



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE XXX
ILMO. SR. ALCALDE

Asunto: Riesgos y daños por el tráfico de vehículos de gran tonelaje en Ctra. XXX a su paso por la localidad de XXX (Segovia)

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 **1795/2025**, 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 los daños sufridos, entre otros, por un inmueble sito en la carretera XXX, debido al paso por la misma de camiones de gran tonelaje.

Según manifestaciones de la persona autora de la queja, en varias ocasiones los vecinos se habían dirigido a ese Ayuntamiento, de forma verbal, y también por escrito, en fecha XXX, sin que hasta el momento se hubiera adoptado medida alguna tendiente a evitar las situaciones denunciadas.

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

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

“Este Ayuntamiento tiene constancia de los hechos mencionados, que han sido puestos en conocimiento de esta Administración por parte del propietario del inmueble afectado.

No obstante, tras el análisis de la situación, se ha determinado que los daños señalados no obedecen a un problema estructural recurrente derivado del tránsito habitual de vehículos pesados, sino que parecen haber sido consecuencia de una mala práctica puntual atribuible a un conductor en concreto.

En este sentido, cabe señalar que el paso de camiones de gran tonelaje por la mencionada vía es frecuente y, hasta la fecha, no se han registrado incidentes similares.



Por ello, este Ayuntamiento considera que no procede la adopción de medidas extraordinarias en relación con el caso, más allá de las ya establecidas para el tráfico en dicha vía”.

En relación con lo que constituye la parte sustantiva de la queja, debemos señalar que, al tratarse de una carretera de titularidad autonómica, cualquier solución que se adopte deberá contar con la aprobación de la Junta de Castilla y León, pues así lo viene a establecer la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de carreteras de Castilla y León (en adelante LCCyL), cuando dispone:

- *“Artículo 19. Explotación de la carretera.*

1. La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.

2. Como regla general, la administración titular de las carreteras las explotará directamente y su utilización será gratuita para el usuario”.

- *“Artículo 30. Limitaciones a la circulación.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones, la administración titular de la carretera podrá imponer, en el ámbito de sus competencias, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o la seguridad vial de las carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras”.

Por otro parte, la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP), se refiere en su artículo 6 a los principios relativos a los bienes y derechos de dominio público.

Así, dispone que la gestión y administración de los bienes y derechos demaniales por las Administraciones públicas se ajustará a los siguientes principios:

“a) Inalienabilidad, inembargabilidad e imprescriptibilidad.

b) Adecuación y suficiencia de los bienes para servir al uso general o al servicio público a que estén destinados.

c) Aplicación efectiva al uso general o al servicio público, sin más excepciones que las derivadas de las razones de interés público debidamente justificadas.

d) Dedicación preferente al uso común frente a su uso privativo



e) Ejercicio diligente de las prerrogativas que la presente ley u otras especiales otorguen a las administraciones públicas, garantizando su conservación e integridad.

f) Identificación y control a través de inventarios o registro adecuados

g) Cooperación y colaboración entre las administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias sobre dominio público”.

Se ha podido observar, a través de Google Earth, que la travesía objeto de la queja presenta, en alguno de los tramos, una notable estrechez de la vía, así como estacionamientos de vehículos sobre la misma, situación que, junto con la circulación de tráfico pesado, puede generar afectaciones directas a los inmuebles colindantes, según consta en la queja.

Fotografías suprimidas en aplicación de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales

De la valoración conjunta de los hechos acreditados se infiere que en la travesía objeto de la queja puede concurrir un supuesto de inadecuación del bien demanial al uso general al que se encuentra afecto, contrariando los principios rectores establecidos en el ordenamiento jurídico para la gestión del dominio público viario, particularmente en lo atinente a la seguridad y funcionalidad que debe presidir su explotación. La tesis sostenida por ese Ayuntamiento, según la cual se reduce la problemática a incidencias esporádicas, resulta, cuanto menos, discutible, al existir una problemática continuada que puede afectar a la integridad del patrimonio privado de los vecinos y comprometer la funcionalidad adecuada de la vía pública.

En consecuencia, ese Ayuntamiento debe, en ejercicio de las competencias que le son propias y en cumplimiento del deber de protección de los intereses de la ciudadanía, dirigirse formalmente a la Junta de Castilla y León, en su condición de Administración titular de la carretera, solicitando la adopción de las medidas que resulten necesarias para garantizar la correcta explotación y uso de la infraestructura viaria conforme a lo establecido en el artículo 19 de la LCCyL. En dicha comunicación deberá hacerse constar de forma detallada la problemática existente, aportando cuanta documentación técnica y pericial sea precisa para acreditar los daños ocasionados a las viviendas, así como las características de la travesía que imposibilitan el tránsito seguro del tráfico pesado, solicitando expresamente que se valore la imposición de limitaciones a la circulación de vehículos pesados en aplicación del artículo 30 de la referida Ley, ya sea mediante restricción horaria, prohibición total del tránsito de determinadas categorías de vehículos,



o establecimiento de itinerarios alternativos que preserven tanto la seguridad vial como la integridad de las edificaciones colindantes.

Complementariamente, ante la constatación de que existen vehículos que estacionan en la travesía objeto de la queja limitando el ancho de la vía utilizable para la circulación, ya de por sí de dimensiones reducidas en alguno de sus tramos, sin que exista señalización de prohibición de estacionamiento, lo que obliga a los vehículos pesados a transitar más próximos a las edificaciones y a realizar maniobras más bruscas, se propone implantar señalización horizontal y vertical que prohíba el estacionamiento en aquellos tramos donde resulte incompatible con el tránsito de ese tipo de vehículos, lo que permitiría garantizar el cumplimiento de la señalización mediante el ejercicio la potestad sancionadora, si fuera necesario, sobre los infractores conforme al régimen establecido en la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación. Esa medida, de sencilla y rápida implementación, no requiere tramitación normativa compleja y puede articularse previo informe técnico que justifique la necesidad de la restricción y señalización correspondiente.

Desde otra perspectiva, conviene detenerse en la financiación de este tipo de actuaciones, sobre lo cual el artículo 18.8 de la LCCyL determina que *“En el caso de travesías y tramos urbanos, podrán establecerse medidas e instrumentos de colaboración con los municipios afectados, a fin de compartir las cargas y servicios entre las administraciones afectadas”*, por lo que la Junta de Castilla y León podrá recabar, para la financiación de las actuaciones que se pueden llevar a cabo para mejorar la seguridad de la vía objeto de esta queja, la colaboración de esa Entidad local, teniendo muy presente que la aportación de cada una de las administraciones intervinientes podría ser, en todo caso, proporcional al nivel de los recursos de que dispone.

Por otra parte, el artículo 57 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece el principio de colaboración entre las Administraciones Públicas, que se concreta en el deber de auxilio, información mutua y coordinación de actuaciones.

En el caso analizado, resultaría recomendable la firma de un convenio de colaboración entre las dos administraciones implicadas que estableciera un marco de actuación conjunta para la adopción de medidas de protección del patrimonio urbano afectado, la financiación compartida de las actuaciones de señalización, la eventual ejecución de obras de refuerzo o mejora de la calzada que minimicen las vibraciones transmitidas a las edificaciones y, en su caso, el establecimiento de un sistema de monitorización de los daños estructurales mediante inspecciones técnicas periódicas.

En orden a la efectividad de las medidas propuestas, puede ser muy oportuno que cualquier limitación al tráfico de vehículos pesados venga precedida de un estudio técnico que acredite la relación de causalidad entre dicho tráfico y los daños observados en las



edificaciones, así como la proporcionalidad de las restricciones propuestas. Dicho estudio debería incluir un análisis estructural de los inmuebles afectados que identifique la naturaleza y alcance de los daños, una evaluación de las vibraciones generadas por el tránsito de vehículos pesados mediante mediciones objetivas conforme a las técnicas que resulten aplicables, y un dictamen sobre la idoneidad de las medidas correctoras propuestas. Esta fundamentación técnica resulta esencial para garantizar la legalidad de las restricciones adoptadas frente a eventuales impugnaciones que pudieran formularse por los usuarios de la vía en cuanto afectados por las restricciones al tráfico que se pudieran adoptar.

Adicionalmente, cabría valorar la adopción de medidas de naturaleza técnica que, sin limitar la circulación de vehículos pesados, reduzcan el impacto de las vibraciones sobre las edificaciones. Entre estas medidas se encuentran la mejora del firme de la calzada mediante la utilización de materiales absorbentes de vibraciones, la instalación de bandas reductoras de velocidad que obliguen a los vehículos a moderar su marcha en los tramos más sensibles, o la ejecución de obras de refuerzo en los inmuebles más afectados mediante la instalación de elementos de amortiguación. Estas actuaciones, que requerirían inversión económica significativa, podrían financiarse, como ya hemos indicado con anterioridad, mediante convenios de colaboración entre las Administraciones implicadas.

En conclusión, la protección efectiva de los inmuebles afectados requiere un enfoque integral que combine medidas normativas de limitación del tráfico pesado, actuaciones de señalización y ordenación del estacionamiento, mejoras técnicas en la infraestructura viaria y colaboración interadministrativa efectiva entre el Ayuntamiento y la Junta de Castilla y León.

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: Que por esa Entidad local, dentro del ámbito de sus competencias, y en orden a solucionar los problemas de tráfico existentes por la circulación de vehículos de gran tonelaje en la XXX, a su paso por esa localidad, se articulen los mecanismos necesarios de colaboración con la Administración autonómica, en cuanto titular de la referida vía de comunicación, hasta solucionarlos o, en su caso, paliarlos, en línea con lo señalado en la parte expositiva de esta Resolución.

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

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) 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). Les solicitamos, por otra parte, que no la envíen al representante (persona que haya presentado este escrito en su sede electrónica).