



**Excmo. Ayuntamiento de XXX**  
**Ilmo. Sr. Alcalde**  
**(Ávila)**

**Asunto: Solicitud de instalación de elementos disuasorios para evitar estacionamientos en zonas de vado de garajes**

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente que se tramita en esta Institución con el número **4673/2021**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, en la queja se hace alusión a las solicitudes dirigidas a ese Ayuntamiento por D. XXX, solicitando la instalación de elementos disuasorios (pivotes, maceteros, etc.) entre las puertas de los garajes situados en la calle XXX, ya que a pesar de tener placas de vado permanente y estar al corriente del pago de los mismos, los vehículos aparcan impidiendo la entrada y salida de los garajes.

Según manifestaciones del autor de la queja, hasta el día de la fecha no se ha dado solución alguna al problema planteado.

Iniciada la investigación oportuna, se le solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella.

En atención a dicha petición de información se remitió informe en el cual se hacía constar lo siguiente:

*“Examinada la documentación que obra en estas dependencias procedo a informarle/contestarle sobre la cuestión.*

*No figura en las dependencias municipales expediente abierto relativo a solicitudes dirigidas a este por D. XXX, debido a no haberse localizado en nuestro registro de entrada de estos últimos ejercicios ninguna instancia del citado.*

*No obstante lo anterior, teniendo en cuenta la ubicación (XXX), y la cuestión a la que se hace referencia (problemas de aparcamiento/vado), considero que se trata de un*



*problema conocido por escrito presentado por D. XXX del cual se le remite copia. (Anexo I)*

*En relación con el problema descrito el Ayuntamiento ha decidido adoptar medidas que se considera redundarán en la solución del problema y por ello acompaño certificado de reciente acuerdo de Pleno sobre la cuestión. (Anexo II).*

*En tercer lugar y respondiendo a lo requerido se remite copia de la ordenanza Municipal en la materia. (Anexo III)”.*

Por su importancia para la resolución de esta queja es preciso incorporar a este documento el anexo II, que hace referencia al acuerdo adoptado por el Pleno de esa Corporación sobre esta cuestión, a saber:

*“12.- RUEGOS Y PREGUNTAS.*

*a) XXX (PSOE), a raíz de alguna de las instancias resueltas en esta sesión de Pleno, Intervino para formular la pregunta de cuál era el motivo por el que no estaba resuelto el problema de aparcamiento/vado en XXX a nombre de D. XXX y cuya primera solicitud data de agosto de 2019, rogando que se le diera solución, contestando el Sr. Alcalde en el sentido de que cada supuesto contemplado es distinto, y que la situación ha mejorado notablemente en dicha zona, añadiendo que ya se ha encargado una señal de prohibido aparcar específica (con dos flechas), para esa ubicación concreta, la cual se instalará en breve y que espera contribuya a solucionar definitivamente el problema”.*

A la vista de lo informado y acreditado en el expediente, procedemos a formular las siguientes consideraciones para fundamentar jurídicamente el contenido de la presente Resolución.

Conforme establece el artículo 75 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (RBEL), aprobado por Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, el uso de la vía pública y sus aceras para la entrada de carruajes y vehículos constituye por lo general un uso común especial del dominio público, que está sujeto a licencia (artículo 77).

Paralelamente, y desde un punto de vista tributario, el artículo 20 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL), dispone que,

*“1. Las entidades locales, en los términos previstos en esta ley, podrán establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, así como por la prestación de servicios públicos o la realización de actividades administrativas de competencia local que se refieran, afecten o beneficien de modo particular a los sujetos pasivos.*



*En todo caso, tendrán la consideración de tasas las prestaciones patrimoniales que establezcan las entidades locales por:*

*A) La utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local.*

*(...)*

*3. Conforme a lo previsto en el apartado 1 anterior, las entidades locales podrán establecer tasas por cualquier supuesto de utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, y en particular por los siguientes:*

*(...)*

*h) Entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase”.*

Es decir, es perfectamente factible que la Entidades Locales puedan conceder licencia de vado y exigir una tasa por el aprovechamiento especial del dominio público municipal, a cuyo efecto ese Ayuntamiento ha aprobado la Ordenanza fiscal nº 10 reguladora de la Tasa por entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo, y para vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase.

Dentro de este “*iter*” normativo, debemos añadir que la ordenación del tráfico en las vías urbanas es una competencia que se atribuye a los municipios, tanto a tenor de lo establecido por el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 abril, de Bases del Régimen Local, (“*el Municipio ejercerá en todo caso, 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*”); como por el artículo 7 a), b) y c) del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLTSV), cuando dispone:

*“Corresponde a los municipios:*

*a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*

*b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las*



*calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

*c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.*

*La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.*

*Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine”.*

El Tribunal Supremo, por su parte, en su Sentencia de 19 de julio de 2000, puntualiza que,

*“...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 dependen de multitud de complejas circunstancias y cuya elección y acogimiento en el caso concreto han de referirse al juicio ponderado de la Administración encargada de velar por su correcta regulación”.*

La discrecionalidad en las decisiones de la Corporación local en esta materia debe siempre respetar la normativa general y municipal, si la hubiere.

Conforme a estos preceptos, el Ayuntamiento será competente, por tanto, para acordar *“la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración”.* De la misma manera para *“La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor”* y *“La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en*



*las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo”.*

En este orden de cosas, el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en su artículo 91.2.c, considera paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación, entre otros, si se obstaculiza la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de vehículos en un vado señalizado correctamente. También el art. 94.2.f se refiere a la prohibición de estacionamiento delante de los vados cuando concurren las condiciones indicadas.

No obstante la claridad de los preceptos indicados, no contiene la norma un concepto del vado. La Sentencia de 20 de diciembre de 2004 del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, a modo de ejemplo, los define, sin embargo, como *“la modificación de las aceras y bordillos de las vías públicas para facilitar el acceso de los vehículos a los locales y viviendas. Jurídicamente la concesión de vado implica que al mismo tiempo que se produce un uso común de la acera como bien de dominio público de todos los viandantes se está autorizando un uso más intenso por parte de un o unos sujetos a los que se permite a través del vado el acceso a su propiedad de vehículos de motor”.*

Por tanto, podemos concluir que por vado hemos de entender la zona de la vía pública habilitada para el paso de vehículos a los inmuebles; lo que supone, para su titular, un derecho especial de entrada y salida de vehículos. El vado implica, de este modo, un aprovechamiento especial de un bien de dominio público municipal, constituido por el acerado para permitir sobre él la entrada y salida del inmueble; lo que conlleva, implícitamente, la necesaria prohibición de estacionamiento en la vía pública en el espacio necesario para permitir dicha entrada y salida. Además, de conformidad con lo dispuesto en el art. 94.2.f del Reglamento General de Circulación, antes citado, el estacionamiento delante de los vados está prohibido; afectando, por supuesto, también dicha prohibición al titular de la autorización del vado.

La limitación de estacionamiento prohibido en vado viene contemplada en el Reglamento General de Circulación con la señal denominada R-308e (apartado 5.5 del anexo I). Por su parte, la limitación de estacionamiento mediante línea amarilla se regula en el art. 171.b en los siguientes términos: *«Marca amarilla longitudinal continua. Una línea continua de color amarillo, en el bordillo o junto al borde de la calzada, significa que la parada y el estacionamiento están prohibidos o sometidos a alguna restricción temporal, indicada por señales, en toda la longitud de la línea y en el lado en que esté dispuesta.»*



Conforme a lo anteriormente expuesto, debemos entender que la limitación de estacionamiento por vado constituye una autorización municipal concedida al solicitante; mientras que la prohibición de aparcar constituye una prohibición general impuesta por la correspondiente señal, sin perjuicio de que la misma se haya adoptado a petición de parte.

Así pues, las infracciones que se comentan al aparcar delante de la zona delimitada por la señal de vado deberán ser denunciadas y los vehículos retirados.

De lo anterior cabe concluir que se debe respetar la zona de vado, circunstancia que en el caso que nos ocupa parece que no sucede, a pesar de existir ya señalización que establece la prohibición de aparcar; e incrementar esta, como pretende hacer ese Ayuntamiento, siendo una medida positiva, vistos los resultados, puede no ser suficiente por sí misma.

Con la finalidad de lograr una mayor eficacia en el cumplimiento de la normativa reguladora del tráfico aplicable en ese lugar, bien por los efectivos de la Policía local, caso de existir, en cumplimiento de la labores que tienen encomendadas, bien mediante el establecimiento de sistemas de vigilancia para asegurar la observancia de la prohibición de aparcar, se deberá garantizar, en todo caso, el cumplimiento de la señalización establecida y la sanción de las infracciones que en materia de tráfico se puedan cometer.

En este sentido, en otras ocasiones hemos recomendado a los Ayuntamientos que valoren la posibilidad de establecer sistema de cámaras de videovigilancia, cumpliendo, en cuanto a su instalación y funcionamiento, con lo establecido en la Disposición adicional octava de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se Regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos, así como en la Disposición adicional única del Real Decreto 596/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos.

Con este sistema se levanta un acta-denuncia por los aparcamientos irregulares a los vehículos que no obedezcan la señal de prohibición, incoándose el correspondiente procedimiento sancionador en materia de tráfico, como consecuencia de haber tenido conocimiento de la infracción a través de los medios de captación y reproducción de imágenes que han permitido la identificación del vehículo.

Otra opción sería, atendiendo a lo manifestado en la queja, proceder a la instalación de elementos disuasorios (pivotes, maceteros, etc.), entre las puertas de los garajes situados en la calle XXX, que hagan físicamente imposible estacionar en esa zona.



Así mismo, con la finalidad de asegurar el cumplimiento de la señalización existente, y de la que a mayores se pueda establecer, estimamos adecuado que la vigilancia de la ordenación establecida, así como la denuncia de las infracciones que se cometan y la sanción de las mismas, se delegue, a través del correspondiente convenio, en los términos que establece el artículo 84.4 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en la Jefatura Provincial de Tráfico.

En virtud de todo lo expuesto, 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 por el Ayuntamiento de XXX se asegure el respeto de la señalización establecida en los lugares que cuenten con vado, para lo cual deberá intensificar la labor de control y, en su caso, valorar la posibilidad de establecer un sistema de cámaras de videovigilancia en la zona objeto de la queja, que deberá cumplir, en cuanto a su instalación y funcionamiento, con lo establecido en la Disposición adicional octava de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se Regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos, así como en la Disposición adicional única del Real Decreto 596/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos.**

**- Que por el Ayuntamiento de XXX se valore delegar las labores de vigilancia y cumplimiento de ordenación establecida mediante las correspondientes señales, así como la denuncia de las infracciones que se cometan, y la sanción de las mismas, a través del correspondiente convenio, en los términos que establece el artículo 84.4 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en la Jefatura Provincial de Tráfico.**

**- Que no obstante todo lo anterior, por el Ayuntamiento de XXX se valore, además, proceder a la instalación de elementos disuasorios (pivotes, maceteros, etc.) entre las puertas de los garajes situados en la calle XXX, que hagan físicamente imposible estacionar en esa zona.**

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



PROCURADOR DEL COMÚN  
DE CASTILLA Y LEÓN

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