



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE XXX
ILMO. SR. ALCALDE

Asunto: Estacionamiento indebido de vehículos pesados junto a vivienda / Solicitud de instalación de pivotes o bolardos

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 **976/2026**, 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 negativa de ese Ayuntamiento a adoptar medidas destinadas a regular la circulación y el estacionamiento de vehículos pesados junto a una vivienda situada en la calle XXX de esa localidad. Según se exponía, el inmueble venía sufriendo daños en el tejado y en el alero como consecuencia de la circulación y el estacionamiento de camiones, tractores y otros vehículos de gran altura, cuyos elementos sobresalientes impactaban o rozaban la cubierta debido a las reducidas dimensiones de la vía y a la proximidad de los vehículos a la fachada. La interesada había solicitado la instalación de bolardos, señalización u otras medidas análogas, y la respuesta municipal le había indicado que dicha actuación no se encontraba entre las prioridades del Consistorio, añadiendo, no obstante: *“Si bien, se tiene en cuenta su petición”*.

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 que no existía expediente administrativo tramitado, más allá del escrito de la interesada de XXX y de la contestación municipal de XXX; que no se había aportado informe pericial que acreditara el nexo causal entre el tránsito de vehículos pesados y los desperfectos; que la calle XXX era una vía de titularidad municipal con una anchura de 8,50 metros, una acera de 0,90 metros en el lado del inmueble y otra de 1 metro en el lado opuesto, con doble sentido de circulación y sin regulación expresa del estacionamiento; y que no se había realizado inspección alguna de los daños por carecer de personal técnico.



En cuanto al fondo, el Ayuntamiento manifestó que no contemplaba, por el momento, la adopción de medidas de protección, señalización, limitación del estacionamiento o colocación de bolardos, invocando su competencia discrecional en materia de ordenación del tráfico, la escasez de recursos públicos, la necesidad de priorizar actuaciones que afecten a la seguridad colectiva, el riesgo de impedir el acceso de vehículos de servicios esenciales y la conveniencia de responder a una planificación global de la movilidad en lugar de adoptar soluciones singulares. Añadía que, al tratarse de un municipio de población inferior a 5.000 habitantes, la ordenación del tráfico no constituía un servicio mínimo obligatorio en los términos del artículo 26.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y que la entidad carecía de Policía Local.

Concluía el escrito indicando que *“la decisión de implantar medidas físicas o alteraciones en el régimen de circulación de la Calle XXX se enmarca dentro de la potestad discrecional de autoorganización de esta Administración. Dicha potestad debe ejercerse atendiendo a los principios de eficacia, eficiencia y asignación equitativa de los recursos públicos (Art. 103.1 CE), priorizando el interés general de la seguridad vial global del municipio frente a las demandas particulares que, por razones de viabilidad técnica y presupuestaria, no resultan viables o prioritarias en el momento actual”*.

El artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985 atribuye al municipio, como competencia propia, el tráfico, el estacionamiento de vehículos y la movilidad, y el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, le encomienda la regulación, ordenación y gestión del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la regulación de los usos de dichas vías. Estas competencias han sido invocadas por el propio Ayuntamiento en su informe.

La circunstancia de que la ordenación del tráfico no figure entre los servicios mínimos del artículo 26.1 de la Ley 7/1985 en municipios de menos de 5.000 habitantes no altera esta conclusión. El artículo 26 determina los servicios cuya prestación es obligatoria, pero no priva al municipio de las competencias propias que le atribuye el artículo 25, que son irrenunciables y deben ejercerse por los órganos que las tienen atribuidas, conforme al artículo 8.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Tampoco la inexistencia de Policía Local impide ordenar el tráfico y señalizar una vía: la vigilancia es una función distinta de la ordenación, y esta última se agota en una decisión administrativa y en la colocación de la señalización correspondiente.

Por otra parte, el carácter discrecional de la potestad de ordenación del tráfico no ampara la inactividad ante un problema concreto e identificado. La discrecionalidad permite elegir entre soluciones igualmente válidas, pero exige motivar la decisión, tal y



como impone el artículo 35.1.i) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y queda sujeta a la interdicción de la arbitrariedad proclamada por el artículo 9.3 de la Constitución. La mera referencia a la falta de prioridad, sin examen de las alternativas disponibles ni de su coste, no satisface esta exigencia.

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*”.

Esta Institución no prejuzga la determinación de la causa de los daños en el inmueble, cuestión que corresponde dilucidar entre particulares y, en su caso, ante la jurisdicción civil. Sin embargo, la adopción de medidas de ordenación del tráfico no requiere la previa acreditación pericial de un nexo causal. Basta la constatación de un riesgo razonable, y ese riesgo se deduce de los datos facilitados por el propio Ayuntamiento: una acera de apenas 0,90 metros en el lado de la vivienda, doble sentido de circulación y estacionamiento no regulado. En estas condiciones, los vehículos de gran altura que circulan o estacionan pegados al bordillo de ese lado discurren bajo la línea del alero, y el cruce con vehículos que circulan en sentido contrario obliga a aproximarse todavía más a la fachada.

Debe añadirse que el desprendimiento de tejas o de elementos del alero sobre una acera de 0,90 metros no afecta exclusivamente a la propietaria del inmueble, sino a todos los peatones que transitan por ella. Se trata, por tanto, de una cuestión de seguridad colectiva, que es precisamente el criterio de prioridad que el Ayuntamiento afirma aplicar.

Las objeciones formuladas en el informe municipal se dirigen, en esencia, contra la instalación de bolardos: su coste, el riesgo de estrangular el tráfico de servicios esenciales y la posibilidad de trasladar el problema a fincas colindantes. Ninguna de ellas es trasladable a la alternativa que se expone a continuación, que no requiere obra alguna.

Todo indica que por la calle XXX circulan camiones de gran tonelaje, cuyo paso en doble sentido por una vía con una acera de 0,90 metros los obliga a aproximarse a la fachada del inmueble. Consultado el Google Maps, la calle XXX permite llegar a los mismos destinos que la calle XXX, de modo que ambas vías pueden funcionar como un sistema de dirección única: la calle XXX como vía de entrada y la calle XXX como vía de salida, o a la inversa, según resulte más adecuado para la circulación de los vehículos pesados. En un municipio de XXX habitantes, según el padrón municipal a 1 de enero de 2025, el volumen de tráfico es muy reducido, por lo que la alteración del régimen de circulación apenas tiene incidencia en la movilidad general del núcleo. Con ello se



suprime el cruce de vehículos en la calle XXX y la necesidad de aproximarse a la fachada para facilitararlo, y la anchura de la vía permite desplazar el carril de circulación hacia el lado opuesto al inmueble.

Esta medida puede completarse con la prohibición de estacionamiento en el lado de la calzada correspondiente a la vivienda, mediante la señal R-308 o la marca vial amarilla longitudinal en el bordillo, conservando el estacionamiento en el lado contrario. De forma adicional, cabe valorar la limitación de la altura máxima de los vehículos mediante la señal R-205, acompañada del panel complementario que exceptúe a los servicios públicos y a los accesos autorizados. Todas estas señales figuran en el catálogo oficial del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

Esta solución no impide el acceso de vehículos de recogida de residuos, extinción de incendios o suministros, que seguirán circulando por la calle en el sentido establecido. Tampoco traslada el problema a otras fincas, puesto que el tráfico se reparte entre dos vías que pasan a soportar un solo sentido cada una. Y su coste se limita a la adquisición y colocación de un reducido número de señales verticales y, en su caso, a la aplicación de pintura, sin necesidad de proyecto técnico ni de tramitación compleja.

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 ajustarse a lo que establecen las normas de procedimiento administrativo de 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 Junta de Gobierno Local o en los Concejales delegados el ejercicio de esta competencia, por cuanto, como indica 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”*.



El Ayuntamiento invoca los principios de eficacia y eficiencia del artículo 103.1 de la Constitución para justificar su inactividad. Estos principios, desarrollados en el artículo 3.1 de la Ley 40/2015, junto con los de servicio efectivo a los ciudadanos y simplicidad, claridad y proximidad a estos, conducen precisamente a la conclusión contraria. La eficiencia en la asignación de los recursos públicos no consiste en abstenerse de actuar, sino en elegir, entre las medidas capaces de resolver un problema, la más eficaz y que exija menor gasto y menor carga administrativa.

Cuando un problema es sencillo y puede resolverse con una medida igualmente sencilla, la Administración tiene el deber de adoptarla. El argumento de la escasez de recursos frente a necesidades ilimitadas no parece consistente debido a que se trata de una actuación cuyo coste presupuestario es mínimo y cuya tramitación se reduce a una decisión de la Alcaldía. Por ello, la negativa municipal puede considerarse que no es una opción razonable de ordenación del tráfico, sino más bien a la renuncia a ejercer una competencia propia ante un riesgo acreditado por los propios datos municipales.

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 por el Ayuntamiento de XXX, en ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y por el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, se valore el establecimiento de la dirección única de circulación en la calle XXX y en la calle XXX, en sentidos opuestos, de forma que una de ellas funcione como vía de entrada y la otra como vía de salida, con el fin de evitar el cruce de camiones de gran tonelaje en la calle XXX y su aproximación a la fachada de la vivienda afectada.

SEGUNDA: Que, de forma complementaria, se valore la prohibición del estacionamiento en el lado de la calzada correspondiente a dicha vivienda y la limitación de la altura máxima de los vehículos que circulen por la calle XXX, con las excepciones que exija la prestación de los servicios públicos.

TERCERA: Que, en caso de adoptarse las medidas anteriores, se aprueben mediante resolución de la Alcaldía y se implanten con la señalización vertical y horizontal correspondiente, dando traslado de lo acordado a la persona autora de la queja.

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