



Excmo. Ayuntamiento de Abades
Ilmo. Sr. Alcalde
Calle Santo Cristo, 1
40141 ABADES
(Segovia)

Asunto: Barreras en acceso a vivienda

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **4500/2021**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

El tráfico rodado en nuestros pueblos y ciudades, el desorden circulatorio y la escasez de lugares donde aparcar suelen constituir temas de discusión entre los ciudadanos. Sin embargo, no todos los problemas referidos a la falta de aparcamientos concluyen cuando se acometen nuevos estacionamientos, pues dependiendo de sus características pueden incluso llevar a comprometer la seguridad de vehículos y/o viandantes.

Es por ello que el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, considera estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación cuando se dificulte la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o de vehículos en un vado señalizado correctamente, así como los que supongan un riesgo u obstaculicen gravemente el tráfico de peatones (art. 91.2 c y m).

Estos supuestos, precisamente, se denuncian en el caso del expediente ahora examinado, en el que se hace alusión a las dificultades de acceso a la vivienda ubicada en el nº 5 de la calle Los Caños de ese municipio, incluso al garaje (con vado permanente) situado en la misma numeración, debido a las frecuentes invasiones y obstaculizaciones por parte de vehículos que estacionan en esa zona.

En un principio, según el informe técnico de 21 de enero de 2022 facilitado por el Ayuntamiento de Abades a esta Institución, no se prohibía el aparcamiento en el primer tramo de la calle Los Caños (al que corresponde el nº 5). Posteriormente, a petición de varios vecinos, se prohibió el estacionamiento en los números pares y en el frente de los



números 7, 9, 11, 13 y 15, tal como se muestra en la siguiente fotografía aportada por esa Administración:



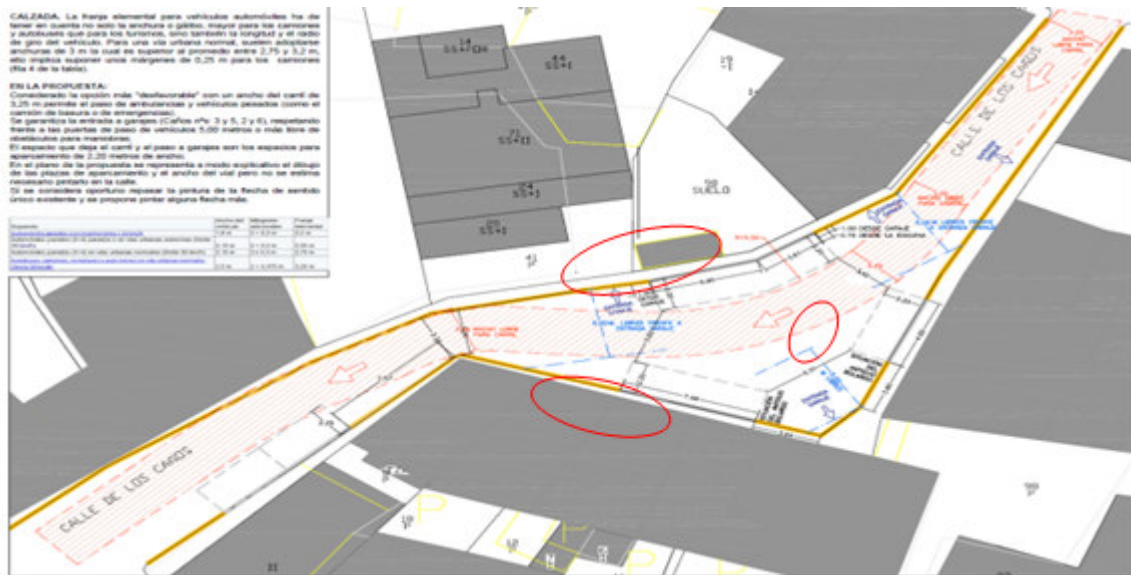
También, a petición de otros vecinos, se prohibió el aparcamiento en toda el primer tramo de la calle Los Caños, pintando la banda amarilla en el bordillo y colocando bolardos en el frente del garaje del nº5.



Pero finalmente, también a solicitud de otros vecinos, fue aprobado el último cambio en la regulación del estacionamiento de la zona en 2021, de forma que la señalización vial existente fue eliminada en algunas zonas de este primer tramo de la calle (como en el número 5), eliminándose a su vez los bolardos citados por provocar un riesgo de colisión para los vehículos.



Así, la situación resultante posibilita en la actualidad el estacionamiento en determinadas zonas de la calle y lo prohíbe expresamente con líneas amarillas continuas en el resto. En concreto, por lo que se refiere al tramo objeto de la queja, los espacios en los que se permite el aparcamiento, conforme al plano facilitado por ese Ayuntamiento (las formas insertadas son nuestras), son los siguientes:



- a) Frente al **número 5** existe una zona de aparcamiento de una longitud aproximada de 4,92 metros de largo.





- b) Frente a los **números 9 y 11** hay una zona de aparcamiento de una longitud aproximada de 4,92 metros de largo.



- c) Frente al **número 2** hay una zona de aparcamiento de una longitud quebrada de 5,90 y 3,61 metros de largo.





Se trata, pues, de determinar la procedencia de la instalación de la señalización vial solicitada en este expediente (cuya reciente eliminación se cuestiona) para evitar el estacionamiento en las zonas ahora permitidas, en particular en el número 5 de la calle Los Caños.

Pues bien, la señalización o las marcas viales son signos externos que se dirigen a todos los usuarios con el fin de ordenar la circulación. Siendo las líneas amarillas las principales, su forma determina, en concreto, el significado de su prohibición. Así, las líneas amarillas continuas pintadas de forma paralela o sobre un bordillo prohíben tanto aparcar como estacionar cualquier vehículo en la zona delimitada por las mismas.

Ahora bien, la determinación de la señalización para la regulación de los estacionamientos no puede dejarse a la conveniencia de intereses particulares de los vecinos, sino que debe ser evaluado desde un punto de vista objetivo, siempre en beneficio de la regulación y ordenación de la circulación, así como de la seguridad vial. Esto es, la potestad discrecional de la administración en la instalación de la señalización vial debe responder a la necesidad de aumentar la seguridad vial, así como a la eficacia de la circulación, atendiendo a criterios técnicos que garanticen estos objetivos y ajustándose a las circunstancias del caso concreto.

Esto es, habrá que valorar las características específicas de la zona para constatar si tales estacionamientos ahora permitidos pueden ser considerados aparcamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan la circulación, conforme a lo dispuesto en el antes citado Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Para ello, resulta relevante destacar la anchura de la calle Los Caños. En concreto, según el informe técnico de 10 de enero de 2022, remitido por ese Ayuntamiento, el ancho de la acera en el **número 3** es de **0,71 metros** y en el **número 7** es de **0,64 metros**. Esto es, se incumple la **anchura libre de paso mínima (1,80 m)** exigida en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Exigencia que se mantiene en la Orden TMA/851/2021, por la que se deroga la anterior.

Es por ello que frente a los citados números 3 y 7 se ha señalado con una línea amarilla continua sobre el bordillo la prohibición de estacionamiento, de forma que el acceso y salida de las viviendas ubicadas en estas numeraciones no se vea obstaculizada por el aparcamiento de vehículos.



Por el contrario, este criterio favorable a la seguridad de los peatones no se ha aplicado en el tramo del **número 5** (ubicado entre el 3 y el 7), pese a contar también con una anchura de **0,75 metros**, esto es, inferior a la mínima exigida legalmente, perjudicándose así con el estacionamiento permitido frente a la vivienda situada en esa numeración la consecución de ese objeto de seguridad peatonal.





Circunstancia que (aun no siendo objeto de la queja) también parece producirse en los números 9 y 11 y 2.



Se trata, por tanto, de un caso en el que partiendo de situaciones iguales se han producido tratamientos distintos, equiparándose en un plano jurídico con lo discriminatorio, cuya esencia es un trato desfavorable real y efectivo. En definitiva, un agravio comparativo vedado por nuestra Constitución. Tanto el Tribunal Constitucional como el Tribunal Supremo han declarado que el principio de igualdad comporta la



imposibilidad de que reciban un trato jurídico diferente situaciones jurídicas o supuestos de hecho que han de ser reconocidos como iguales por coincidir en ellos los mismos elementos o por carecer de la necesaria trascendencia jurídica aquéllos que permitieran considerarlos como distintos, de forma que sólo respetando esta regla la ley es verdaderamente igual para todos.

No existe causa que justifique este tratamiento desigual, pues las características del itinerario peatonal de los números 3 y 7 es coincidente con las del número 5. Esto es, se trata de aceras en las que no se respeta la anchura mínima libre de paso para los peatones, constituyendo espacios inaccesibles que dificultan o impiden el normal desplazamiento de las personas, en especial de las que padecen alguna discapacidad funcional. Así, la falta de accesibilidad de estos itinerarios unida a la posibilidad del estacionamiento de vehículos en los mismos, puede dificultar a las personas la utilización normal del paso de salida o acceso a los inmuebles y, en definitiva, obstaculizar el tránsito peatonal e, incluso, suponer un riesgo para el mismo.

Así, la solución de este problema de inaccesibilidad y carencia de seguridad pasaría por la adopción de alguna de estas medidas:

a) La adaptación de las aceras para que cuenten con la anchura mínima de paso exigida legalmente (1,80 metros), medida desde la línea de la edificación, garantizando las maniobras de giro, cruce y cambio de dirección de los peatones independientemente de sus características personales, circunstancias de uso o modo de desplazamiento

b) Establecer (en caso de que las características del diseño y las condiciones físicas de este entorno impidieran la ampliación de las aceras), una solución de plataforma única de uso mixto (art. 18.4 punto a, del Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras). Esto es, un itinerario en el que las aceras y la calzada se dispusieran a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal y quedando perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, así como establecida la señalización vertical de aviso a los vehículos (art. 5.4 de la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, y 5.3 de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio).

Se trataría, así, de configurar un itinerario de plataforma única en el que quedara garantizada una prioridad peatonal real, como consideración básica para que pueda darse la convivencia en condiciones de seguridad, y una plena accesibilidad, sin obstáculos que pongan en peligro la integridad de los peatones. Para lo que sería preciso potenciar la separación de los tránsitos con medidas “alternativas” al bordillo: pavimento de botones, bandas anchas con un buen relieve y alto contraste, bolardos, pivotes con iluminación, señalización de los puntos de cruce, instalación de elementos de orientación y



señalización. Todo ello para intentar reproducir así el sistema vial de acera-calzada, pero asegurando la necesaria prioridad peatonal y mejorando la seguridad vial.

c) La instalación de señalización vial de líneas amarillas continuas sobre los bordillos para prohibir el estacionamiento de vehículos en las zonas coincidentes con el acceso a viviendas. Esta solución urbana para mejorar la accesibilidad de unos itinerarios caracterizados por la ausencia del espacio de paso libre mínimo para peatones y por la diferencia de cota o nivel entre aceras y calzada, ha sido la adoptada por ese Ayuntamiento (como se indicaba) respecto de las aceras ubicadas en los números 3 y 7 de la calle Los Caños para garantizar la accesibilidad y seguridad de los peatones.

Con todo ello, podemos concluir lo siguiente:

1. El problema a resolver se plantea a la vista del conflicto generado entre la posibilidad de estacionamiento frente al número 5 de la calle Los Caños y la seguridad de los peatones que circulan por el itinerario peatonal afectado o acceden a la vivienda ubicada en dicha numeración.

Pues bien, el conjunto de competencias atribuido a los ayuntamientos ha de ser interpretado y aplicado en su conjunto. Así, tienen atribuida la facultad de regular los estacionamientos en las vías urbanas, pero a su vez se les impone el deber de velar por la seguridad en los espacios públicos (concepto este último que no puede verse restringido hasta el punto de excluir del mismo la seguridad vial de conductores y peatones), e impone la obligación de adoptar las medidas oportunas de acuerdo con el principio de eficacia. En este sentido, existe un auténtico derecho de los ciudadanos a que se adopten las soluciones que, de una manera realmente eficaz, garanticen la seguridad de la circulación viaria peatonal (Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2000, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª).

2. Con ello, no puede sostenerse la inactividad de ese Ayuntamiento en relación con el problema planteado, pues no existe una razón técnica válida para dejar de adoptar las medidas dirigidas a proteger la seguridad y accesibilidad de los peatones, existiendo la obligación de la administración de garantizar y poner todos los medios a su alcance para minorar los riesgos concurrentes.

Es indudable, como se decía, que existe un derecho de los ciudadanos a circular con la necesaria seguridad por las vías públicas, cuyo tránsito corresponde regular a la administración en cualquiera de sus grados, y que ese derecho goza de prioridad frente a la necesidad del estacionamiento de vehículos, lo que no puede eludirse bajo el pretexto del ejercicio de una potestad discrecional en el ordenamiento del viario público.

3. La aplicación de criterios distintos a supuestos idénticos representa por sí misma un trato desigual. Lo que implica la adopción, en principio, de la misma medida



de señalización vial adoptada (líneas amarillas continuas) en relación con el número 5 (y, en su caso, 9, 11 y 2), para ofrecer un tratamiento conforme con el principio de igualdad.

4. No obstante, debe distinguirse entre el derecho de los ciudadanos a obtener la seguridad viaria, y el posible derecho a exigir una solución concreta de la administración que se plasme en la adopción de medidas determinadas que garanticen, a juicio de la ciudadanía, esa misma seguridad. El ejercicio de la potestad discrecional en la ordenación del tráfico viario ha de verificarse a través de la adopción de los criterios técnicos más eficaces para conseguir esa misma finalidad. Criterios que dependerán de las circunstancias concretas del caso y cuya elección ha de ponderar la administración encargada de velar por su correcta regulación.

En cualquier caso, ese Ayuntamiento está obligado a adoptar las medidas de seguridad viaria y de accesibilidad que técnicamente se consideren más eficaces para garantizar en el caso examinado la consecución de ambos objetivos, con la consiguiente posible responsabilidad si no lo efectuase.

Por ello, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del Común, consideramos oportuno formular la siguiente **Resolución**:

Que considerando la obligación de ese Ayuntamiento de adoptar las medidas que sean más eficaces para garantizar la accesibilidad y seguridad de los peatones en el itinerario peatonal ubicado a la altura del número 5 de la calle Los Caños de ese municipio, en condiciones de igualdad respecto a los casos idénticos (números 3 y 7), se proceda a analizar ese espacio urbano para generar la solución técnica concreta que asegure que el espacio público en cuestión cumple las condiciones necesarias para evitar cualquier obstáculo que dificulte la utilización normal del paso de salida o acceso de las personas al inmueble situado en dicha numeración (y, en su caso, de los vehículos en el vado señalado correctamente), así como cualquier riesgo o impedimento del tráfico de peatones. Sin perjuicio de ser, igualmente procedente, la adopción de medidas de seguridad y accesibilidad adecuadas en los números 9, 11 y 2 de la misma vía pública.

Si el diseño de ese espacio público no tiene en cuenta determinados factores de riesgo, la vulnerabilidad de las personas con discapacidad funcional se incrementa de forma notable, de forma que debe asegurarse la máxima seguridad y accesibilidad para los ciudadanos que se desplacen por el mismo, con independencia de sus circunstancias o modo de desplazamiento.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de



PROCURADOR DEL COMÚN
DE CASTILLA Y LEÓN

dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN
Tomás Quintana López