·legació.

- Prohibició de subcontractar més del 50% de les activitats.

Resposta a l'al·legació:

No resulta adient regular aquests aspectes en tant que no s'està regulant l'activitat econòmica, sinó l'ocupació de l'espai públic. En tot cas, l'exigència d'una prohibició de subcontractació resta inclosa en els supòsits de la legislació de contractació del sector públic, no en la normativa de regulació d'ús de l'espai públic, i en el present cas no ens trobem davant d'un supòsit d'aplicació de la Llei de contractes del sector públic.

Es desestima l'al·legació.

- Exigència de constitució de garantia del 25%

Resposta a l'al·legació:

L'article 8. h) estableix l'obligació de constituir una garantia per assegurar el bon compliment de les condicions de la llicència, que s'estableix en un 10% de l'import de la taxa pel conjunt de vehicle.

Es desestima l'al·legació.

- Exigència d'experiència prèvia en serveis similars en algun país de la Unió Europea

Resposta a l'al·legació:



No resulta adient regular aquests aspectes en tant que no s'està regulant l'activitat econòmica, sinó l'ocupació de l'espai públic. En tot cas, l'exigència d'una solvència determinada resta inclosa en els supòsits de la legislació de contractació del sector públic, no en la normativa de regulació d'ús de l'espai públic que remet a la possibilitat d'establir determinades condicions de la llicència per assegurar la finalitat pública que es persegueix amb la mesura, en aquest cas, la mobilitat i no saturació de l'espai públic.

Es desestima l'al·legació.

- Exigència de nivells mínims de servei

Resposta a l'al·legació:

La regulació estableix, d'acord amb l'exposició de motius, el règim de garanties per protegir les afectacions al domini públic: l'obligatorietat d'assegurança vinculada a l'exercici de l'activitat, l'establiment d'una cessió de dades i una garantia econòmica vinculada a l'ús que l'activitat fa de l'espai públic.

Resta al lliure criteri de l'operador establir els paràmetres de qualitat de l'activitat que es vol implantar.

Es desestima l'al·legació.

8) MARFINA

8.1 Vulneració del principi de llibertat d'establiment i d'intervenció mínima de l'Administració en l'activitat econòmica amb vulneració de la Directiva de Serveis, les Lleis 39/2015 i 40/2015, l'art. 69 de la Llei 30/2015, la Llei 17/2009 i l'art. 84 de la LBRL, i la Llei 20/2013, la Llei 26/2010. L'Ajuntament de Barcelona no està legitimat per introduir barreres a l'establiment d'un servei inclòs en la Directiva Bolkenstein. Limitació arbitrària del nombre de llicències.

En relació a aquestes al·legacions i donada la relació i connexió del contingut de les mateixes amb les al·legacions respostes als apartats 4.2 i 4.3 del present informe ens remetem a les mateixes per tal de donar resposta.

8.2 Regulació asimètrica amb altres activitats assimilables: necessitat d'una regulació global del model de mobilitat que no restringeixi arbitràriament la llibertat d'empresa només en determinades modalitats d'activitat (principis de necessitat, proporcionalitat i bona regulació). Insuficiència del nombre mínim de llicències i inadequació. Limitació arbitrària del nombre de llicències. Vulneració del deure de neutralitat competitiva



En relació a aquestes al·legacions i donada la relació i connexió del contingut de les mateixes amb les al·legacions respostes als apartats 1.1, 1.3 i 1.4 del present informe ens remetem a les mateixes per tal de donar resposta.

8.3 Insuficiència del termini de vigència inicialment establert

Resposta a l'al·legació:

En quant a la regulació de l'espai que l'Ajuntament porta a terme, la distribució de les llicències es fa de manera proporcional entre tots els operadors, garantint d'aquesta manera la continuïtat de l'activitat a través dels processos de renovació i nova adjudicació escaients. Malgrat que no és objecte d'aquest decret la regulació i els termes en els quals es produeix l'activitat econòmica com a tal, val la pena recordar que és pràctica habitual entre els operadors d'aquest tipus de serveis, traslladar les flotes entre diferents localitzacions per poder donar cobertura a la demanda. En aquest sentit, les amortitzacions de vehicles a les que es fa referència no poden ser atribuïdes a una ciutat en concret, sinó al balanç de la totalitat de la flota desplegada a localitzacions diverses i en el cas que ens ocupa, el potencial canvi del nombre de llicències de l'operador tret un procés de nova adjudicació representaria la reubicació d'un cert nombre d'unitats a aportar o a retirar de la ciutat que en cap cas s'aproximaria a la totalitat de la flota desplegada originalment. Per tant, es desestima l'al·legació

8.4 Necessitat de preveure una clàusula de progrés

Resposta a l'al·legació:

El procediment d'adjudicació garanteix la inclusió de tots els operadors que es presentin a l'adjudicació i compleixin els requeriments. A més, la regulació preveu la possibilitat d'incrementar el nombre de llicències disponibles i en conseqüència el nombre màxim de llicències que es podran demanar amb revisions anuals que contemplin tant l'increment potencial de la capacitat de l'espai públic per acollir l'ús com la distribució real de les flotes desplegadas al territori per assolir el desitjat equilibri entre la protecció de ús general i la necessitat de l'activitat. Per tant, el contingut d'aquesta al·legació es considera inclòs en la regulació.

8.5 Incoherències del regim d'infraccions i sancions. La remissió genèrica al sistema sancionador de l'ordenança d'ús de vies i espais públics, al no diferenciar entre infraccions atribuïbles a l'operador i infraccions de les persones usuàries, vulnera l'article 28 de la Llei 40/2015 i l'article 82 del RDL 6/2015.

Resposta a l'al·legació:

L'article 11 de la regulació estableix els incompliments que comporten sanció corresponent. Estableix una remissió al règim d'infraccions i sancions previst a



l'OUVEP i a més a més, estableix els incompliments de la llicència en base a l'establert a l'article 63.4.f) de l'OUVEP, que estableix les infraccions en relació als usos sotmesos a llicència, entre elles: "*incomplir les condicions o les obligacions que s'estableixin a l'ordenança o a la llicència municipal en relació als usos especials o als usos privatus*".

Els incompliments relacionats a la regulació, són aquells relacionats amb l'ús especial de l'ocupació de l'espai públic i que s'imposen al titular de la mateixa per resultar obligacions relacionades amb la preservació de l'esmentat espai públic.

No obstant l'anterior, aquestes sancions s'interposen sens perjudici de la possible repetició que pot fer-ne aquest envers la persona usuària del vehicle, de conformitat a l'establert a l'article 8. l) de la regulació.

Les al·legacions es desestimen.

8.6 La infracció de l'art. 11.1e) és d'impossible compliment i es contradiu amb l'article 8 j): termini per ancorar les bicicletes. A més cal millorar el redactat de l'article

Resposta a l'al·legació:

Els articles a que es fa esment fan referència a diferents tipus de terminis. En aquest punt, cal recordar l'operativa habitual d'aquest tipus de sistemes:

Previ registre, una app mostra a la persona usuària on està el vehicle més proper i li permet desbloquejar-lo. A partir d'aquest moment, es considera que s'inicia un trajecte i comença la tarificació per temps. En arribant a destí, el vehicle s'aparca i el client informa a través de l'app que finalitza l'ús, aturant el temps i procedint al pagament.

En alguns casos, especialment quan els vehicles no queden ancorats, el propi operador estableix l'obligatorietat d'aportar una prova de bon estacionament, és a dir, l'usuari només pot tancar el viatge quan envia una fotografia del vehicle amb la seva posició final a l'espai públic.

D'aquesta operativa es pot inferir que l'operador sempre pot tenir coneixement de la ubicació de la flota donat que tots els proveïdors de serveis estableixen mesures de tarificació temporals que els permeten conèixer exactament el moment de inici i final dels trajectes i la base d'operació consisteix en la geolocalització prou acurada dels vehicles que permeti a l'usuari trobar-los a la via pública sense dificultats.

D'acord amb tot l'exposat, l'operador sempre pot demostrar el compliment de l'obligació en base a l'últim trajecte realitzat i a la georeferenciació del vehicle i l'Ajuntament pot verificar el compliment en base a les dades que l'operador facilita d'acord amb les condicions de la llicència.



La norma és explícita, les sancions per usos i ocupacions indegudes de la via pública seran imputats al proveïdor de serveis. L'usuari podrà ser sancionat en cas de conductes infractores de la normativa de circulació aplicable. Cas que la persona usuària no estigui present en el moment de la sanció serà responsabilitat de l'empresa identificar a l'infractor.

S'estima parcialment i es modifica l'art. 11.1.e)

e) Mantenir sense ancorar les bicicletes durant un termini de dues hores des de l'incompliment per part de la persona usuària de l'obligació d'ancorar la mateixa quan finalitza el servei.

8.7 L'art. 8 k) és d'impossible compliment i es contradiu amb l'article 8 j)

Resposta a l'al·legació:

L'obligació de garantir l'ancoratge es determina en base a la finalitat de garantir la protecció de l'espai públic, sens perjudici de l'obligació establerta a l'apartat j relacionat amb la obligació de reubicació dels vehicles que incompleixin les obligacions en matèria d'estacionament. No s'aprecia la contradicció entre les dues obligacions establertes.

Per tant, es desestima l'al·legació.

8.8 Ubicació errònia de la previsió d'incautació de la garantia de l'art. 11.1 i)

Resposta a l'al·legació:

És cert que l'article 11 preveu els incompliments de la llicència i, per tant, l'apartat 11.1 i) s'haurà de traslladar a l'article 11.2 relatiu a sancions.

Per tant, s'estima l'al·legació i l'article 11.2 queda redactat de la següent manera:

"Els incompliments se sancionen de conformitat amb l'Ordenança sobre l'ús de les vies i espais públics. Els incompliments de les condicions de cada llicència assenyalats en el número anterior i la resta d'incompliments de la present disposició se sancionaran amb una multa de fins a 450,76 euros. En cas d'incompliment de les condicions establertes en la llicència, es podrà procedir a la incautació de la garantia, que s'estableix en un 10% de l'import de la taxa pel conjunt dels vehicles."

8.9 Necessitat de determinar la data d'inici del còmput del termini per reubicar bicicletes de l'art. 8 apartats j), k) i l)

Resposta a l'al·legació:



Atès que té identitat substantiva amb l'al·legació resolta en l'apartat 8.6 del present informe ens remetem al mateix.

Es desestima l'al·legació.

8.10 Inseguretat jurídica de la possibilitat de modificació de la taxa sense especificar-ne els termes o circumstàncies objectives on es podrà modificar

Resposta a l'al·legació:

En cas de resultar necessària la modificació de la taxa, s'haurà de procedir de conformitat al procediment establert, és a dir, haurà d'aprovar-se mitjançant l'oportuna modificació de l'Ordenança Fiscal aprovada pel Plenari, de conformitat a la Carta Municipal i al Reglament Orgànic Municipal.

Es desestima l'al·legació.

9) PIMEC COMERÇ

9.1 Perjudici del petit comerç de lloguer actualment existent. Impossibilitat d'adaptació del petit comerç per la inviabilitat de compliment dels requisits exigits als operadors amb vulneració dels principis de la recomanació de la CE de la Small Business Act. Obligacions de geolocalització de difícil compliment per a determinats comerços. Ocupació massiva de l'espai públic i saturació dels ancoratges.

Resposta a l'al·legació:

En relació a aquesta al·legació ens remetem al punt 8.6 d'aquest informe, en què s'exposa el sistema de funcionament habitual d'aquest tipus de sistemes de sharing. Resulta inherent a l'operativa dels sistemes free floating disposar de les dades de posició i temporals que permeten el control de la flota.

Donada la relació i connexió del contingut de les mateixes amb els apartats número 4.2 i 4.3 del present informe, ens remetem als mateixos per tal de donar resposta a aquesta al·legació.

Es desestima l'al·legació.

9.2 Impossibilitat d'acreditar el compliment de la limitació de dies consecutius d'estacionament establert a l'article 29.14 de l'ordenança de circulació de vianants i de vehicles.



Resposta a l'al·legació:

Ens remetem al punt anterior i a l'apartat 8.6 del present informe.

Es desestima l'al·legació

9.3 Contradicció amb l'article 29.21 de l'ordenança de circulació de vianants i de vehicles que prohibeix l'estacionament en la via pública per a la venda o lloguer

Resposta a l'al·legació:

Amb aquesta regulació no es pretén ordenar l'activitat econòmica de les empreses sinó únicament l'ocupació de l'espai públic fet que comporta que la normativa d'aplicació principal és l'OUVEP.

L'OUVEP a l'article 28.1 b) estableix com un supòsit d'ús comú especial l'exercici d'indústries o activitats professionals a la via pública que impliquin un ús intensiu de l'espai públic, com els automòbils de lloguer, i d'acord amb l'article 29.1 de l'OUVEP no es pot portar a terme un ús comú especial de les vies, espais o instal·lacions públiques sense obtenir prèviament llicència municipal.

El plenari del Consell Municipal de 22 de febrer de 2019 va aprovar definitivament la modificació de l'Ordenança Fiscal núm. 3.10 relativa a les taxes per la utilització privativa del domini públic municipal i la prestació d'altres serveis, que fixa una taxa per a l'ocupació del domini públic local per la utilització de cada bicicleta i motocicleta d'ús compartit en règim d'explotació econòmica.

Per tant, l'Ajuntament està habilitat per a atorgar les llicències d'ús comú especial del domini públic per a les bicicletes i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica.

Es desestima l'al·legació.

10) YUGO URBAN MOBILITY ESPAÑA SL

10.1 Possibilitat d'exclusió dels operadors amb el sistema de sorteig.

Resposta a l'al·legació:



Per resoldre aquesta al·legació ens remetem a l'apartat 1.4 del present informe que explica el sistema de repartiment configurat en el sorteig i que no exclou a cap licitador.

10.2 Manca de regulació de l'atorgament de llicències a futur i de les fases del procediment de sorteig i proposta de regulació

Resposta a l'al·legació:

La convocatòria del procediment d'adjudicació de llicències establirà el termini de presentació i la documentació que s'ha de presentar.

Aquesta serà convocada posteriorment a l'aprovació definitiva de la regulació i de conformitat amb l'establert a l'article 17 de la mateixa. En tot cas, tal i com la pròpia ACCO ha reconegut en el seu informe, es considera un sistema objectiu i transparent. Així mateix, el propi article 16 de la regulació estableix el procediment d'adjudicació de llicències que ha sigut matisat en els termes establerts en l'apartat 1.4 d'aquest informe en el sentit proposat per la persona al·legant.

Es desestima l'al·legació.

10.3 Proposta d'exclusió de les multes de trànsit, de l'obligació d'estar al dia d'obligacions enfront administracions per poder participar en sorteig

Resposta a l'al·legació:

L'obligació d'estar al corrent en el compliment de les obligacions tributàries i amb la Seguretat social i la hisenda municipal és una obligació imposada per les legislacions vigents, de la normativa de la social i per la Llei General Tributària. La pròpia OUVEP a l'article 46 (que regula el procediment de concessió de llicències) apartat 5 bis, disposa:

"L'existència de deutes de naturalesa tributària local de la persona en nom de la qual se sol·licita llicència o concessió comporta la seva denegació"

Per tant, és lògic i evident que s'ha de complir amb les obligacions tributàries, ja que si no és així, s'ha de denegar la llicència.

Igualment, la llei 3/2003, de 3 de novembre, del Patrimoni de las Administracions Públiques estableix expressament que no podran ser titulars de concessions demaniales (per analogia podria resultar d'aplicació) els que incorrin en causes de prohibició de contractar. A més a més, la pròpia llei de contractes del sector públic, a



la que es remet la citada llei de patrimoni per al règim d'atorgament de llicències, estableix com a prohibició de contractar no estar al corrent del pagament de les obligacions de la Seguretat Social o de Hisenda, supòsit que ha estat recollit a l'article 15 de la regulació.

Es desestima l'al·legació, i en conseqüència, es procedeix a incloure un nou apartat 15.c que queda redactat de la manera següent:

c) Estar al corrent de les seves obligacions tributàries i amb la seguretat social."

10.4 Proposta d'exclusió de la possibilitat de participació de diverses empreses del mateix grup en un sorteig

Resposta a l'al·legació:

Com s'ha repetit reiteradament en el present informe, l'objectiu primordial i únic de la regulació actual és l'ordenació de l'espai públic, i no la regulació de l'activitat econòmica que realitzen les empreses del sector de la mobilitat. No obstant, es considera convenient acceptar l'al·legació, tal i com per exemple, queda previst en la legislació contractual per la presentació d'ofertes per part dels adjudicataris.

S'estima parcialment l'al·legació i s'afegeix l'article 15.m:

"m) No formar part amb una altra de les empreses sol·licitants de llicència objecte d'aquesta regulació, d'un grup de societats en els termes de l'article 42 del codi de comerç."

10.5 Proposta de prohibició de cessions intragrup.

Resposta a l'al·legació:

La present proposta, com el propi al·legant afirma, prohibeix en l'article 8.f la cessió, alienació i transmissió de les llicències atorgades, incloent, tot tipus de transmissió en la que hi intervingui una persona jurídica diferent a la transmissent.

Es desestima l'al·legació.

10.6 Proposta de concretar el tipus de vehicles elèctric o mecànic

Resposta a l'al·legació:

Els vehicles que seran objecte de llicència han de complir les condicions estipulades a l'apartat f) de l'article 15 de la regulació: *"Posar a disposició de l'Ajuntament les dades sobre la tipologia i model de vehicles que es situaran a l'espai públic per oferir el servei de vehicle d'ús compartit, els quals han de complir amb les obligacions que exigeix la*



legislació per a la seva circulació, els requisits de fabricació necessaris, els estàndards de seguretat internacional i els criteris fixats per l'Ajuntament en quant a seguretat viària i sostenibilitat, de bicicletes mecàniques o elèctriques i ciclomotors i motocicletes elèctriques, i estar adherits al grup de treball del Codi de bones pràctiques en matèria de seguretat Viària."

Per a major claredat, es proposa afegir a l'art 15 un nou apartat l) amb el redactat següent:

"l) Que els vehicles objecte de les llicències són motocicletes o ciclomotors identificats amb el distintiu ambiental de la DGT de zero emissions i les bicicletes són elèctriques o mecàniques."

10.7 Proposta de millora de la geolocalització.

Resposta a l'al·legació:

Es reconeix el valor afegit a la gestió de les flotes de les millores de la geolocalització. Sense perjudici de les millores en aquest sentit que cada operador pugui afegir al seu sistema, l'article 15.k de la regulació estableix l'obligatorietat de cessió de dades per al control de l'ús de l'espai públic, sense obligatorietat d'establir mecanismes concrets més enllà de la garantia de veracitat de les dades.

Per tant, es desestima l'al·legació.

10.8 Especificació de l'assegurança de responsabilitat civil exigida.

Resposta a l'al·legació:

Ens remetem a l'apartat 1.5 d'aquest informe que es refereix a l'assegurança de responsabilitat civil i a l'import.

10.9 Proposta de modificació de la periodicitat dels informes a presentar a l'Ajuntament per considerar que la periodicitat setmanal és una obligació excessiva i innecessària.

Resposta a l'al·legació:

Tal i com s'ha exposat a l'apartat 10.6 l'operador disposa per l'exercici de la seva activitat de totes les dades que es demanen per al control de l'ús de l'espai públic. A fi de què el control de l'ús de l'espai públic es dugui a terme sota criteris d'eficiència per ambdues parts, s'estableix un procediment automatitzat de transmissió de dades. Ara



bé, és potestat de l'Ajuntament decidir la periodicitat de la informació requerida en quant a l'ocupació de l'espai públic que es manté tal i com s'estipula a l'art 15.k de la regulació.

Es desestima l'al·legació.

10.10 Obligació de retirar vehicles en cas d'avaria

Resposta a l'al·legació:

Sense perjudici del compliment de la normativa que sigui d'aplicació, s'incorpora a la redacció de la regulació l'obligació de retirada "a partir del moment de notificació de la incidència" i, en conseqüència, també s'afegirà a les dades a facilitar, les notificacions que l'operador rebi en aquest sentit identificant vehicle, posició i moment de la comunicació.

Per tant, es modifica el redactat de l'article 15 apartat h) , que queda redactat de la següent manera:

"h) Disposar d'un mecanisme de control i gestió de la flota, amb un sistema de geolocalització que permeti ubicar la bicicleta, ciclomotor i motocicleta de manera individualitzada les 24h els 365 dies de l'any, per vigilar i controlar on s'aparquen els vehicles. També han de disposar dels mecanismes necessaris que permetin detectar avaries i actuar quan un vehicle està inservible o inoperatiu per tal de retirar-lo de l'espai públic abans de 24 hores, des de la notificació de la incidència per part de la persona usuària"

També es modifica l'article 15 apartat k), que queda redactat de la següent manera:

"k) Posar a disposició de l'Ajuntament de Barcelona les dades d'ús del sistema en temps real de forma que permeti el coneixement de la ubicació dels vehicles i els impactes sobre la mobilitat, així com, en els casos d'avaria, les notificacions que l'operador rebi identificant vehicle, posició i moment de la comunicació d'avaria. També han de facilitar les dades que es considerin significatives en matèria de mobilitat i seguretat viària, mitjançant el lliurament d'un informe setmanal, sens perjudici del compliment de la Llei orgànica 3/2018 de 5 de desembre de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, i les prescripcions del Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016."

10.11 Obligació d'ús de llicències i prestació d'ús continu.



Resposta a l'al·legació:

Cal recordar que les llicències s'atribueixen a vehicles que hagin estat convenientment registrats i identificats.

En relació a l'al·legació de prestació d'ús continu, ja s'estableix en l'article 10 e) de la regulació que en cas de què la persona titular no faci ús durant un període superior a 30 dies de la llicència es podrà revocar per part de l'Ajuntament, sense dret a indemnització per part del titular.

Es desestima l'al·legació.

10.12 Proposta de regulació transitòria dels actuals serveis fins que les llicències no siguin definitives

Resposta a l'al·legació:

No és objecte de la present regulació establir condicions per al desplegament de flotes que incideixen en l'activitat dels operadors, atès que no s'està regulant l'exercici de l'activitat, sinó la protecció de l'espai públic.

Per tant, es desestima l'al·legació.

10.13 Ampliació del termini per al compliment de l'ancoratge:

Resposta a l'al·legació:

És responsabilitat de l'operador vetllar pel bon funcionament del servei. En aquest sentit, forma part de les seves competències assegurar-se que l'usuari és coneixedor de la normativa vigent en les matèries que li siguin d'aplicació i especialment en matèria de regulació de l'ús de les bicicletes a l'espai públic. A més, i com ja s'ha fet esment amb anterioritat, la tecnologia permet mitjans addicionals per a la reducció d'aquest tipus d'incidències, des de la prevenció activa amb tarificacions bonificades per bon comportament, com passiva, amb l'enviament de fotografies que permetin comprovar el correcte estacionament del vehicle mitjançant fotografies fins les mesures de penalització a l'usuari amb el trasllat de la infracció, l'establiment de sistemes de penalització en l'ús, etc.

Tot i que és desitjable per minimitzar l'impacte de les conductes incíviques a l'espai públic, resta exclòs de l'àmbit de regulació la imposició d'obligacions a l'activitat, incloses aquest tipus de mesures o d'altres que l'operador consideri escaients en aquest sentit, però el titular de l'activitat és el que té la potestat d'aplicar-les en el seu



propi interès reduint aquest tipus de situacions que resulten clarament perjudicials per a la ciutat.

Es desestima l'al·legació.

10.14 Reducció del percentatge de la garantia mínima aplicable

Resposta a l'al·legació:

El percentatge establert és del 10% de l'import de la taxa del conjunt dels vehicles. Es considera un import proporcional, atès que es dipositarà en atenció al nombre de les llicències atorgades.

Es desestima l'al·legació.

10.15 Àrea de cobertura mínima

Ens remetem a les respostes donades a les al·legacions del punt 1.5 del present informe que es refereixen a l'àrea de cobertura mínima.

10.16 Matisació de la possibilitat de pròrroga

No es contempla l'increment de la duració de la pròrroga donat que les condicions d'accés a les llicències s'adeqüen anualment a la capacitat de l'espai públic per absorbir nous vehicles. El sistema establert d'atorgament de llicències garanteix la continuïtat del servei en els termes dels successius processos.

Es desestima l'al·legació.

10.17 Defectes d'estructura en la redacció del Decret que provoca inseguretat jurídica i supòsits d'incompliments sense que prèviament s'hagi establert la corresponent obligació. Vulneració del principi de proporcionalitat a l'establir un sistema de llicències amb numerus clausus. Vulneració del principi de proporcionalitat amb caràcter general per part del conjunt del Decret al no incloure un anàlisi cost-benefici ni una justificació suficient de les diferents alternatives viables: insuficiència de la memòria tècnica justificativa feta i inexistència d'anàlisi d'altres alternatives a la regulació de llicències menys restrictives. Consideració del Decret com a no idoni ni necessari. El sistema de llicències amb numerus clausus vulnera el principi de proporcionalitat en afectar negativament la lliure competència i existint risc de disminució de la qualitat del servei i augment de preus



Ens remetem a l'apartat 1.4 del present informe al tenir relació amb el contingut proposat

10.18 Proposta de sistema alternatiu a la llicència amb numerus clausus consistent en una declaració responsable amb compromís de compliment d'obligacions

També ens remetem a la justificació atorgada en l'apartat 1.4 d'aquest informe relatiu a l'elecció del sistema de llicències, en tant que l'OUVEP determina i habilita la possibilitat d'atorgar llicències d'ús especial per a l'ocupació de l'espai públic i garantir la mobilitat.

Es desestimen les al·legacions.

Tercer.- Relatiu a la competència de l'òrgan per a l'aprovació definitiva de la disposició normativa

Sobre l'òrgan competent per aprovar aquesta regulació, com ja s'ha dit és l'Alcaldia de conformitat amb els articles 7, 46 i 48 de l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics, aprovada pel plenari del Consell Municipal de 27 de novembre de 1998 i amb l'article 26 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta municipal de Barcelona.

Per tot l'exposat, s'eleva a l'òrgan competent, la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ:

Primer.- RESOLDRE les al·legacions formulades en el tràmit d'informació pública de l'aprovació inicial de la regulació del nombre i les condicions d'atorgament de les llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicles d'ús compartit en règim d'explotació econòmica al terme municipal de Barcelona, de conformitat amb l'informe tècnic-jurídic de l'Àrea d'Ecologia Urbana, que consta incorporat a l'expedient.

Segon.- APROVAR DEFINITIVAMENT l'esmentada regulació, en el sentit que es fa constar a l'Annex que s'adjunta al present Decret.

Tercer.- DELEGAR en el regidor municipal competent, la facultat per convocar i atorgar les llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicles d'ús compartit en règim d'explotació econòmica al terme municipal de Barcelona.

Quart.- PUBLICAR aquesta disposició en el Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, a la Gasetta Municipal i al web municipal.



Gerència d'Ecologia Urbana
Secretaria Tècnic-Jurídica

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>

Cinquè.- NOTIFICAR individualment la present resolució als interessats en aquest procediment amb trasllat de l'informe tècnic-jurídic per a l'aprovació definitiva.

Barcelona, 20 de maig de 2019

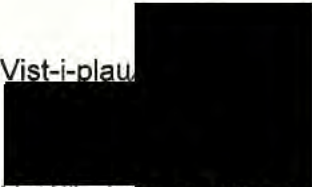


Isidre Danieles Blanc Lopez
Tècnic Superior en Dret

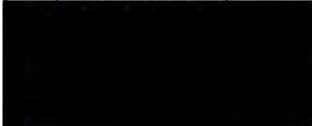


Margarita Fernandez Armesto
Tècnic de Mobilitat e Infraestructures

Vist-i-plau.



Natalia Amorós i Bosch
Secretaria Delegada
(P.D. 16.10 2015)



ANNEX:
REGULACIÓ DEL NOMBRE I CONDICIONS D'ATORGAMENT DE LLICÈNCIES TEMPORALS D'ÚS COMÚ ESPECIAL DEL DOMINI PÚBLIC PER A L'ESTACIONAMENT DE BICICLETES, CICLOMOTORS I MOTOCICLES D'ÚS COMPARTIT EN RÈGIM D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA, AL TERME MUNICIPAL DE BARCELONA
Preàmbul

Els sistemes de mobilitat compartida (o sharing) són una estratègia innovadora de transport que permeten a les persones usuàries accedir a curt termini a diferents modes de transport segons la seva necessitat específica. Així, el sharing és l'ús compartit d'un cotxe, moto, bicicleta o qualsevol altre mode de transport que permet a les persones usuàries tenir accés a curt termini als diferents vehicles quan sigui necessari (sota demanda).

Al mateix temps, el vehicle compartit es considera una bona alternativa davant la creixent necessitat de restringir l'ús del vehicle privat, atès que permet afegir al sistema de transport de la ciutat nous elements que promouen el desplaçament intermodal amb el transport públic o modes de transport col·lectius sostenibles que poden arribar a substituir una part important de la quota de vehicle privat en el repartiment modal, reduint així la demanda d'aparcament a l'espai públic, i poden incrementar la quota d'ús de la bicicleta a la ciutat.

Per tant, ens trobem amb què la mobilitat a la ciutat de Barcelona ja no està únicament caracteritzada per una distribució modal tradicional (desplaçaments a peu, en bicicleta, en transport públic i en vehicle privat) sinó que la innovació i la tecnologia actual fan que cada vegada proliferin més sistemes, com és el cas del vehicle compartit, que faciliten altres tipus de mobilitat i que, necessàriament, han de conviure amb aquells modes tradicionals existents.

No obstant, aquest increment de vehicles comporta una major ocupació de l'espai públic i una major presència de vehicles compartits vinculats a activitats d'explotació econòmica que està provocant en algunes zones la seva sobre ocupació i l'increment de la intensitat de l'ocupació de l'espai públic, en detriment de l'ús general de la ciutadania

L'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics (OUVEP) aprovada pel Consell Plenari en sessió celebrada el 27 de novembre de 1998 estableix que, s'haurà de donar prioritat a les activitats d'interès públic que es desenvolupen a la via pública davant d'activitats d'interès particular i que les activitats que es desenvolupin a la via pública no poden limitar el dret dels altres usos generals, llevat que es disposi de llicència o concessió per l'ús comú especial o l'ús



privatiu. En aquest sentit tot i que les noves modalitats de vehicle compartit participen en l'expansió d'una forma de mobilitat sostenible, comporten un ús especialment intensiu i un aprofitament econòmic de l'espai públic que no pot prevaldre sobre l'ús general de la ciutadania.

L'article 2 de l'OUVEP estableix que ordinàriament, els usos comuns de caràcter general són preferents a la resta d'usos, tanmateix es procurarà harmonitzar i fer possible aquests darrers usos quan siguin indispensables pel capteniment dels interessos privats i no comportin perjudicis significatius a l'interès públic i que correspon a l'Alcaldia harmonitzar els usos i activitats que es desenvolupen a la via pública, tot donant preferència a aquells que en cada moment siguin prioritaris a l'interès públic, segons el seu bon criteri.

L'article 7 de l'OUVEP estableix que l'Alcaldia pot dictar les ordres singulars i les disposicions especials que s'escaiguin sobre capteniment de la via pública o sobre el comportament dels ciutadans per tal de fer complir l'Ordenança i la legislació en general i també per tal de respondre davant situacions especials o altres esdeveniments extraordinaris, així mateix, quan les circumstàncies ho aconsellin, l'Alcalde dictarà les instruccions corresponents per l'aplicació dels preceptes de l'Ordenança.

L'article 48 de l'OUVEP disposa que l'Alcaldia pot limitar el nombre de llicències a concedir per determinats usos i determinades zones d'acord amb les necessitats ciutadanes i la previsió d'usos que hi puguin concórrer.

L'article 46 de l'OUVEP disposa que la concessió de llicències d'ocupació del domini públic correspon ordinàriament a l'Alcaldia.

La present disposició contempla les previsions establertes a l'Ordenança Fiscal 3.10 aprovada pel Consell Plenari Municipal de 22 de febrer 2019, de la taxa per a la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic i la prestació d'altres serveis que estableix la taxa per la utilització de bicicletes i motocicletes d'ús compartit.

Article 1. OBJECTE

És objecte d'aquesta disposició fixar el nombre i regular les condicions d'atorgament de les llicències temporals d'ús comú especial del domini públic per a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica al terme municipal de Barcelona.





Article 2. NATURALES I ÀMBIT D'APLICACIÓ

1. La present disposició té naturalesa de disposició de caràcter general dictada en desenvolupament de l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics i l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles.
2. Aquesta disposició és d'aplicació a l'estacionament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica, sense espais fixes d'estacionament.
3. No estan sotmeses a aquesta regulació les activitats econòmiques d'arrendament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit amb instal·lacions d'estacionament pròpies en espais públics o privats.

Article 3. CARACTERÍSTIQUES DE LES LLICÈNCIES

1. Les llicències s'atorguen en virtut de la competència municipal d'ordenació dels usos de les vies i espais públics de la ciutat, i en atenció a la especial intensitat d'ús sobre la via pública, que comporta un ús comú especial.
2. Les llicències s'atorguen a les persones titulars de l'activitat econòmica, d'acord amb les condicions establertes en aquesta disposició.
3. Cada llicència dona dret d'ús d'un únic vehicle, el qual ha d'estar degudament identificat.
4. Les llicències habiliten a estacionar a qualsevol indret de l'espai públic en què aquest estigui permès per la normativa vigent.
5. El nombre de llicències per al primer any per les bicicletes d'ús compartit en règim d'explotació econòmica es fixa en 3.975, de les quals només es poden adjudicar a una mateixa persona 1.325. En el cas dels ciclomotors i motocicletes, el nombre de llicències es fixa en 6.958, de les quals només es poden adjudicar a una mateixa persona 2.319. El nombre de llicències serà revisat anualment amb les condicions previstes a l'article 18 de la present disposició.





6. Les llicències són revocables per raons d'interès públic.

Article 4. DURADA

Les llicències tenen una vigència inicial de 3 anys. La duració inicial de la llicència podrà ser prorrogada per un any més a criteri i decisió de l'Ajuntament, prèvia petició de la persona titular.

Aquest termini començarà a comptar a partir dels 30 dies següents a la notificació de l'atorgament de la llicència definitiva. Cas que s'acrediti de manera suficient que els vehicles es troben en producció es podrà concedir una ampliació d'aquest termini.

Article 5.- ÒRGAN COMPETENT

L'òrgan competent per a la convocatòria del procediment de licitació i l'atorgament de les llicències d'ús comú especial és l'Alcaldia en virtut de l'article 46 de l'Ordenança de l'ús de les vies i els espais públics. L'Alcaldia pot delegar l'exercici d'aquesta competència.

Article 6.- OBRES I INSTAL·LACIONS

La persona titular del dret d'ús atorgat per aquesta llicència no podrà realitzar obres ni instal·lacions que comportin la transformació o modificació del domini públic.

Article 7.- TAXA

L'import a abonar per l'atorgament de les llicències objecte d'aquesta disposició és calcula conforme a l'Ordenança Fiscal 3.10, relativa a les taxes per a la utilització privativa o aprofitament especial del domini públic municipal i la prestació d'altres serveis, la qual es calcula en funció dels següents factors:

- Tarifa bàsica (PB) per m2 d'aprofitament: 0,4966 €
- Superfície (S): unitat mínima 2m2
- Temps (T): 360 dies
- Tipologia de carrer (FCC): àmbit ciutat, categoria més baixa: 1
- Ocupació o aprofitament (FCA): 0,3
- Factor de correcció: 0,2



Article 8.- DEURES I OBLIGACIONS DE LES PERSONES TITULARS

Les persones titulars de les llicències d'ús comú especial estan obligades a:

- a) Satisfer l'import de la taxa, d'acord amb allò que preveuen les normes de gestió de l'ordenança fiscal 3.10 i l'ordenança fiscal general, així com la resta de normes tributàries que són d'aplicació.
- b) Respectar l'objecte de la llicència i les presents condicions d'atorgament.
- c) Respectar la normativa vigent en matèria de trànsit, estacionament i ocupació de la via pública, i la resta de la normativa legal i administrativa d'aplicació.
- d) Respondre dels incompliments de les condicions de la llicència i/o de la normativa vigent, i indemnitzar tots els danys i perjudicis que es causin a terceres persones, sense perjudici de l'establert a la normativa en matèria de circulació de vehicles.
- e) Disposar, en el moment d'atorgament de les llicències, de les assegurances de responsabilitat civil per cobrir els danys que es puguin ocasionar a terceres persones, siguin usuaris o no, i al domini públic. En el cas de les motos i els ciclomotors, han de tenir com a mínim, l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil establerta legalment.

Aquestes assegurances, obligatòries per cada vehicle, s'han de mantenir vigents durant tota la durada de la llicència respectiva.

- f) Respectar la prohibició d'alienar, cedir o transmetre les llicències atorgades.
- g) Pagar les despeses que s'hagin meritat pels anuncis de publicitat i convocatòria per l'adjudicació de les llicències que atorguen el dret d'ús.
- h) Constituir garantia per assegurar el bon compliment de les condicions de la llicència, que s'estableix en un 10% de l'import de la taxa pel conjunt dels vehicles.
- i) Facilitar a l'Ajuntament les dades relatives a la geolocalització de tots els vehicles en temps real durant les 24 hores del dia en format accessible, respectant en tot cas la normativa sobre protecció de dades de caràcter personal.
- j) Reubicar correctament els vehicles que es detecti que estan incomplint les obligacions en matèria d'estacionament en el domini públic en el termini de 24 hores, sense perjudici de





Secretaria Tècnic-Jurídica
Gerència d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

l'aplicació de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles (OCVV) i de la normativa concordant.

- k) Garantir l'ancoratge de les bicicletes als aparcaments instal·lats per l'Ajuntament a l'espai públic en forma de "U" invertida amb aquesta finalitat.
- l) Garantir la identificació de les persones usuàries per poder aplicar el corresponent procediment sancionador quan sigui procedent. A aquests efectes s'haurà de disposar del consentiment de la persona afectada.
- m) Exigir a les persones usuàries la constitució d'una garantia per donar compliment a l'obligació d'ancoratge.
- n) No concentrar més del 50% de la flota a la zona centre (assenyalada a l'Annex) per un període superior a dues hores consecutives.

Article 9.- DRETS DE LES PERSONES TITULARS

Les persones titulars de les llicències tenen dret a gaudir de l'ús i els drets que els hi atorga la llicència, així com rebre, si s'escau, indemnització en els supòsits que sigui procedent.

Article 10.- FACULTATS MUNICIPALS

L'Ajuntament pot:

- a) Procedir al comís dels vehicles si, extingida la llicència, la persona titular continua fent ús de l'espai públic.
- b) Revocar, sense indemnització, la llicència abans de la finalització del seu termini, si la persona titular no en fa ús durant un període superior a 30 dies, sense perjudici de la possibilitat d'ampliació d'aquest termini d'acord amb el previst a l'article 4 de la present disposició.
- c) Revocar la llicència abans de la finalització si ho justifiquen circumstàncies d'interès públic. Llevat que la revocació sigui motivada per dol o culpa de la persona titular del dret, és procedent el rescabament dels danys i perjudicis, d'acord amb les normes vigents en aquell moment.
- d) Ingressar l'import de la taxa fixada d'acord amb les previsions de la present disposició i, en el seu cas, procedir al seu cobrament per via de constreyniment.





- e) Inspeccionar l'ús que es fa de l'espai públic i el compliment de les condicions previstes en aquesta disposició i en la resta de normativa d'aplicació.
- f) Ordenar discrecionalment les modificacions de les llicències per raons d'interès públic.
- g) Imposar a la persona titular les penalitats pertinents per raó dels incompliments de les condicions de la llicència.

Article 11.- INCOMPLIMENTS I SANCIONS

1.- El règim d'infraccions i sancions en matèria d'incompliment del règim de l'activitat d'arrendament de bicicletes, ciclomotors i motocicletes d'ús compartit, és l'establert en el títol 3 de l'Ordenança sobre l'ús de les vies i els espais públics de Barcelona

L'incompliment de les condicions establertes en la present disposició pot comportar la revocació de les llicències i, en el seu cas, la imposició de penalitzacions a la persona titular, prèvia instrucció d'expedient administratiu contradictori.

A més dels que es deriven de la infracció de l'ordenança sobre l'ús de les vies i espais públics, constitueixen incompliments de la llicència i comporten la sanció corresponent les accions o omissions següents:

- a) Incomplir l'obligació d'identificar la motocicleta, ciclomotor o bicicleta d'ús compartit i de registrar-lo i/o matricular-lo.
- b) Posar en circulació una motocicleta, ciclomotor o bicicleta d'ús compartit que no compleixi amb els requisits exigits per normativa d'aplicació.
- c) No inscriure les bicicletes en el Registre municipal corresponent.
- d) No lliurar i/o ometre la informació dels vehicles autoritzats i en funcionament en el domini públic en els informes setmanals a lliurar a l'Ajuntament, així com no lliurar les dades en temps real.
- e) Mantenir sense ancorar les bicicletes durant un termini de dues hores des de l'incompliment per part de la persona usuària de l'obligació d'ancorar la mateixa quan finalitza el servei.
- f) Tenir en compte que, amb independència de la possible comissió d'infracció tributària, aquesta conducta comportarà l'obertura del procediment de constreyniment
- g) La falta de manteniment dels vehicles per part de les persones titulars de les llicències, de manera que impossibiliti el seu ús i compliment de les condicions establertes.





Secretaria Tècnic-Jurídica
Gerència d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

- h) No disposar d'assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els danys a terceres persones, siguin o no usuàries dels vehicles i al domini públic.
- i) Excedir, durant un període de dues hores consecutives, del límit fixat a l'article 8.n), de manera que es concentri més del 50% de la flota en la zona centre assenyalada a l'Annex.
- j) Qualsevol altre incompliment d'aquestes condicions.

2. Sancions

Els incompliments se sancionen de conformitat amb l'Ordenança sobre l'ús de les vies i espais públics. Els incompliments de les condicions de cada llicència assenyalats en el número anterior i la resta d'incompliments de la present disposició se sancionaran amb una multa de fins a 450,76 euros. En cas d'incompliment de les condicions establertes en la llicència, es podrà procedir a la incautació de la garantia, que s'estableix en un 10% de l'import de la taxa pel conjunt dels vehicles.

Article 12.- REVOCACIÓ

L'Administració atorgant es reserva el dret de revocar la llicència abans del seu venciment, si ho justifiquen circumstàncies sobrevingudes d'interès públic, i en tot cas, per alguna de les següents:

- a) Manca de pagament de la taxa establerta a l'article 7 que es liquidi per l'Ajuntament o l'òrgan gestor del servei municipal.
- b) Quan passats 30 dies de l'obtenció de la llicència per a bicicleta, ciclomotor o motocicleta, els vehicles no es trobin en funcionament a l'espai públic i per tant no s'hagin posat en servei. Les empreses afectades no podran tornar a sol·licitar aquestes llicències durant el període que s'havia establert de duració de les mateixes. Aquesta quota serà repartida entre la resta d'empreses que hagin resultat adjudicatàries. Això, sens perjudici, de la possibilitat d'ampliació d'aquest termini tal com està establert a l'article 4 de la present disposició.
- c) No implementar la cobertura mínima establerta en l'Annex a la present disposició
- d) No disposar d'un sistema de geolocalització que permeti ubicar la bicicleta o la motocicleta elèctrica de manera individualitzada les 24h els 365 de l'any per un període superior a 7 dies naturals.
- e) No complir l'obligació prevista en l'apartat e) de l'article 15.
- f) Qualsevol altre incompliment greu d'obligacions i condicions de la llicència.





Article 13.- EXTINCIÓ DE LA L·LICÈNCIA

La l·licència s'extingirà:

- a) Per transcurs del termini.
- b) Per renúncia de la persona titular.
- c) Per revocació
- d) Per qualsevol altre motiu previst a la normativa vigent.

Article 14.- PAGAMENT DE LA TAXA

La persona titular farà efectiu l'import de la taxa, de conformitat amb allò que preveu la Ordenança fiscal 3.10 relativa a les Taxes per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic municipal i la prestació d'altres serveis, aprovada pel Consell Plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 22 de febrer de 2019, i l'Ordenança fiscal general,

Article 15.- CONDICIONS PER PODER SOL·LICITAR LA L·LICÈNCIA

Poden participar en la licitació les persones físiques i jurídiques legalment constituïdes, amb capacitat jurídica i d'obrar, que no es trobin compreses en cap de les circumstàncies que impedeixen contractar amb l'Administració local, previstes a la legislació de contractes del sector públic.

Les persones interessades han d'acreditar:

- a) La seva capacitat jurídica i d'obrar.
- b) No estar incurs en prohibició per contractar amb l'Administració d'acord amb el previst per la Llei de contractes del sector públic.
- c) Estar al corrent de les seves obligacions tributàries i amb la seguretat social.
- d) Donar compliment respecte al seu personal, inclosos autònoms, de les mesures de prevenció de riscos laborals establertes per la normativa vigent, incloses les obligacions en matèria de formació i vigilància de la salut, amb el compromís de presentar la documentació necessària i suficient que justifiqui la veracitat de la declaració anterior si així se li requereix per l'Ajuntament.
- e) Permetre, als efectes de protegir l'espai públic corresponent, que les persones usuàries puguin fer servir els vehicles iniciant i finalitzant el servei a tota l'àrea definida en l'annex.
- f) Posar a disposició de l'Ajuntament les dades sobre la tipologia i model de vehicles que es situaran a l'espai públic per oferir el servei de vehicle d'ús compartit, els quals han de complir amb les obligacions que exigeix la legislació per a la seva circulació, els requisits de fabricació necessaris, els estàndards de seguretat internacional i els criteris fixats per l'Ajuntament en quant a seguretat viària i sostenibilitat, de bicicletes



- 62
- mecàniques o elèctriques i ciclomotors i motocicletes elèctriques, i estar adherits al Codi de bones pràctiques en matèria de seguretat viària.
- g) Disposar d'un número d'identificació únic i visible per a cada vehicle i estar matriculats i/o registrats d'acord amb la normativa vigent. En el cas de les bicicletes, estar donades d'alta al registre municipal per a bicicletes d'acord amb l'establert a l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles i al Decret de la Comissió de Govern que fixa les característiques i requisits d'identificació física dels cicles, cicles de més de dues rodes i vehicles de mobilitat personal.
- h) Disposar d'un mecanisme de control i gestió de la flota, amb un sistema de geolocalització que permeti ubicar la bicicleta, ciclomotor i motocicleta de manera individualitzada les 24h els 365 dies de l'any, per vigilar i controlar on s'aparquen els vehicles. També han de disposar dels mecanismes necessaris que permetin detectar avaries i actuar quan un vehicle està inservible o inoperatiu per tal de retirar-lo de l'espai públic abans de 24 hores, des de la notificació de la incidència per part de l'usuari.
- i) Comprometre's a controlar que les bicicletes s'ancorin en els aparcaments municipals de bicicletes instal·lats per l'Ajuntament a l'espai públic en forma de "U" invertida, mitjançant la identificació de la persona usuària. A aquests efectes ha de disposar del corresponent consentiment de la persona afectada.
- j) Comprometre's a estacionar els ciclomotors i motocicletes segons el que estableix l'ordenança de circulació de vianants i vehicles.
- k) Posar a disposició de l'Ajuntament de Barcelona les dades d'ús del sistema en temps real de forma que permeti el coneixement de la ubicació dels vehicles i els impactes sobre la mobilitat, així com, en els casos d'avaria, les notificacions que l'operador rebí identificant vehicle, posició i moment de la comunicació d'avaria. També han de facilitar les dades que es considerin significatives en matèria de mobilitat i seguretat viària, mitjançant el lliurament d'un informe setmanal, sens perjudici del compliment de la Llei orgànica 3/2018 de 5 de desembre de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, i les prescripcions del Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016.
- l) Que els vehicles objectes de les llicències son motos o ciclomotors identificats amb el distintiu ambiental de la DGT de zero emissions i les bicicletes són elèctriques o mecàniques.
- m) No formar part amb una altra de les empreses sol·licitants de llicència objecte d'aquesta regulació, d'un grup de societats en els termes de l'article 42 del codi de comerç.





Article 16.- PROCEDIMENT D'ADJUDICACIÓ DE LLICÈNCIES

El procediment d'adjudicació per a bicis i motos serà independent i es procedirà per cada tipus de vehicle de la manera següent:

- a. Cada empresa pot sol·licitar el nombre màxim de llicències per empresa establert a l'article 3 de la present regulació.
- b. Les empreses sol·licitants i admeses s'han d'ordenar mitjançant sorteig públic als efectes d'establir l'ordre d'assignació de llicències.
- c. El nombre total de les llicències assignades a cada empresa es el resultat de la suma de les operacions descrites en els següents punts:
 - i. Es procedeix a dividir el nombre total de llicències establert a l'article 3 pel nombre de sol·licitants admesos. En primera instància s'adjudica a cada empresa el quocient resultant, nombre enter per defecte, o el nombre sol·licitat per empresa si aquest es inferior.
 - ii. L'assignació de les llicències restants es realitzarà en segona instància seguint la regla precedent.
 - iii. En cas que finalitzada aquesta segona instància restin llicències per assignar, aquestes s'assignaran per l'ordre de classificació del sorteig a les empreses que hagin sol·licitat un nombre de llicències superior a l'obtingut fins aquest moment, fins a exhaurir el nombre total de llicències establertes a l'article 3, o al nombre total de llicències sol·licitades.
- d. Els resultats d'aquest procediment d'adjudicació de llicències serà notificat a les persones interessades.
- e. Un cop notificat el resultat del procediment d'adjudicació, les empreses han de presentar la documentació acreditativa del compliment de les condicions establertes a l'article 8 e), g) i h) i a l'article 15 de la present disposició en el termini de 10 dies. Un cop comprovada la documentació aportada s'atorgarà la llicència.
- f. Si queden llicències sobrants que per renúncia o per qualsevol altre motiu quedin vacants, aquestes s'acumulen fins a una nova convocatòria pública a realitzar de conformitat amb les prescripcions anteriorment descrites.
- g. Les empreses que renunciïn a llicències assignades, no poden participar en les convocatòries que es celebrin en el termini inferior a un any des del moment de la renúncia.

Article 17.- CONVOCATÒRIA DEL PROCEDIMENT D'ADJUDICACIÓ DE LLICÈNCIES



La corresponent convocatòria del procediment ha de contenir els requeriments necessaris per a la selecció de les persones titulars de llicències, el termini de presentació, les característiques dels sobres i documentació que han de presentar. Aquests requeriments han de garantir el compliment dels principis d'igualtat, objectivitat, publicitat i concurrència.

L'anunci de la convocatòria es publicarà al perfil del contractant i al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona.

Article 18.- REVISIÓ DEL NOMBRE DE LLICÈNCIES

L'Ajuntament pot modificar el nombre total de llicències temporals d'ús comú especial del domini públic mitjançant una revisió anual de l'ocupació de l'estacionament disponible a la ciutat per a bicicletes i motocicletes, en l'àmbit central de ciutat o de màxima concentració.

En cas de conèixer l'ocupació de les flotes de vehicles compartits dins de l'àrea de màxima concentració i, per tant, poder determinar que l'ocupació dins d'aquest àmbit és inferior o superior al 100%, es podrà modificar el nombre de llicències, sempre supeditat al compliment d'aquest percentatge d'ocupació.

En cas de produir-se aquesta ampliació s'obrirà un nou procés d'atorgament de llicències que s'atorgaran tal com disposa l'article 16 de la present disposició.

Disposició Addicional.-

1. Al final del primer any s'estudiaran els efectes d'aquesta regulació i es valorarà la possibilitat de modificació de la taxa de manera proporcional.
2. Aquesta disposició s'aplica sense perjudici de les regulacions específiques que l'Ajuntament pugui establir per espais públics especialment sobre-ocupats.

Disposició Transitòria única.-

L'import per l'any 2019 que s'obté de: $PB \times S \times T \times FCC \times FCA$: $0,4966 \times 2 \times 360 \times 1 \times 0,2$, es de: 71,51 €/vehicle i any

Disposició final única.- ENTRADA EN VIGOR

Aquesta disposició entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona

Barcelona, 20 de maig de 2019

Manuel Valdés López
Gerent Adjunt de Mobilitat i Infraestructures



Annex.- ÀREA DE COBERTURA VIABLE: MOTOSHARING I BIKESHARING

