



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE XXX**  
**ILMO. SR. ALCALDE**

**Asunto: Dificultades de acceso a su propiedad / Solicitud de señalización 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 **1887/2025**, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, en la queja hacía alusión a que por D. XXX se había presentado, con fecha XXX, una comunicación dirigida a ese Ayuntamiento en la que se denunciaban las dificultades que estaba encontrando para acceder con su vehículo a través de la puerta carretal situada en la parte posterior del inmueble ubicado en la calle XXX de esa localidad.

Según señalaba el autor de la queja, dicha zona permanecía habitualmente ocupada por vehículos estacionados, lo que impedía el acceso indicado.

Manifestaba, igualmente, que esta situación había sido reiteradamente puesta en conocimiento de ese Ayuntamiento mediante mensajes de WhatsApp, correos electrónicos y llamadas telefónicas, sin que hasta la fecha se hubiera adoptado medida alguna para evitar los estacionamientos descritos.

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

En atención a dicha petición se remitió informe, en el mismo se venía a indicar que el problema planteado por el reclamante era recurrente en el municipio y que había sido debatido en varios plenos sin llegar a una solución. Señalaba, que lo que procedía en estos casos no era pintar una línea amarilla, sino aprobar una ordenanza de vados que regulara la prohibición de aparcar frente a garajes con vado legalmente reconocido, pero que esa opción resultaba inviable en la práctica porque el municipio carecía de policía local para vigilar su cumplimiento, y de grúa municipal para retirar los vehículos infractores, sin que tampoco la mancomunidad a la que pertenecía contara con ese medio. Añadía, que el reclamante, por otra parte, no había solicitado la concesión de un vado ni abonado la tasa correspondiente, sino que se había limitado a pedir el pintado de una línea amarilla frente



a su propiedad privada para un uso particular, lo que el Ayuntamiento consideraba que no era la vía adecuada, pues la única línea amarilla existente en el municipio había sido pintada para proteger un espacio de dominio público, la Plaza XXX, y no para beneficio de intereses privados.

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.

Con carácter general, debemos recordar que la competencia sobre 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 (en adelante, LTSV), en el que se establece 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”.*

El mismo texto legal (LTSV), en su artículo 39.4 dispone que *“El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor”.*

A mayor abundamiento, el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC), en relación con



los lugares en que deban efectuarse la parada y el estacionamiento en vías urbanas, establece en el artículo 90.2 que deberá observarse al efecto lo dispuesto en las ordenanzas que dicten las autoridades municipales, en relación con las cuales el artículo 93 dispone lo siguiente:

*“Artículo 93 Ordenanzas municipales*

*1. El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, y podrán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación del conductor (artículo 38.4 del texto articulado).*

*2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento”.*

La discrecionalidad en las decisiones del Ayuntamiento en esta materia debe siempre respetar la normativa general y municipal, si la hubiere. Así, el artículo 91 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC), referido al estacionamiento de vehículos y sus limitaciones, dispone lo siguiente:

*“1.- La parada y el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de los usuarios de la vía, cuidando especialmente la colocación del vehículo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia del conductor.*

*2. Se consideran paradas o estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación los que constituyan un riesgo u obstáculo a la circulación en los siguientes supuestos:*

*a) Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos.*

*(...)*

*c) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalizado correctamente”.*

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”.*

Conforme a estos preceptos, el Ayuntamiento será competente, por tanto, para acordar la restricción de la circulación de vehículos en aquellas vías que considere oportuno hacerlo, previa justificación de su actuación, siempre que lo haga aprobando la correspondiente ordenanza municipal al efecto. Sin embargo, el Ayuntamiento de XXX, al establecer una señalización indicando que está prohibido estacionar en la Plaza XXX, no consta que lo haya hecho mediante la aprobación de una ordenanza reguladora del tráfico, circulación y seguridad vial en el Municipio, y tampoco cuenta, como asegura en su informe, con una ordenanza reguladora de vados.

La señalización indicada no ha sido acordada mediante ordenanza por lo que constituye un acto que no se ajusta a Derecho, incluso podría ser calificado de nulo de pleno derecho, en aplicación del art. 47.1.e) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Pues, en efecto, dicha regulación sólo puede hacerse con el respaldo que proporciona una ordenanza municipal tramitada y aprobada siguiendo el procedimiento legalmente establecido.

En conclusión, **la regulación mediante ordenanza municipal** no solo es posible, sino que **constituye una obligación legal derivada del mandato imperativo del artículo 39.4 de LTSV**, que establece que *“el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal”*, **así como del precitado artículo 93 del RGC**.

Ateniéndonos a los términos del informe remitido se concluye, como ya se ha indicado, que ese Ayuntamiento tampoco dispone de ordenanza municipal reguladora de vados, manifestando al efecto que *“Se ha discutido el tema en varias ocasiones pero entendemos que no es posible establecer una ordenanza de vados, puesto que debido a las posibilidades materiales y de infraestructura de este Ayuntamiento, sería imposible realizar una vigilancia (no tenemos policía local) e imposible retirar los vehículos mal estacionados (no tenemos grúa, ni siquiera nuestra mancomunidad de municipios la tiene)”*.

En todo caso, esta explicación no puede excusar la intervención del Ayuntamiento en el cumplimiento de sus competencias en orden a la solución de los problemas relacionados con la ordenación del tráfico, dado que la falta de desarrollo reglamentario en una materia concreta podría suponer la renuncia al ejercicio de competencias atribuidas a una administración pública.

A este respecto, damos por reproducida la normativa arriba citada, en cuanto a las competencias municipales en esta materia.



Además, cabe añadir que la competencia tiene el carácter de irrenunciable, a tenor del artículo 8 de Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y debe ejercerse por los órganos que la tienen atribuida como propia.

Conforme al artículo 75 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (RB), aprobado por Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, el aprovechamiento 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 RB).

Por lo demás, las entidades locales pueden establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, estando prevista la posibilidad de establecer una tasa por la entrada de vehículos a través de las aceras. (Artículo 20.1 del RDLeg 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales).

También, la Administración puede proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada del vehículo de la vía y su depósito en el lugar que designe la autoridad competente, cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios (artículo 105 LTSV).

El hecho de que el Ayuntamiento no disponga de Policía Local o del servicio de grúa para retirada de vehículos, no supone obstáculo alguno para autorizar el uso de garajes, pues el derecho a la reserva con prohibición de aparcamiento se garantiza instalando las oportunas señales y adoptando las medidas legalmente previstas cuando se infrinja dicha prohibición. En este sentido, deberán denunciarse las conductas por aparcamiento indebido y tratar de solventar el problema tramitando los procedimientos sancionadores a que dieran lugar.

Cabe añadir que, con el objetivo de asegurar el cumplimiento de la señalización, estimamos que puede ser adecuado, dado que ese Ayuntamiento carece de Policía Local, 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 de la LTSV, en la Jefatura Provincial de Tráfico.

Finalmente, cabe añadir que la determinación de cuál deba ser la regulación y la señalización más adecuada, para ordenar el tráfico y las reservas de vado, es una cuestión que, como ya se indicó con anterioridad, deberá ser evaluada desde un punto de vista objetivo. Este es el criterio que debe inspirar cualquier actuación relativa en este sentido, que deberá, siempre, responder básicamente a criterios técnicos siempre en beneficio de la regulación y ordenación de la circulación, así como de la seguridad.



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**:

**PRIMERA:** Que el Ayuntamiento de XXX, previo informe técnico, valore la decisión de regular los usos de las vías urbanas, la circulación y el régimen de parada y estacionamiento de los vehículos en su término municipal, a través de una ordenanza, en la que se justifique adecuadamente su contenido y las medidas que se adoptan, y que la misma se tramite y apruebe siguiendo el procedimiento legalmente establecido.

**SEGUNDA:** Que por parte de esa Administración municipal, se valore la decisión de aprobar una Ordenanza reguladora de vados, donde se establezcan las condiciones de otorgamiento de las licencias para entrada y salida de vehículos a través de las aceras, y así poder otorgar las autorizaciones que resulten procedentes para posibilitar el acceso a los garajes.

**TERCERA:** Para la elaboración de las correspondientes ordenanzas municipales en materia de tráfico, esa Entidad local podrá solicitar, si así lo considera conveniente, el auxilio y la asistencia técnica de la Diputación Provincial Zamora.

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.

Le comunicamos, asimismo, que se procede a dejar sin efecto la anotación de la falta de colaboración de esa Administración en relación con este expediente en la Sección 1 del Registro de Administraciones y Entidades no colaboradoras con el Procurador del Común.

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