



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

Asunto: Solicitud de prohibición de estacionamiento

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 **1633/2022**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la queja era la disconformidad con la actuación de ese Ayuntamiento por no haber adoptado las medidas adecuadas para impedir el estacionamiento de vehículos en la calle XXX de esa localidad, a la altura del nº XXX, que causan graves molestias a sus moradores, concretamente de accesibilidad al inmueble y por el ruido de los motores y la entrada de gases, entre otros, que habían sido puestos de manifiesto por Dª XXX, a través de tres escritos dirigidos a esa Entidad local, con fechas 18 de mayo, 24 de mayo y 19 de septiembre de 2022.

Según manifestaciones del autor de la queja, el Ayuntamiento se ha limitado a pintar una línea amarilla continua, exclusivamente delante de la puerta de entrada del indicado inmueble, y no ha dado contestación a ninguno de los escritos.

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, por lo que a la resolución de la queja interesa, lo siguiente:

“1º. El Ayuntamiento ya solventó la situación descrita por doña XXX, pintando con línea amarilla la zona de la vivienda, en la calle XXX, de esta localidad.

2º.- A los efectos de cumplimentar el resto de los extremos de su requerimiento, es necesario efectuar algunas consideraciones:

- Se envía la copia íntegra de los tres escritos, con sus anexos, que presentó dicha persona. Asimismo se envía archivo de voz presentados por doña XXX. Este Ayuntamiento, a la vista del contenido de las conversaciones recogidas en los archivos de



voz, ha preferido actuar directamente, y solventar el problema que pudiese ocasionar el aparcamiento junto a la vivienda, por la ausencia de acera de la calle.

- Todos estos extremos se recogen en el Informe del Jefe de la Policía de XXX, donde se describen las actuaciones llevadas a cabo”.

Del contenido del informe emitido por el Jefe de la Policía Local conviene traer a colación los apartados que a continuación se transcriben:

“1. Los problemas que describe XXX están todos en relación con la vivienda sita en el número XXX de la calle XXX.

2. Hasta la fecha, con excepción de lo manifestado por esta señora, nunca ha habido problemas en esa calle de ningún tipo.

3. La calle XXX:

- Es una calle estrecha en la que no existen aceras. El motivo fundamental es que de existir acerado (tendrían que construirse a ambos lados de la calle) habría que impedir el estacionamiento de vehículos en ella por no dejar paso a la circulación de vehículos, con los inconvenientes que ello conllevaría a los propietarios de las viviendas sitas en ese lugar.

- En esa calle sólo estacionan sus vehículos los propietarios de las viviendas existentes allí.

- Es una calle con muy poco tráfico.

(...)

- Los vehículos siempre han estacionado en la parte de la calle donde está situada la vivienda con número XXX porque debido a la forma de la calle, especialmente en el tramo superior e intermedio (en sentido descendente de la calle) si los vehículos estuvieran estacionados en el lado opuesto a su vivienda no podrían circular por ella.

4. Más de la mitad de las calles del municipio de XXX son estrechas, lo que ocasiona que al estar estacionados vehículos junto a ellas y ser viviendas de una o dos plantas, en la planta baja dificulten estos vehículos la entrada de la luz a las casas. La única solución sería la prohibición total de estacionamiento en ellas, lo que sería inviable. Otra solución sería hacer las aceras más anchas, no siendo posible en muchas de ellas por la estrechez de estas, además del esfuerzo económico que supondría y que sólo las autoridades municipales podrían determinar si serían realizables o no. La calle XXX es una más de las calles que hay con esta problemática en XXX.



(...)

6. *Es normal que los vehículos al arrancar y estar en marcha ocasionen ruido y emitan humos. Si las viviendas tienen las puertas y ventanas abiertas es posible que entren en ellas los humos y los ruidos. Estando los vehículos en la vía pública y en el exterior, el Oficial de la Policía Local que suscribe, entiende que deben ser los propietarios de las viviendas, o sus moradores, los que tomen las medidas para que esto no ocurra.*

(...)

12. *En base a lo manifestado por XXX, y tratando de evitar los problemas que expone, el Ayuntamiento de XXX, a requerimiento de la Policía Local, decidió señalar la puerta de la vivienda de la señora objeto de este informe con línea amarilla continua”.*

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.

Desde un punto de vista formal, no ha quedado acreditado en el expediente de queja que el Ayuntamiento de XXX haya dado respuesta a los escritos que le ha dirigido D^a XXX en fechas 18 de mayo, 24 de mayo y 19 de septiembre de 2022.

Para la consideración de la inactividad administrativa es relevante el significado constitucional del Estado de Derecho, en cuanto determina que la Administración ha de actuar conforme al principio de legalidad; de tal modo que también la falta de la actuación debida constituye una vulneración de la legalidad frente a la que opera, igualmente que frente a la actuación indebida, la garantía jurisdiccional o tutela judicial efectiva de los derechos e intereses (artículo 24 CE).

Con referencia a la cuestión que nos ocupa, es decir, la actuación administrativa en el marco de los procedimientos administrativos, la propia Constitución acoge como parte de sus fórmulas principales la garantía de una respuesta efectiva al ciudadano (artículos 103.1 y 105); incluso según el artículo 41 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea (Tratado de Lisboa), el deber de responder de forma expresa a cada una de las cuestiones que planteen los ciudadanos a la Administración forma parte del derecho de la ciudadanía a una buena administración.

Por ello, consecuentemente con lo señalado, el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), en su apartado primero dispone que : *“La Administración está obligada a dictar resolución expresa y a notificarla en todos los procedimientos cualquiera que sea su forma de iniciación”*, lógicamente, una vez tramitado el procedimiento según lo



preceptuado normativamente; exceptuándose solamente de la obligación de resolver “*los supuestos de terminación del procedimiento por pacto o convenio, así como los procedimientos relativos al ejercicio de derechos sometidos únicamente al deber de declaración responsable o comunicación a la Administración*”.

El presupuesto ineludible del cumplimiento del deber legal de resolver lo constituye, sin duda alguna, el procedimiento administrativo; por lo que la resolución administrativa expresa que debe emitir la Administración requiere, por tanto, la tramitación previamente del procedimiento al que la resolución pone fin. Sin embargo, el contenido esencial de este deber de resolver de la Administración no finaliza con dictar la resolución expresa, pues, además, esta debe ser notificada. No basta, por tanto, con la emisión del acto resolutorio, requiriéndose el acto de la notificación administrativa que, además, deber efectuarse con arreglo a lo que establecen los artículos 40 y siguientes de la LPACAP.

La legalidad vigente exige resolver y notificar en el plazo establecido, es decir, **siempre de forma expresa**, máxime cuando ya no existe la desestimación tácita, dado que la falta de resolución no se contempla propiamente como forma de terminar el procedimiento administrativo, conforme establece el 24 de la LPACAP.

Este deber de resolver y notificar las resoluciones administrativas, como ya hemos indicado, se cumple cuando esta se notifica, además, en plazo y de acuerdo con lo dispuesto en apartado 2 del citado artículo 40 de la ley citada, “*Toda notificación deberá ser cursada dentro del plazo de diez días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado, y deberá contener el texto íntegro de la resolución, con indicación de si pone fin o no a la vía administrativa, la expresión de los recursos que procedan, en su caso, en vía administrativa y judicial, el órgano ante el que hubieran de presentarse y el plazo para interponerlos, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro que estimen procedente*”.

Con referencia al ámbito local, el Artículo 69 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), señala que “*las Corporaciones locales facilitarán la más amplia información sobre su actividad y la participación de todos los ciudadanos en la vida local*”; y el Artículo 231.1, del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF), establece que “*las solicitudes que dirijan los vecinos a cualquier órgano del Ayuntamiento en petición de aclaraciones o actuaciones municipales, se cursarán necesariamente por escrito y serán contestadas en los términos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo*”.

Conviene en este punto traer a colación lo que indica el Tribunal Supremo (STS de 18 de diciembre de 2019), cuando establece que:



“Procede reiterar como doctrina de interés casacional la que declaramos en nuestra sentencia de 5 de diciembre de 2017, cit., reafirmando que del derecho a una buena Administración pública derivan una serie de derechos de los ciudadanos con plasmación efectiva. No se trata, por tanto, de una mera fórmula vacía de contenido, sino que se impone a las Administraciones públicas de suerte que a dichos derechos sigue un correlativo elenco de deberes a estas exigibles, entre los que se encuentran, desde luego, el derecho a la tutela administrativa efectiva y, en lo que ahora interesa sobre todo, a una resolución administrativa en plazo razonable”.

A mayor abundamiento, debemos recordar que los principios de celeridad y eficacia deben presidir la actuación de toda Administración pública y son aplicables como rectores de su actividad, tal y como se contempla en el ya citado artículo 103 de la Constitución española, así como en el preámbulo de la LPACAP y, con carácter normativo pleno, en el artículo 71; principios ambos que coadyuvan al cumplimiento del deber de resolver (y notificar la resolución).

Esa falta de respuesta de la Administración, por lo tanto, constituye una anomalía que puede afectar a la seguridad jurídica en las relaciones entre la Administración y los particulares, siendo, además, contraria al correcto funcionamiento de la Administración prescrito por la Ley. La Administración no puede optar entre resolver en forma expresa o dejar de hacerlo; ni, en consecuencia, puede ampararse en la técnica del silencio administrativo para, incumpliendo su deber de resolver, justificar así la falta de cumplimiento del artículo 21 de la LPACAP.

Es más, la resolución que finalice el procedimiento debe decidir todas las cuestiones planteadas por los interesados y las que se deriven del procedimiento, debe ser congruente con las peticiones de los reclamantes e indicar los recursos procedentes; así lo establece con carácter general para todos los procedimientos el artículo 88.3 de la citada Ley 39/2015; en el entendido de que el conocimiento de la fundamentación de las resoluciones administrativas constituye un presupuesto inexcusable para una adecuada defensa de los derechos e intereses legítimos de los ciudadanos.

Más aún, la falta de respuesta de las Administraciones e, incluso, el retraso en emitirla, perjudican no solo a los interesados en cada uno de los expedientes, sino que afectan a la ciudadanía en general, al generar un estado de opinión que merma la confianza ciudadana en el correcto funcionamiento del conjunto de las Administraciones públicas; sin que la figura del silencio administrativo negativo y, con ella, la apertura de la vía de recurso, aunque pueda ser utilizada como última *ratio*, desde luego no es una solución aceptable pues limita las posibilidades de defensa frente a la desestimación al ofrecer los motivos en que esta se basa.

Con referencia al derecho a obtener una resolución expresa en plazo, la STS de 18 de mayo de 2020, (Recurso nº 6950/2018) realiza las siguientes e importantes precisiones:



“Tal principio reclama, más allá de ese cumplimiento estricto del procedimiento, la plena efectividad de las garantías y derechos reconocidos legal y constitucionalmente y ordena a los responsables de gestionar el sistema impositivo (en nuestro caso), es decir, a la propia Administración Tributaria, observar el deber de cuidado y la debida diligencia para su efectividad y la de garantizar la necesaria protección jurídica de los ciudadanos, impidiendo situaciones absurdas, que generen enriquecimiento injusto o, también, que supongan una tardanza innecesaria e indebida en el reconocimiento de los derechos que se aducen”.

Llegados a este punto, también parece necesario recordar que alguna de las reclamaciones presentadas lo fueron hace más de ocho meses, sin haber obtenido respuesta.

Es evidente, pues, que ha transcurrido el plazo de que dispone ese Ayuntamiento para resolver expresamente las reclamaciones presentadas, y que, por ello, debió dar respuesta a las mismas, por escrito en tiempo y forma, respetando las previsiones legales, suponiendo su omisión un incumplimiento de sus obligaciones como administración pública.

En relación con lo que constituye el objeto de la queja, debemos señalar que desde un punto de vista competencial la ordenación del tráfico en las vías urbanas 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) y b) 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, 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”.



Por su parte, 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 XXX de la calle XXX de esa localidad, debido a las frecuentes invasiones y obstaculizaciones por parte de vehículos que estacionan en esa zona.

El Tribunal Supremo (STS 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*”.

Al llegar a este punto conviene precisar que examinada la página web del Ayuntamiento de XXX, no resulta que esa Entidad tenga establecida una ordenanza reguladora del tráfico, lo que nos hace suponer que carece de ella, por lo que cabe concluir que la ordenación establecida se refiere a actuaciones que no exigen dicha regulación.

A este respecto, nada disponen las normas consideradas sobre los trámites administrativos que conlleva la señalización de las vías públicas, cuando se trata de intervenciones que no exigen ordenanza reguladora. Habrá que estar a las normas de procedimiento administrativo establecidas en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y al régimen específico que fija la normativa aplicable según quién sea el titular de la vía.

Así las cosas, en los municipios esta competencia corresponderá normalmente a los Alcaldes, que podrán delegar en la Comisión de Gobierno o en los Concejales



delegados el ejercicio de esta competencia, por cuanto, como señala la Sentencia 516/2017, del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, *“La resolución recurrida no merece la consideración de disposición general sino de acto administrativo dirigido a una pluralidad indeterminada de personas, pues no incorpora, propiamente, un contenido normativo que se integre en el ordenamiento jurídico, con el establecimiento de derechos y obligaciones, sino que lo que hace es fijar medidas de ordenación del tráfico en varias vías públicas urbanas, en atención a lo establecido en el artículo 7.a) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en cuanto atribuye a los municipios la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad... Aunque tiene trascendencia con proyección general esa regulación no necesita contenerse en una Ordenanza municipal en los términos del artículo 7.b) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, ya que no determina el uso de las vías urbanas que se cita el tráfico por las mismas”*.

Como ya se ha ido indicando, cabe concluir que la normativa sustantiva queda articulada mediante el 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); 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; y también la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, y la Ordenanza municipal que pueda existir en materia de ordenación del tráfico, que en este momento desconocemos si existe, ya que consultada la sede electrónica de esa Entidad local, esta no se ha podido localizar.

Descendiendo al caso concreto resulta evidente, y así nos lo comunica el firmante de la queja, que lo que esa Entidad local considera solventado con el *“pintado con línea amarilla la zona de la vivienda, en la calle XXX, número 2, de esa localidad”*, no ha resuelto los problemas que se denuncian en los escritos dirigidos al Ayuntamiento, y que finalmente han llevado a la presentación de una queja ante esta Institución, al continuar esos mismos problemas.

Merece la pena que nos detengamos un momento en el análisis de los razonamientos que realiza el Jefe de la Policía Local, a saber:

“Es una calle estrecha en la que no existen aceras. El motivo fundamental es que de existir acerado (tendrían que construirse a ambos lados de la calle) habría que impedir el estacionamiento de vehículos en ella por no dejar paso a la circulación de



vehículos, con los inconvenientes que ello conllevaría a los propietarios de las viviendas sitas en ese lugar.

En esa calle sólo estacionan sus vehículos los propietarios de las viviendas existentes allí”.

Observada la calle objeto de la queja, tanto a través de las fotos que nos han sido remitidas, como a través del Google Maps, se puede ver que, efectivamente, se trata de una calle estrecha que presenta un retranqueo en la zona donde se aparca en la que, por ejemplo, bien podría ejecutarse una acera suficientemente ancha como para solucionar los problemas existentes, dado que hay espacio para hacerlo y, en su caso, seguir aparcando, procediendo a ordenar el tráfico de la calle, pudiéndose establecer un único sentido de circulación, con la implementación de la señalización adecuada a tal efecto, cuestión que, por otro lado, no parece demasiado complicada, por cuanto, como se indica en el propio informe, se trata de *“una calle con muy poco tráfico”*.

El informe continua indicando que *“Es normal que los vehículos al arrancar y estar en marcha ocasionen ruido y emitan humos. Si las viviendas tienen las puertas y ventanas abiertas es posible que entren en ellas los humos y los ruidos. Estando los vehículos en la vía pública y en el exterior, el Oficial de la Policía Local que suscribe, entiende que deben ser los propietarios de las viviendas, o sus moradores, los que tomen las medidas para que esto no ocurra”*. Un somero análisis de su contenido permite comprobar que ofrecer como solución que los vecinos tengan sus puertas y ventanas cerradas, fórmula que no parece que sea idónea para acabar con los problemas puestos de manifiesto.

Llegados a este punto debemos detenernos en otra cuestión fundamental que esa Administración parece obviar, nos estamos refiriendo a lo que establece la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados, concretamente cuando en su artículo 5 establece:

“Artículo 5 Itinerarios peatonales accesibles

1. Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que no todos puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

2. Todo itinerario peatonal accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:



a) *Discurrirá de manera colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo. No obstante, cuando las características y el uso del espacio recomienden otra disposición del itinerario peatonal accesible o cuando éste carezca de dicha línea de fachada o referencia edificada, se facilitará la orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal, tal y como se especifica en los artículos 45 y 46.*

b) *En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento.*

c) *En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.*

d) *No presentará escalones aislados.*

e) *Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11.*

f) *La pendiente transversal máxima será del 2%.*

g) *La pendiente longitudinal máxima será del 6%.*

h) *En todo su desarrollo se ajustarán los niveles de iluminación del recorrido a los especificados en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.*

i) *Dispondrá de una correcta comunicación y señalización cumpliendo las condiciones establecidas en el capítulo XI.*

3. *En las zonas de plataforma única, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el diseño se ajustará al uso previsto y se incorporará la señalización e información que corresponda para garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía. En cualquier caso, se cumplirán el resto de condiciones establecidas en este artículo.*

4. *Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los desniveles y en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, mediante las condiciones reguladas en los artículos 13, 14 y 16 y el capítulo VI.*

5. *Se preverán áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en función de sus características físicas, la tipología de la población usuaria habitual y la frecuencia de uso que presente”.*

Resulta evidente que, en el estado actual de las cosas, en la calle XXX de esa localidad dista mucho de cumplirse con la normativa citada.



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.

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, a la que ut supra nos hemos referido, de instalación de la señalización vial debe responder a la necesidad de aumentar la seguridad, así como a la eficacia de la circulación, atendiendo a criterios técnicos que garanticen estos objetivos y ajustándose a las circunstancias del caso concreto, y en la que se deberán 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.

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

a) La ejecución de acerado en ese lado de la calle donde se producen los problemas 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 realización 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 (artículo 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 para prohibir el estacionamiento de vehículos en las zonas coincidentes con el acceso a viviendas.

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 XXX de la calle XXX y la seguridad de los peatones que circulan por el itinerario peatonal afectado o acceden a la vivienda ubicada en dicha numeración.

Pues bien, las competencias atribuidas a los ayuntamientos han de ser interpretadas y aplicadas en su conjunto. Así, si bien tienen atribuida la facultad de regular los estacionamientos en las vías urbanas, 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 peatones y conductores), 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.

3. No obstante, debe distinguirse entre el derecho de los ciudadanos a contar con 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 aquella 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, pues de lo contrario



podría tener que hacer frente a posibles responsabilidades en función de los eventuales daños que pudieran producirse.

Finalmente debemos añadir que ese Ayuntamiento puede valorar la opción de peatonalizar las calles, que es una de las formas de rehabilitar el espacio público y de dotarlo de una nueva funcionalidad. Con su aplicación se podría recuperar la actividad perdida durante décadas de expansión automovilística. Supone básicamente devolver la calle a las personas y sus actividades, mermadas durante años por la falta de espacio, por el miedo a sufrir un atropello, y por las molestias que el tráfico ocasiona.

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 proceda, con la mayor celeridad, a dar contestación a cada uno de los escritos que la han sido dirigidos por D^a XXX.

- Que considerando la obligación de ese Ayuntamiento de adoptar las medidas que sean más eficaces para dar respuesta a los problemas objeto de esta queja, se deberá proceder a garantizar la accesibilidad y seguridad vial en la calle XXX de esa localidad, especialmente a la altura del número XXX de la misma, debiendo analizar ese espacio urbano para generar la solución técnica concreta más conveniente 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, 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 otros números de la misma vía pública. Todo ello en base a los argumentos expuestos en el cuerpo de este escrito.

- Que en el diseño y ordenación de ese espacio público esa Entidad local deberá tener en cuenta los factores de riesgo existentes, de forma que se garantice la máxima seguridad y accesibilidad para los ciudadanos (peatones) que se desplacen por el mismo, con independencia de sus circunstancias personales 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 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