



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE XXX  
ILMA. SRA. ALCALDESA**

**Asunto: Solicitud de señalización para ordenar el tráfico de vehículos en vía urbana**

Ilma. Sra.:

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 **1440/2024**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, en la queja se hacía alusión a la falta de adopción de medidas por esa Entidad local para la ordenación de tráfico (señalización) y garantizar la seguridad (colocación de un arco de protección y reparación de aceras) entorno a la vivienda sita en el nº XXX de la calle XXX de esa localidad, que está afectando a dicho inmueble y a sus moradores.

Según manifestaciones del autor de la queja, con la finalidad de solicitar estas actuaciones, con fecha XXX, nº de registro de entrada XXX, se dirigió por D.<sup>a</sup> XXX, con DNI nº XXX, un escrito a ese Ayuntamiento que no ha sido objeto de respuesta y, sin que hasta la fecha, tampoco se haya adoptado medida alguna.

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

En atención a dicha petición se remitió informe, emitido por el Arquitecto-Asesor municipal, en el cual se hacía constar, por lo que a la resolución de la queja interesa, lo siguiente:

*“2º Indicar que el Ayuntamiento de XXX carece de ordenanza de regulación del tráfico.*

*3º Que en relación con el ordenamiento del tráfico rodado, alrededor de la parcela XXX nº XXX (calle XXX, según Catastro), que linda también con la calle XXX, he de indicar que las dimensiones de ambas calles, así como los tramos que las unen, es decir, las cuatro vías públicas que rodean la vivienda de referencia, posen en el caso más desfavorable una dimensiones de de 5,30 m, en la calle XXX, 7,53 m en la Ctra. XXX, y 13,30 y 13,75 m en las vías de unión de ambas calles; lo que permite la circulación en ambos sentidos, como está permitido actualmente.*

*Las dimensiones de paso de esta zona, como hemos indicado son superiores a otras vías del municipio que también disponen de circulación en ambos sentidos.*



*Por otro lado, la visibilidad en esta zona es perfectamente adecuada, teniendo en cuenta la velocidad máxima autorizada dentro del casco urbano (30 Km/h), como se puede comprobar en la siguiente fotografía:*

XXX

*Por lo tanto, el técnico que suscribe, entiende que no es necesario ordenar el tráfico ni limitar las direcciones en esa zona”.*

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 competencial, debemos recordar que 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, al establecer que:

*“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”.*

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”.*



Las decisiones de la Corporación local en esta materia, pese al ejercicio de una potestad discrecional, debe siempre respetar la normativa general y municipal, esta última si la hubiere.

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*”.

Esto es, la potestad discrecional de la Administración, a la que ut supra nos hemos referido, de ordenación del tráfico, así como de la instalación de la señalización vial, debe responder a la necesidad de aumentar la seguridad, atendiendo a criterios técnicos que garanticen estos objetivos y ajustándose a las circunstancias del caso concreto, para lo que se deberán valorar las características específicas de la zona. Cualquier decisión dirigida a esa finalidad tampoco debe obedecer a la opinión subjetiva de los particulares, sino que deberán valorarse por la Entidad local las medidas que sea preciso adoptar para mantener la vía en las mejores condiciones posibles de seguridad.

También se ha de tener presente que las competencias atribuidas a los ayuntamientos han de ser interpretadas y aplicadas en su conjunto. Así, si bien tienen atribuida la facultad de regular el tráfico 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), lo que determina el deber 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 (Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de julio de 2000, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4ª).

Por ello, un Ayuntamiento no puede permanecer inactivo frente a una cuestión como la planteada, salvo que existan razones técnicas debidamente motivadas que justifiquen su inacción respecto de la situación que ha motivado la queja. Tal pasividad podría derivar en perjuicios para personas y vehículos, lo que, de producirse, podría generar responsabilidad en función de los daños ocasionados.

En el presente supuesto, no obstante, consta en el expediente un informe elaborado por el Técnico municipal, previamente transcrito, en el que, tras llevar a cabo un análisis detallado del área a la que se refiere la queja, exponiendo las circunstancias concurrentes y las actuaciones llevadas a cabo (entre ellas, la limitación de la velocidad a 30 km/h), concluye señalando que “*no resulta necesario ordenar el tráfico ni limitar las direcciones en esta zona*”.



Sobre esta cuestión, hemos de tener en cuenta que, en relación con el contenido de estos documentos e informes técnicos emitidos por las Administraciones, esta Procuraduría, con carácter general, no puede realizar valoraciones críticas o paralelas, dado que carece de medios para ello, máxime cuando aquéllos han sido elaborados por expertos con conocimientos específicos en la materia.

No obstante lo anterior, en este caso, y tras analizar las fotos del inmueble en relación con el que surge la queja, podemos constatar que este se encuentra ubicado en una parcela urbana delimitada perimetralmente por vías de circulación rodadas en sus cuatro fachadas. La configuración actual del entorno inmediato presenta aceras de reducida anchura, con escasa separación entre la edificación y la calzada, lo que conlleva una interacción directa y posiblemente frecuente con el tráfico motorizado. Esta situación plantea riesgos tanto para la integridad estructural del edificio como para la seguridad de los viandantes, y posiblemente de una forma especial para los moradores de la vivienda.

Por todo lo expuesto, consideramos necesario proponer que se proceda a la ampliación de las aceras perimetrales del edificio mediante el retranqueo de la línea de calzada, con las siguientes finalidades:

- Proteger la fachada del edificio frente a vibraciones, emisiones contaminantes, proyecciones de partículas y posibles colisiones.
- Garantizar la accesibilidad universal, ampliando el espacio destinado al tránsito peatonal y facilitando el uso por personas con movilidad reducida.
- Reducir la velocidad del tráfico rodado mediante la reconfiguración del viario (estrechamiento de calzadas, introducción de elementos disuasorios, etc.), en coherencia con las políticas de pacificación del tráfico.
- Mejorar la calidad ambiental del entorno, fomentando la movilidad activa (peatonal y ciclista), reduciendo la contaminación acústica y promoviendo la estancia en el espacio público.

A la vista de los antecedentes y datos obrantes en el expediente, la actuación propuesta resulta viable desde el punto de vista urbanístico, en tanto que la ampliación de aceras se puede realizar mediante la simple modificación del diseño vial, sin afectar a elementos estructurales del edificio ni requerir expropiaciones. La obra consideramos que es compatible con las determinaciones del planeamiento que pueda existir, cuestión que en todo caso ha de ser debidamente analizada, y puede financiarse con cargo a fondos bien de la propia Corporación, o procedentes de otras administraciones, señaladamente la Diputación provincial; obra mediante la que debe mejorar la accesibilidad, la movilidad y seguridad del tráfico peatonal y motorizado.

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**:



**ÚNICA:** A la vista de los argumentos expuestos en el cuerpo de la presente Resolución, consideramos oportuno instar a ese Ayuntamiento a que analice la viabilidad de proceder a la reconfiguración del viario perimetral del inmueble referido en la queja, mediante la ampliación del espacio peatonal circundante, con el fin de salvaguardar la edificación frente a las externalidades derivadas del tráfico rodado, garantizar condiciones óptimas de accesibilidad y seguridad vial para los peatones, y dar cumplimiento a los principios de sostenibilidad y funcionalidad urbana, todo ello en coherencia con los principios rectores de sostenibilidad y gestión eficiente del espacio público establecidos en el ordenamiento jurídico vigente.

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.

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

**NOTA IMPORTANTE:** No será necesario que nos envíen su respuesta por correo postal si la registran al Procurador del Común (DIR3 I0000423, CIF Q9750006J) y tienen activados los avisos por correo electrónico ([procurador@procuradordelcomun.es](mailto:procurador@procuradordelcomun.es)) o el envío de comunicaciones/notificaciones a la Dirección Electrónica Habilitada única (DEHú), o bien si la registran directamente en nuestra sede electrónica ([pccyl.sedelectronica.es](http://pccyl.sedelectronica.es)). Les solicitamos, por otra parte, que no la envíen al representante (persona que haya presentado este escrito en su sede electrónica).