



**ASUNTO: URBANISMO.**

*Retirada de bolardo de piedra situado en la Vía Pública.*

**080/11**

FD

\*\*\*\*\*

**INFORME**

**I. ANTECEDENTES.**

Según los datos aportados por el Ayuntamiento referenciado, los antecedentes del asunto objeto del presente informe, de manera resumida, son los siguientes:

- Con fecha \_\_\_\_\_ de 2011, tiene entrada en este Servicio escrito del Ayuntamiento de \_\_\_\_\_-, mediante el que se solicita informe "... en el sentido de si existe algún inconveniente desde el punto de vista JURÍDICO ...", en relación el escrito presutando por D. \_\_\_\_\_, en solitud de desmontaje o adecuación de un bolardo de piedra situado en la vía pública, en la esquina de la C/ \_\_\_\_\_, intresección con la C/ \_\_\_\_\_, anexo a la fachada para protección de las paredes de la vivienda.
- Junto con la solicitud se acompaña la documentación que se reseña a continuación:
  - Escrito de D. \_\_\_\_\_.
  - Fotografía de la situación del bolardo y de los daños sufridos por un vehículo.

## II. LEGISLACIÓN APLICABLE.

- Constitución Española de 1978 (CE).
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LBRL).
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en Materia de Régimen Local (TRRL).
- Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio (RBEL).
- Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (TRLTCVSV), aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

## III. FONDO DEL ASUNTO.

1º. El artículo 140 de la CE garantiza la autonomía de autonomía de los Municipios, que tiene su plasmación en el articulado del Título Primero de la LBRL. Entre otras, dan contenido material a esa autonomía las potestades que les corresponden en materia de investigación, deslinde y recuperación de oficio de sus bienes y la disposición de plena capacidad jurídica para adquirir, poseer, reivindicar, permutar, gravar o enajenar toda clase de bienes, conforme a lo establecido en los artículos 4.1.d) y 5 de la norma citada en último término.

El artículo 25.2 de la LBRL atribuye al Municipio, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, competencias en las siguientes materias que aquí interesan: "*b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.*" y "*d) Ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística; promoción y gestión de viviendas; parques y jardines, pavimentación de vías públicas urbanas y conservación de caminos y vías rurales.*"; en tanto que el artículo 26.1 de la misma norma establece como obligatorios en todos los Municipios los servicios relativos a acceso a los núcleos de población y pavimentación de las vías públicas. Así mismo, los artículos 74.1 del TRRL y 3.1 del RBEL establecen que "*Son bienes de uso público local los caminos, plazas, calles, paseos, parques, aguas de fuentes y estanques, puentes y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización generales cuya conservación y policía sean de la competencia de la entidad local.*"

En conclusión, todos los preceptos citados conducen la situación hacia las amplias atribuciones que tienen los Municipios en relación con las vías públicas, en su calidad de titulares de las mismas, que alcanzan a su mantenimiento, conservación y policía y sobre las que gravitan así mismo

las competencias que, en materia de ordenación del tráfico, tienen igualmente atribuidas.

2º. La materialización de esas competencias en materia de ordenación del tráfico, están determinadas en el artículo 7 del TRLTCVSV, precepto que las subordina al *"ámbito de esta Ley"*, lo que quiere decir que las competencias que ejerce el municipio en la materia están supeditadas a lo dispuesto en la propia ley, y ello como consecuencia de la sujeción de los poderes públicos a *"... la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico."* (artículo 9.1 de la CE). Aquél precepto, artículo 7 del TRLTCVSV, atribuye a los Municipios, entre otras, dos importantes competencias: *"a) La ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no este expresamente atribuida a otra Administración."* (coincidente con el artículo 25.2.b) de la LBRL antes transcrito) y *"f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario."* Interesa también destacar que el artículo 3 del TRLTCVSV establece la siguiente regla especial: *"A los efectos de esta Ley y sus disposiciones complementarias, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el anexo al presente texto."*, conteniéndose en el citado anexo los conceptos de:

- *55. Acera.* Zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
- *56. Zona peatonal.* Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.
- *65. Travesía.* A los efectos de esta disposición normativa, es el tramo de carretera que discurre por poblado. No tendrán la consideración de travesías aquellos tramos que dispongan de una alternativa viaria o variante a la cual tiene acceso.
- *77. Vía urbana.* Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

Por último, el artículo 10.3 de la norma sobre tráfico, preceptúa que *"Quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible, adoptando entretanto las medidas necesarias para que pueda ser advertido por los demás usuarios y para que no se dificulte la circulación."* En la fotografía facilitada, se observa que el "bolardo" se sitúa sobre la vía urbana, la cual carece de acera, sin que se aprecie delimitación alguna como zona peatonal, de lo que se deduce que toda la calle está abierta al tráfico. Tampoco debe olvidarse que en el apartado 1 del precepto inmediatamente anterior, establece toda una serie de obligaciones para el conductor (*"1. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes."*), que le fuerzan a adoptar la prevención necesaria para evitar esos peligros, perjuicios o molestias.



Por ello, parece que lo prudente es que el Ayuntamiento solicite un informe técnico, que determine si el espacio de la vía que hay entre el extremo externo del bolardo y el extremo de la vía pública frente al mismo es suficiente para garantizar la circulación de vehículos en la misma, conforme a las condiciones de circulación propias del tipo de vía y de las medidas de distribución del tráfico establecidas respecto de la misma (sentidos de la circulación, aparcamientos, limitaciones, etc.) Si la conclusión del informe es que el espacio es insuficiente y que, por tanto, el "bolardo" impide o incluso entorpece la circulación, parece que lo más recomendable es que se proceda a su inmediata retirada; caso contrario, en el supuesto de que el informe técnico considerara que el espacio es suficiente para el tráfico propio de la vía, el Ayuntamiento podría mantener el elemento, sin perjuicio de su conveniente señalización. Con la adopción de una u otra medida, según venga al caso, se daría perfecto cumplimiento de lo establecido en el artículo 5.1 del RGC.

Este es el informe del Servicio de Asesoramiento y Asistencia Jurídica, Económica y Contable – Oficialía Mayor, en relación con el asunto de referencia, con efectos meramente ilustrativos y no vinculantes para el Ayuntamiento de \_\_\_\_\_, que en uso de sus competencias y de la autonomía reconocida constitucionalmente, resolverá lo pertinente.

Badajoz, mayo de 2011.