

**Juzgado de lo Contencioso-
Administrativo nº 30 de Madrid**

C/ Gran Vía, 52 , Planta 5 - 28013

45029730

NIG: 28.079.00.3-2016/0024079



(01) 31168738961

Procedimiento Ordinario 446/2016 EN

Demandante/s: uno organizacion empresarial de logistica y transporte UNO
ORGANIZACION EMPRESARIAL DE LOGISTICA Y TRANSPORTE SL
PROCURADOR Dña. MARIA JOSE CORRAL LOSADA

Demandado/s: AYUNTAMIENTO DE MADRID
LETRADO DE CORPORACIÓN MUNICIPAL

SENTENCIA Nº 273/2017

En Madrid, a 25 de septiembre de 2017.

El Ilmo Sr. D. MARCOS RAMOS VALLES Magistrado-Juez del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 30 de MADRID ha pronunciado la siguiente SENTENCIA en el recurso contencioso-administrativo registrado con el número 446/2016 y seguido por el Procedimiento Ordinario en el que se impugna la siguiente actuación administrativa:

CONTRA DECRETO QUE ESTABLECE MEDIDAS DE RESTRICCIÓN DEL TRAFICO DESDE EL DIA 02/12/16 AL 08/14/17 en la C/ Gran Vía

Son partes en dicho recurso: como recurrente uno organizacion empresarial de logistica y transporte y UNO ORGANIZACION EMPRESARIAL DE LOGISTICA Y TRANSPORTE SL, representado por PROCURADOR Dña. MARIA JOSE CORRAL LOSADA, y dirigido por Letrado D. JUAN MANUEL PIQUERAS RUIZ y como demandado/a AYUNTAMIENTO DE MADRID, representada por LETRADO DE CORPORACIÓN MUNICIPAL.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la representación del recurrente se interpuso recurso contencioso-administrativo contra la actuación administrativa arriba referenciadas.

SEGUNDO.- Dado traslado del recurso a la entidad demandada se sustanció por los trámites del Procedimiento Ordinario habiéndose solicitado por la representación de la Administración demandada sentencia desestimatoria.

TERCERO.- En este procedimiento se han observado las prescripciones legales en vigor.



FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Es objeto de recurso contencioso administrativo el Decreto de 24 de noviembre de 2016 de la Delegada del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid (por delegación de su Junta de Gobierno), publicado en el Boletín Oficial del Ayuntamiento de Madrid del 29 de noviembre de 2016, por el que se establecen medidas de restricción del tráfico desde el día 2 de diciembre de 2016 al 8 de enero de 2017 en la calle Gran Vía de esta Capital.

En esencia, la parte recurrente incide en que el Decreto impugnado vulnera la garantía de las comunicaciones postales y los derechos de los usuarios en los términos establecidos en la Ley 43/2010, de 30 de diciembre del Servicio Postal Universal, por lo que resulta nulo de pleno derecho en cuanto a la restricción de la circulación de los vehículos de motor que prestan servicios postales y que asimismo vulnera la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado, en relación a los operadores económicos residentes en el área de restricción del tráfico y el transporte logístico de mercancías con origen o destino en la misma.

Por su parte el Ayto. demandado pone el acento en el ppio de autonomía local de refrendo constitucional y en el régimen especial de la ciudad de Madrid derivada de su condición de capital del Estado y sede de instituciones generales, singularidad que es objeto de tratamiento legal especial mediante la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid que atribuye al Ayuntamiento de la Ciudad de Madrid competencias en materia de infraestructuras, movilidad, seguridad ciudadana y régimen jurídico y procedimiento. También y conforme el art. 2 de la LRBRL, la legislación sectorial del Estado atribuye competencias en el ámbito de los servicios e infraestructuras que sean básicos para el desarrollo de la ciudad. Cita igualmente el art. 7. g) del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre y el artículo 37 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre para concluir que las medidas adoptadas en el Decreto impugnado en modo alguno contienen una prohibición general a la circulación por la ciudad, ni siquiera por la Gran Vía, sino la regulación de los horarios de circulación, en definitiva, la ordenación temporal y justificada de la circulación en la ciada vía pública, no infringen la citada doctrina jurisprudencial de aplicación.

SEGUNDO.- El Decreto impugnado por el que se establecen medidas de restricción del tráfico desde el día 2 de diciembre de 2016 al 8 de enero de 2017 en la calle Gran Vía (y otras), dispone lo siguiente:

<< PRIMERO: ACORDAR las siguientes medidas de restricción del tráfico desde el día 2 de diciembre de 2016 al 8 de enero de 2017:

1a/: La calle Gran Vía, en las fechas que se detallan en el Anexo II, se reordenará de modo provisional, mediante elementos fijos de balizamiento y correlativa señalización viada, de modo que disponga de una configuración constituida por una calzada de un carril por sentido, ocupando el centro de la sección de la vía, con una anchura total de 7 metros aproximadamente, con excepción del tramo comprendido entre la calle San Bernardo y la Plaza de España en el que se habilitará un carril en sentido San Bernardo y dos carriles en sentido Plaza de España, quedando el resto de la sección de la Gran Vía (tanto de calzada actual como de acera) para uso peatonal, sin perjuicio de los ajustes que puedan realizarse siguiendo las indicaciones de los agentes de tráfico para facilitar el tránsito de vehículos de



emergencia y evacuación. Esta sección se adaptará convenientemente tanto en las inmediaciones de las paradas de autobús como en las Intersecciones.

La velocidad máxima en la calzada de la calle Gran Vía así reordenada, y durante el citado período, se limitará a 30 kilómetros por hora.

La utilización de la calzada resultante se reserva esencialmente para su uso por los autobuses de las líneas de la Empresa Municipal de Transportes, y también para el resto de vehículos a los que este decreto autoriza. Las paradas de autobús se efectuarán en el carril de circulación más próximo a la zona de peatones, habilitándose accesos a la misma en tales puntos concretos.

2a/: Ante la imposibilidad de implantar un carril reservado Bus-taxi-motos de modo provisional y la falta de capacidad de los carriles disponibles para asumir la demanda de tráfico de vehículos, se limitará durante las 24 horas del día el acceso a los vehículos a motor, con las excepciones que se determinan más adelante, al perímetro Interior del Centro, vertebrado por la propia Gran Vía y delimitado por las siguientes calles y en los días que se expresan en el ANEXO II: 1/ Gran Vía desde la Plaza de España hasta su confluencia con la Calle Alcalá: TRÁFICO RESTRINGIDO.

21 Calle Atocha desde la Glorieta de Carlos V hasta la Plaza de las Provincias: TRÁFICO RESTRINGIDO

3/ Calle Mayor en ambos sentidos desde Bailen a Puerta del Sol: TRÁFICO RESTRINGIDO.

4/ Calle Segovia entre Ronda de Segovia y Puerta Cerrada. En función de la congestión del tranco se efectuaran restricciones o cortes puntuales.

5/ Ronda de Atocha/ Ronda de Valencia desde Carlos V y hasta Embajadores; Ronda de Toledo hasta Puerta de Toledo; Gran Vía de San Francisco hasta Calle Bailen y Plaza de España.

Por todas estas calles se podrá circular libremente, pero no hacia las calles Interiores de tal perímetro viario. Asimismo serán de aplicación las limitaciones ordinarias del APR de Embajadores. En todo caso, si las condiciones de saturación lo aconsejan, se podrán efectuar restricciones o cortes puntuales de todos estos viales perimetrales.

3a/: Por la Policía Municipal y Agentes de Movilidad se establecerán controles de acceso y paso o circulación determinándose inicialmente los siguientes puntos de control/filtros previos a las zonas restringidas, que podrán ser ampliados, modificados o reducidos en función de las necesidades de regulación que puedan apreciarse durante el desarrollo de las operaciones:

1/ Plaza de España.

2/ Plaza de Cibeles.

3/ Plaza de la Independencia.

4/ Plaza de Cánovas del Castillo (Neptuno).

5/ Glorieta del Emperador Carlos V.

6/ Glorieta Puerta de Toledo.

7/ Plaza de San Francisco el Grande.

8 / Calle Mayor / Calle Bailen.

En el ejercicio de las funciones de control de accesos el personal referido y en su condición de agentes de la autoridad, podrán permitir el paso de aquellos vehículos que a su criterio puedan o deban acceder por razones de Interés general o necesidad urgente inaplazable.

4a/: Las limitaciones o prohibiciones impuestas no afectarán a los vehículos a los que se refiere el artículo 88.2 de la Ordenanza de Movilidad, sin perjuicio de lo Indicado en las cláusulas posteriores, quedando igualmente excluidos los siguientes



- 1/ Residentes en las calles de acceso restringido o titulares de plazas de aparcamiento en las mismas.
- 2/ Vehículos autotaxi.
- 3/ Motos y ciclomotores.
- 4/ Bicicletas y ciclos.
- 5/ Autobuses de Madrid City Tour: concesión municipal de transporte turístico con itinerario fijo y reiteración de horario y calendario.
- 6/ Autobuses de prestación del servicio especial de transporte urbano de viajeros para contemplar la iluminación navideña organizado por el Ayuntamiento de Madrid.
- 7/ Unidades móviles de producción y retransmisión audiovisual.
- 8/ Vehículos que dispongan del distintivo o etiquetado "cero emisiones" establecido por la DGT y lo exhiban en lugar visible.
- 9/ Vehículos que accedan a hoteles y porten maletas o bultos pesados.
- 10/ Vehículos destinados al transporte de detenidos.
- 11/ Grúas para el remolque de vehículos.
- 12/ Vehículos de transporte funerario.
- 13/ Aquellos vehículos que a criterio de los Agentes de la Autoridad actuante deban acceder por razones de interés general o necesidad urgente inaplazable.
- 5a/: El acceso para la realización de carga y descarga deberá hacerse exclusivamente entre las 23:00 y las 11:00 horas.
- 6a/: El acceso a aparcamientos públicos de rotación deberá hacerse con carácter general a través de calles o rutas no incluidas en las de restricción de accesos y sin perjuicio de que los servicios de Policía Municipal o de Agentes de Movilidad puedan establecer rutas o recorridos concretos en cada caso singular de ser necesario, y todo ello sin perjuicio de la normativa general de accesos a las Áreas de Prioridad Residencial.
- 7a/ En los días descritos en el ANEXO U se prohibirá mediante señalización fija el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores en toda la calle de la Gran Vía, Red de San Luis y Plaza del Callao, tanto en zonas de acera ordinaria como en los carriles de circulación habilitados provisionalmente para uso peatonal; alternativamente, se habilitarán zonas concretas señalizadas para el estacionamiento de tal clase de vehículos.
- 8a/: Desde el Centro de Gestión de la Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, los distintos servicios municipales allí integrados velarán por facilitar la coordinación de los recursos de gestión del tráfico, Informando a la ciudadanía a través de los servicios de comunicación municipal y adoptando las medidas de cortes o restricciones precisas en cada momento, Incluido si fuera preciso el desvío del viario de la M30 particularmente en sus conexiones con los viales urbanos.
- 9a/: El Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, en el ejercicio de sus competencias en materia de regulación de la circulación podrá adoptar las medidas necesarias de impulso y coordinación de la gestión del tráfico, incluyendo en particular la convocatoria de un grupo de seguimiento que integre a todos los órganos directivos y organismos municipales implicados en su ejecución, para resolver las incidencias que se puedan suscitar en la aplicación del presente Decreto.

SEGUNDO: Ordenar la publicación del presente Decreto en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, a los efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 88.1 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid.>>

Y como justificación del mismo se invoca el artículo 88 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid de 26 de septiembre de 2005, por razones basadas en la movilidad o fluidez del tráfico a la vista de que "la celebración de las fiestas navideñas y de fin de año y



Reyes conlleva un notable incremento de los desplazamientos de ciudadanos a las zonas donde se concentra una oferta importante de actividades comerciales, de ocio y de carácter cultural, propia de espacios públicos emblemáticos de la ciudad.“ Y que “Adicionalmente, se registra en las fechas navideñas una elevada congestión de las aceras y zonas peatonales que se produce en particular en el eje de la Gran Vía, lo que conlleva riesgos relacionados con la seguridad vial que deben prevenirse.” Como última justificación se reseña la de “la implantación [en el año 2016] del Área de Prioridad Residencial de Ópera que, junto a las existentes desde hace años (Cortes, Letras, Embajadores) limita adicionalmente el viario disponible para su uso libre por automóviles particulares de personas no residentes.”

TERCERO.- El art. 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local dispone que:

“El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:
g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.”

Por su parte el art. 31 de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de Capitalidad y de Régimen Especial de Madrid dispone que [la negrita es añadida]:

“Artículo 31. Régimen general de competencias.

El Ayuntamiento de Madrid puede promover toda clase de actividades y prestar todos los servicios públicos **que afecten al interés general de los ciudadanos** y no estén expresamente atribuidos a otras administraciones públicas. En estos supuestos, el Ayuntamiento puede llevar a cabo actividades complementarias a las realizadas por esas Administraciones.”

Por su parte y en el ámbito de la seguridad vial se establece que:

“Artículo 38. Ámbito material de aplicación de las competencias del Ayuntamiento de Madrid en materia de movilidad.

En los términos de la presente Ley y de la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, el Ayuntamiento de Madrid ejerce las competencias que tiene atribuidas en materia de tráfico, circulación y seguridad vial sobre las vías urbanas y sobre las travesías, cuando éstas hayan sido declaradas vías urbanas, así como sobre cualquier espacio abierto a la libre circulación de personas, animales y vehículos, sin perjuicio de las competencias que por razones de seguridad ciudadana correspondan a otras Administraciones en los mismos ámbitos territoriales.

Artículo 39. Ordenación local del tráfico.

1. El Ayuntamiento de Madrid regulará los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos de tránsito y circulación de personas, animales y vehículos, así como dicho tránsito y circulación, con la finalidad de armonizar los distintos usos, incluidos el peatonal, el de circulación, el de estacionamiento, el deportivo y el lúdico, y hacerlos compatibles de forma equilibrada con la garantía de la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados.”

Y más específicamente el art. 40 de la Ley 22/2006 señala, al tratar de las competencias en materia de seguridad vial, que comprende en todo caso:



“La regulación y el control de cualesquiera de los usos de que sean susceptibles las vías y los espacios abiertos al tránsito de personas, animales y toda clase de vehículos y del tráfico y la circulación por ellos, garantizando, en todo caso, los derechos fundamentales de las personas.

La regulación comprende la señalización correspondiente; la limitación y, en su caso, **restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, cuando proceda de acuerdo con el ordenamiento jurídico**; la imposición de la exhibición en lugar visible de distintivo o, en su caso, la instalación de un mecanismo sustitutivo para la acreditación del cumplimiento de la obligación legal de aseguramiento, de la autorización de acceso a zonas restringidas y el pago del impuesto de vehículos de tracción mecánica; y el establecimiento de medidas de discriminación positiva por razón de discapacidad.”

Nadie hace cuestión del ppio de autonomía municipal pero hay que tener en cuenta “(...) que la autonomía local constitucional y legalmente consagrada, nunca es expresión de soberanía y sí alusiva a unos poderes limitados, y su clave se encuentra en definitiva en que, como señala la sentencia constitucional 84/1982, de 23 dic. lo es nada más para la gestión de los intereses respectivos artículo 137 CE. La determinación de cuáles sean esos intereses locales es obra de la Ley que atribuye competencias concretas dentro de un marco garantizado mínimo, mientras que dicha autonomía no se garantiza para incidir en otros intereses generales o particulares distintos de los propios de la Entidad local STC 4/1981, de 2 feb. al caracterizarse la autonomía local como cualitativamente inferior a la autonomía política de que gozan, entre otros poderes, las Comunidades Autónomas “ (STSJ PV de 31.03.2005) O en palabras de la STSJ Madrid de 08.03.2012, que señala: << (...) Dispone el art. 9 de la C.E ., que "los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del Ordenamiento jurídico".... "La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionatorias no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos". Dicha norma, asume los principios generales de derecho y garantiza su cumplimiento por parte de todos los poderes del Estado, como rasgo característico del Estado de Derecho.

....
Por tanto, en ningún caso, las normas procedentes de la autonomía legislativa local, pueden invadir competencias atribuidas al Estado o a las Comunidades Autónomas, ni contradecir, modificar, ampliar o innovar las Leyes existentes porque la actuación municipal está supeditada a toda la legislación de Régimen Local, que sólo puede ser derogada o modificada por normas con rango legal, pero nunca en virtud de una Ordenanza o de otra disposición general dictada en desarrollo del referido Texto Refundido.>>

Como es de ver en el Decreto impugnado se ordenan restricciones del tráfico que afectan a la distribución de envíos postales y distribución de mercancías con origen o destino en el área afectada por la restricción y limitación del tráfico, cuando se tengan que realizar por medio de vehículos de motor.

Y la referida restricción no atiende a un interés general sino que, como se reconoce en el proyecto de ampliación de aceras obrante en el EA, el objetivo de esta actuación es poner de relieve la importancia de esta avenida emblemática del centro de Madrid y ganar espacio para los peatones. Se sigue diciendo que con esta iniciativa lo que se pretende es que el peatón, el ciudadano recupere su espacio en la avenida y recobre el protagonismo para el que fue concebida la Gran Vía.

No existe interés general en aquella actuación municipal que tan solo atiende a una parte de la colectividad afectada y que no tiene vocación de permanencia o durabilidad sino está



pensada para un determinado periodo de tiempo y espacio con ulterior reversión al status quo. Además se reconoce que el espacio peatonal es escaso precisamente por la ocupación de quioscos, terrazas y mobiliario urbano, pero no se adopta medida alguna tendente a solventar esa escasez, lo que vuelve a evidenciar la ausencia de un interés general que presida la actuación municipal controvertida.

De modo que es claro que se trata de una medida de restricción del tráfico que no atiende o está presidida por servir a los intereses generales, pues se dice que tiende a incrementar el espacio peatonal pero admitiendo que el espacio peatonal disponible se encuentra ya ocupado por quioscos, terrazas y mobiliario urbano y se ha quedado muy pequeño. Es hecho notorio que la acera de la Gran Vía de esta ciudad está plagada de quioscos de prensa, de lotería así como por multitud de elementos de mobiliario urbano que indudablemente obstaculizan la deambulación de los peatones, estando supeditada su instalación y permanencia al pago de la correspondiente tasa que recauda el Ayto. Ello evidencia que el Ayto. tolera y e incluso promueve la existencia de elementos en las aceras que obstaculizan el deambular de los peatones por lo que carece de apoyo la invocación a ese interés peatonal para justificar o sustentar las restricciones acordadas en el Decreto impugnado

Indicativo de esa ausencia de interés general es el informe de la Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación, elaborado el 07.012.2016 y aportado por el Ayto. en la pieza de medidas cautelares con base en el que se proponía la modificación de la medida en el sentido de plantear una reordenación de los horarios de acceso, sin mayor apoyo y argumentación que “diversos contactos con diversas asociaciones y colectivos implicados en la carga y descarga y el reparto postal y de paquetería a domicilio, no identificados en modo alguno. Es decir, que la propia actuación municipal evidencia una actuación precipitada y que admite variaciones sobre la marcha a la vista de unos contactos que se dice haber tenido con colectivos afectados, no identificados, y una vez que se ha cuestionado la conformidad a Derecho de la restricción del tráfico.

De otro lado se observa que la medida de restricción del tráfico se adopta al amparo del art. 88 de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid de 26 de septiembre de 2005, el cual dispone:

“1. Cuando existan razones que aconsejen reservar total o parcialmente una vía pública como zona peatonal, la Junta de Gobierno o el órgano en que delegue, podrá prohibir o limitar la circulación y el estacionamiento de vehículos, previa la señalización oportuna y la publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

Asimismo, la Junta Gobierno, o el órgano en que delegue, cuando existan razones basadas en la seguridad vial, la movilidad y fluidez del tráfico, la seguridad ciudadana, la protección del medio ambiente y la protección de la integridad de los espacios públicos y privados, que aconsejen restringir el paso de vehículos a determinadas vías públicas, podrá prohibir o limitar la circulación y el estacionamiento de vehículos en las mismas, previa la señalización oportuna y la publicación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

2. Las limitaciones o prohibiciones impuestas no afectarán a los vehículos siguientes:

- a) Servicios de extinción de incendios, salvamento, policía, agentes de movilidad, ambulancias y sanitarios y en general, los que sean precisos para la prestación de servicios públicos.
- b) Los que salgan de un garaje situado en la zona o se dirijan a él y los que salgan de una zona de estacionamiento autorizado dentro de la zona peatonal.
- c) Los que recojan o lleven enfermos o personas de movilidad reducida a un inmueble de la zona.
- d) Los de transporte público regular de viajeros.”



En definitiva y como apunta la recurrente la prohibición de circulación no puede afectar a los servicios de interés económico y resulta que Ley 43/2010 de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, es la reguladora de estos servicios por trasposición al derecho nacional de la Directiva 2008/6/CE, de 20 de febrero de 2008, por la que se modifica la Directiva 97/67/CE del Parlamento europeo y el Consejo, de 15 de diciembre de 1997. Su art. 1 determina su objeto como “la regulación de los servicios postales con el fin de garantizar la prestación del servicio postal universal, de satisfacer las necesidades de comunicación postal dentro de España y de España con el extranjero, y de asegurar la libre competencia en el sector en condiciones adecuadas de calidad, eficacia, eficiencia y pleno respeto de los derechos de los usuarios y de los operadores postales y sus trabajadores.” Estableciendo expresamente el pto 3 del referido art. 1 pto. 3 que: “Se regirán por lo dispuesto en esta ley :a) Los servicios de recogida, admisión, clasificación, transporte, distribución y entrega de envíos postales.”

Su art. 2 define los servicios postales como servicios de interés económico general que se prestan en régimen de libre competencia. Y el art. 3 define los servicios postales como “cualesquiera servicios consistentes en la recogida, la admisión, la clasificación, el transporte, la distribución y la entrega de envíos postales”, y el envío postal como “todo objeto destinado a ser expedido a la dirección indicada por el remitente sobre el objeto mismo o sobre su envoltorio, una vez presentado en la forma definitiva en la cual debe ser recogido, transportado y entregado. Además de los envíos de correspondencia incluirá la publicidad directa, los libros, catálogos, diarios, publicaciones periódicas y los paquetes postales que contengan mercancías con o sin valor comercial, cualquiera que sea su peso.”

Por todo lo que el Decreto recurrido alcanza con los efectos restrictivos de circulación de los vehículos destinados a la prestación de servicios postales, y por tanto vulnera la Ley citada, así como los derechos sobre las comunicaciones postales que quedan restringidos y afectados por una resolución de un Ayuntamiento que es manifiestamente incompetente para adoptar esta decisión.

Por otro lado la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado garantiza la integridad del orden económico, en relación con la libre circulación y establecimiento de operadores económicos, y sobre todo la libre circulación de mercancías.

En efecto, su art. 1 dispone que:

“1. Esta Ley tiene por objeto establecer las disposiciones necesarias para hacer efectivo el principio de unidad de mercado en el territorio nacional. En particular, tiene por objeto garantizar la integridad del orden económico y facilitar el aprovechamiento de economías de escala y alcance del mercado mediante el libre acceso, ejercicio y la expansión de las actividades económicas en todo el territorio nacional garantizando su adecuada supervisión, de conformidad con los principios contenidos en el artículo 139 de la Constitución.

2. La unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos, en la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente, y en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica.”

Siendo de aplicación en cualquier lugar del territorio nacional, según establece su art. 2.

Su art. 3 consagra el ppio de no discriminación y se cuida de señalar que “Ninguna disposición de carácter general, actuación administrativa o norma de calidad que se refiera al acceso o al ejercicio de actividades económicas podrá contener condiciones ni requisitos que tengan como efecto directo o indirecto la discriminación por razón de establecimiento o residencia del operador económico.”

Con razón aduce el recurrente que la medida de restricción del tráfico en el Área regulada por el Decreto, establece una barrera discriminatoria de las actividades económicas



residentes en la zona, respecto del resto de la ciudad que se verá favorecida por la ausencia de la limitación de circulación de los vehículos que les prestan los servicios logísticos de recogida y entrega de mercancías.

Además el art. 5 de la LGUM señala que: “1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.”

La razón imperiosa de interés general se define en la Ley 17/2009 como: “razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.”

El Decreto impugnado no atiende a ninguna de esas razones sino a la conveniencia de la ampliación del espacio para los peatones durante el periodo de fiestas navideñas.

En definitiva, el ejercicio de competencias municipales está supeditado al servicio del interés general de los ciudadanos y la concreta de la limitación y, en su caso, restricción o prohibición de la circulación y el estacionamiento, a su conformidad con el ordenamiento jurídico sin que en ningún caso, las normas procedentes de la autonomía legislativa local, puedan invadir competencias atribuidas al Estado o a las Comunidades Autónomas, ni contradecir, modificar, ampliar o innovar las Leyes existentes (STSJ Madrid de 08.03.2012, antes citada), lo que evidentemente no ha respetado la actividad municipal impugnada.

CUARTO.- Es por lo que se deja razonado que procede estimar el recurso examinado con imposición de las costas causadas a la parte demandada por disposición del art. 139 de la LJCA.

Vistos los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación

FALLO

Estimo el recurso contencioso administrativo formulado por frente a la actividad administrativa identificada en el Fundamento Jurídico Primero de la presente, que se revoca y anula cuanto contraria a Derecho, con imposición a la demandada de las costas causadas en este procedimiento.

Notifíquese la presente resolución a las partes, haciéndoles saber que contra la misma cabe recurso de APELACIÓN en el plazo de QUINCE DIAS a contar desde el siguiente a su notificación, advirtiéndoles que deberá constituir depósito de **50 euros**. Dicho depósito habrá de realizarse mediante el ingreso de su importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de este Juzgado nº 4343-0000-93-0446-16 BANCO DE SANTANDER GRAN VIA, 29, especificando en el campo **concepto** del documento Resguardo de ingreso que se trata de un “Recurso” 22 Contencioso-Apelación (50 euros). Si el ingreso se hace mediante



transferencia bancaria, el código y tipo concreto de recurso debe indicarse justamente después de especificar los 16 dígitos de la cuenta expediente (separado por un espacio), lo que deberá ser acreditado al presentarse escrito de interposición del recurso, bajo el apercibimiento e que no se admitirá a trámite ningún recurso cuyo depósito no esté constituido y que de no efectuarlo se dictará auto que pondrá fin al trámite del recurso.

Así lo acuerda, manda y firma el Ilmo Sr D. MARCOS RAMOS VALLES Magistrado-Juez del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 30 de los de Madrid.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el Ilmo. Sr. Magistrado Juez que la firma. Doy fe.



Este documento es una copia auténtica del documento Sentencia estimatoria firmado electrónicamente por MARCOS RAMOS VALLES, FÉLIX MATAMALA SACRISTÁN