

Expte. DI-516/2007-3

Excmo. Sr. ALCALDE PRESIDENTE  
AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA  
Plaza del Pilar, 18  
50001 ZARAGOZA

11 de enero de 2008

## SUGERENCIA

### I.- ANTECEDENTES

**PRIMERO.-** Con fecha 11 de abril de 2007 tuvo entrada en esta Institución queja a la que se le asignó el número más arriba referenciado.

En la misma se hacía alusión a los siguientes hechos:

*“Que, el pasado día 4 de abril de 2007, sobre las 13.15 horas estacionó momentáneamente el vehículo matrícula XXX en el Paseo de Independencia de Zaragoza, a la altura del inmueble designado con el nº 22, habida cuenta que su residencia se halla en el nº N de la misma vía, con la intención de cargar su turismo con las maletas que portaba, porque se iba de viaje.*

*Que subió dos de las ruedas en la acera para permitir el paso de otros coches por la calzada. Que, pasado un minuto, aproximadamente, y cuando ya había cerrado la puerta del portamaletas, un agente de la Policía Local se acercó y le dijo que no se podía aparcar y que les iba a denunciar, exhibiéndoles la libreta.*

*Que, sin más trámite, expidió el boletín de denuncia, pese a que le explicó que residía en el nº N de dicha Avenida, y que no se podía estacionar en todo el perímetro de la misma, por estar prohibido el estacionamiento en toda la calle.*

*Que le resulta extraordinariamente difícil cargar un vehículo sin estacionar el mismo de forma momentánea enfrente de su casa, ya que la vía más cercana a aquélla en la que vive (Pº de la Independencia) es una calle peatonal en la que tampoco se pueden estacionar los vehículos, que es la Calle Cádiz.*

*Que le interesaría conocer de qué forma una persona de edad o con algún tipo de dolencia o algia, residente en determinadas calles de Zaragoza, peatonales, por ejemplo, o con prohibición absoluta de aparcar en todo su perímetro, como el Pº de Independencia, puede cargar sus maletas como el resto de los ciudadanos, en un momento determinado y tomando en consideración que se trata de casos en los que los hechos se desarrollan en un muy breve espacio de tiempo, y todo ello sin correr el riesgo de ser sancionado. Que ello implica un diferente trato respecto al resto de los ciudadanos, en cuanto a utilización de la vía pública, estacionamientos, ruidos etc...”*

**SEGUNDO.-** Al amparo de lo preceptuado en el artículo 2.3 de la Ley reguladora del Justicia de Aragón, en fecha 20 de junio de 2007 se admitió la queja a supervisión con la finalidad de recabar del Ayuntamiento de Zaragoza la información precisa para determinar la fundamentación o no de la queja.

**TERCERO.-** En fecha 4 de junio de 2007 se recibió en esta Institución Informe elaborado por la Policía Local del Ayuntamiento de Zaragoza, cuyo contenido literal es el siguiente:

*“Visto el escrito dimanante de esa Institución, con entrada en la Oficina de Tráfico el 7-05- 2007, en el que solicita información acerca del contenido del expediente sancionador tramitado por la Oficina de Tráfico de la Policía Local de este Ayuntamiento con número NNN, tengo el honor de informar a V.E. lo siguiente:*

*1.- El día 4-04-2007, a las 13:12 h. fue denunciada D.DDD, con DNI. X, como conductora del vehículo turismo blanco, matrícula XXX por supuesta infracción al arto 94, apartado 2 del Reglamento General de Circulación, por: "Estacionar en carril destinado al uso exclusivo de transporte publico. Antes de denunciar se le invita a marcharse del lugar, a lo que se responde al agente por parte del marido de la conductora reseñada: ¿Usted me va a pagar la contribución?", en Paseo Independencia frente al nº N. Infracción calificada provisionalmente como GRAVE.*

*Dicha denuncia se notificó en el acto al denunciado, haciendo constar el Policía nº PPP en el boletín de denuncia: el denunciado "Recibe copia, no desea firmar”.*

*2.- El 27-0--07 el interesado presente alegaciones a la denuncia,*

*siendo remitidas por la Oficina de Tráfico a informe al agente denunciante el 7-05-07, encontrándose actualmente el procedimiento sancionador en su trámite de instrucción.*

*Respecto al resto de cuestiones planteadas en la Queja, no son competencia de esta Policía Local.”*

En data 7 de junio de 2007, se recibió en esta Institución Informe emitido por el Servicio de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza, transcribiéndose a continuación su contenido:

*“Respecto a la solicitud de información sobre el expediente sancionador, deberá informar Policía Local.*

*En carril-bus está prohibida la parada, debiendo producirse ésta en las calles laterales.*

*No hay prevista ninguna excepcionalidad por parte del Ayuntamiento de Zaragoza, que sería antirreglamentaria.*

*Ciudadanos que no pueden parar en su domicilio con un coche son abundantísimos en ésta y otras ciudades, entendiéndose que esto no es un derecho absoluto, y supeditado, con la aprobación de los órganos municipales competentes, al interés más general de facilitar el desplazamiento de los autobuses urbanos.”*

**CUARTO.-** Examinada la respuesta ofrecida por el Ayuntamiento de Zaragoza, por esta Institución se acordó interesar en fecha 5 de julio de 2007, a los Ayuntamientos de Madrid, Barcelona y Valencia información acerca de las medidas que dichos Consistorios están adoptando o piensan adoptar para ofrecer una solución en aquellos casos en los que, ciudadanos residentes en vías peatonales o de estacionamiento prohibido en todo su perímetro, precisan cargar sus vehículos o descargarlos, de forma momentánea, en especial en aquellos supuestos en los que se trata de ciudadanos residentes de edad avanzada o con alguna merma en su facultades físicas.

Habiéndose remitido diferentes recordatorios para solicitar tal información, se recibió, en fecha 14 de agosto de 2007, el Informe emitido por el Ayuntamiento de Valencia, siendo éste su contenido:

*“En contestación a su solicitud de información sobre medidas que el Ayuntamiento de Valencia tiene adoptadas en las calles peatonales para el acceso y/o estacionamiento de vecinos o para operaciones de carga y descarga, pongo en su conocimiento que, a día de la fecha, las medidas adoptadas con carácter general son:*

*- Expedición de tarjetas, con identificación de matrícula y calle, para el residente o titular de plaza de garaje, bien sea propietario o arrendatario.*

*Estas tarjetas autorizan la circulación y, en caso de carecer de plaza de garaje, la parada para operaciones de subida y bajada de viajeros o de carga y descarga. Las tarjetas se expiden a petición del interesado, acompañada de documentación acreditativa de su condición y con validez en tanto en cuanto se mantengan las condiciones que motivaron su otorgamiento.*

*-Señalización en los accesos a este tipo de calles prohibiendo la circulación de vehículos comerciales en horario de 11 a 07 horas, existiendo por tanto una franja horaria que, sin permiso específico para cada vehículo, viabiliza el suministro de mercancías a los comercios de la zona.”*

Con posterioridad, el 17 de octubre de 2007, se recibió Informe elaborado por el Ayuntamiento de Madrid. Su contenido se transcribe a continuación:

*“En la actualidad, en la ciudad de Madrid es posible encontrar diversas experiencias en materia de gestión de tráfico como son, entre otras, las Áreas de Prioridad Residencial, las calles delimitadas por bolardos retráctiles y las peatonalizaciones. Cada una de ellas presenta peculiaridades que se detallan a continuación:*

#### *Áreas de Prioridad Residencial:*

*Un Área de Prioridad Residencial se define como un entorno urbano en el que se aplican una serie de medidas restrictivas a la circulación. Los usuarios a los que fundamentalmente se permite el acceso al ámbito son vehículos de residentes, transporte público, servicios y emergencias, así como motocicletas de no residentes en horario de 07:00 a 22:00h y vehículos que realicen labores de carga y descarga en horario establecido.*

*Hasta la fecha se han llevado a cabo tres experiencias en el centro de la ciudad: Letras, Cortes y Embajadores.*

*Como se ha indicado anteriormente, los usuarios a los que se les permite el acceso a un Área de Prioridad Residencial son principalmente vehículos de residentes, transporte público, servicios y emergencias, así como por motocicletas de no residentes en horario de 7:00 a 22:00 y vehículos que realizan labores de carga y descarga en horario establecido los días laborables.*

*En cada Área de Prioridad Residencial, en base a sus peculiaridades, se ha establecido un horario de libre acceso para que cualquier tipo de vehículo sin necesidad de distintivo especial realice operaciones de carga y descarga:*

*-Áreas de Prioridad Residencial de Letras y Cortes: Los días laborables (de lunes a sábado) de 8:00 a 11:00 AM.*

*-Área de Prioridad Residencial de Embajadores: Los días laborables*

de 10:00 AM a 13:00 PM.

También es posible acceder libremente a los barrios cualquier día sin limitación horaria, siempre que estacione en los aparcamientos de uso público que se encuentran en el área. El acceso a los mismos se debe realizar de la siguiente manera:

-Barrio de Embajadores:

\* Aparcamiento C/ Primavera, 13: Se permite el acceso desde el punto de control de la Plaza de Lavapiés y desde el punto de control de la C/ Torrecilla del Leal.

\*Aparcamiento C/Amparo, 75: Se permite el acceso desde el punto de control de la C/ Miguel Servet.

\*Aparcamiento C/ Embajadores, 35: Se permite el acceso desde el punto de control de la C/ Embajadores.

\* Aparcamiento C/ Fray Ceferino ,6: Se permite el acceso desde el punto de control de la C/ Embajadores.

\* Aparcamiento de Ribera de Curtidores, 15: EL acceso se efectuará desde el punto de control de la C/ Ribera de Curtidores.

-Barrio de Letras:

\*Aparcamiento de la Plaza de Santa Ana. El acceso al mismo se debe realizar desde la C/ Príncipe.

Si por alguna causa justificada, se necesita acceder en otro momento al barrio, se debe solicitar con antelación el acceso puntual para una o varias matrículas concretas.

Señalar que en caso de producirse una emergencia o un acceso justificado imprevisible, se dispone de un plazo de 48 horas después de realizarse para presentar la documentación que lo acredite como tal.

Los accesos puntuales pueden solicitarse vía correo electrónico en las direcciones [aprletras@munimadrid.es](mailto:aprletras@munimadrid.es), [aprcortes@munimadrid.es](mailto:aprcortes@munimadrid.es) y [aprembajadores@munimadrid.es](mailto:aprembajadores@munimadrid.es).

La documentación que justifique el acceso debe enviarse escaneada adjunta al email.

Otra opción es solicitar el acceso puntual en persona y presentar la documentación en las Oficinas de Atención al Ciudadano situadas en el interior de los APR

:

-Barrios de Letras y Cortes

A día de hoy ubicada en una sala del Centro de Madrid Salud de Retiro de la C/ Gobernador 39 (próximamente se trasladará la oficina a la C/ Lope de Vega 10). El horario de atención al público es de lunes a viernes de 9 a 14 horas y de 16 a 19 horas. Los sábados de 9 a 14 horas. Actualmente, los teléfonos de contacto son 91 4201790 y 662515949.

### *-Barrio de Embajadores*

*Situada en la Plaza General Vara de Rey 8. El horario de apertura es de lunes a viernes de 9 a 21 horas y el sábado de 10 a 15 horas. Los teléfonos de contacto son 91 3666076 y 91 3663201.*

*Pero los criterios de acceso recogen una mayor variedad de casos como son los vehículos de acompañantes de residentes de movilidad reducida, los que acceden a garajes públicos y privados, a reservas de estacionamiento, los que prestan un servicio puntual a un residente o a un comercio y aquellos utilizados por personas con movilidad reducida.*

### *Calles delimitadas por bolardos retráctiles:*

*El Ayuntamiento de Madrid está promoviendo itinerarios peatonales en el centro de la ciudad. Estos itinerarios están delimitados por bolardos. En el caso de las calles que forman parte del Eje Peatonal Paseo del Prado-Palacio de Oriente.*

*Son de aplicación los artículos 2 y 88 de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid, aprobada por Acuerdo Plenario de 27 de septiembre de 2005, que permiten la colocación de elementos de protección de la calzada en los accesos a vías declaradas peatonales, siempre que se respete el acceso a la propiedad y el paso de vehículos de urgencia. Tales limitaciones pueden afectar a los vehículos siguientes:*

*-Servicios de extinción de incendios, salvamento, policía, agentes de movilidad, ambulancias, sanitarios y, en general, los que sean precisos para la prestación de servicios públicos.*

*- Los que salgan de un garaje situado en la zona o se dirijan a él y los que salgan de una zona de estacionamiento autorizado dentro de la zona peatonal.*

*-Los que recojan o lleven enfermos o personas de movilidad reducida a un inmueble de la zona.*

*-Los de transporte público regular de viajeros.*

*Los bolardos retráctiles que controlan el acceso al itinerario peatonal son explotados desde el Centro de Gestión de la Movilidad, con funcionamiento durante las 24 horas del día. De este modo, cuando un residente necesita acceder con su vehículo hasta la puerta de su domicilio, puede hacerlo llamando a los interfonos ubicados en los accesos y acreditando su condición de residente el Eje Peatonal. Con esta llamada, desde el Centro de Gestión de la Movilidad se bajan los bolardos de acceso.*

*También existen tarjetas de acceso permanente, indicar que únicamente cuentan con ella las personas que tienen una plaza de garaje dentro de la zona peatonal. Los residentes no tiene tarjeta de accionamiento de bolardos puesto que, tal y como se ha señalado anteriormente, es posible llamar a los interfonos ubicados en los accesos y desde el Centro de Gestión de Movilidad se accionan los bolardos para permitir la entrada al Área.*

*Puesto que el Centro de Gestión de la Movilidad presta servicio las 24*

horas al día y los residentes sin plaza de aparcamiento entran esporádicamente a la zona peatonal, no se considera necesario emitir tarjetas para ellos.

De lunes a sábado de 8 a 11 h. los bolardos se bajan y se permite el acceso a cualquier vehículo para realizar operaciones de carga y descarga.

#### *Calles Peatonales:*

*La alta densidad de viandantes en algunas calles ha llevado a plantear la peatonalización de las mismas.*

*Principalmente se trata de ejes comerciales que cuentan con una gran oferta de transporte público.*

*Las peatonalizaciones en Madrid tiene un gran recorrido histórico. Ya en 1966 tuvo lugar el cierre al tráfico de la Plaza Mayor. A principios de los 70, se peatonalizaron las calles Carmen y Preciados.*

*Durante la década de los 90 se agregaron otras vías peatonales en el entorno del Palacio Real y Huertas.*

*Experiencias más recientes de peatonalización son las de la Calle Montera (10 de febrero de 2006) y Arenal (12 de diciembre de 2007). Durante este año, han continuado las actuaciones y se ha ganado más espacio al peatón en las calle de Claudio Moyano y la Plaza de Santa María Soledad Torres Acosta, más conocida como Plaza Luna.*

*Así mismo, son de aplicación los artículo 2 y 88 de la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid.*

*En las calles peatonales del entorno de la Puerta del Sol por su carácter comercial, también se contempla un horario para realizar operaciones de carga y descarga libremente de lunes a viernes de 0 a 11 AM.”*

En fecha 12 de diciembre de 2007 ha tenido entrada en esta Institución el Informe emitido por el Ayuntamiento de Barcelona, siendo su contenido el que sigue:

#### *“ Se informa:*

*1.- La solicitud de informe no incorpora una queja concreta, lo que permitiría ajustar el informe a la situación específica que plantea dicha queja, y, en caso de ser posible, proceder a su subsanación.*

*2.- Para solventar los problemas de movilidad de las personas con disminución en Barcelona se han realizado reformas en la vía pública al objeto de hacer accesibles la totalidad de calles de la ciudad. Dichas obras han concluido durante el año de 2007.*

*3.- La prohibición de estacionamiento en determinadas calles o zonas peatonales de Barcelona es por causa de la ampliación de las aceras y la reducción del espacio de la calzada para los vehículos a motor, y surge la voluntad de facilitar y fomentar el “caminar” como modo fundamental de la movilidad cotidiana en la ciudad. Actualmente los desplazamientos a pie*

*representan más del 50% de los viajes internos en la ciudad.*

*4.- A las personas que acreditan a través del certificado que emite la Generalidad de Cataluña su incapacidad, el Ayuntamiento les otorga una tarjeta que permite el estacionamiento libre y gratuito de su vehículo en las áreas de estacionamiento en calzada de pago, bien sea en régimen libre o para residentes, en incluso en las zonas reservadas a carga y descarga.*

*5.- En las áreas peatonales que tiene restringido el acceso para vehículos a motor en régimen horario, es conveniente aclarar que esta restricción coincide con el período de mayor afluencia de peatones, y concretamente, entre las 11 y las 15 horas y entre las 17 y las 20,30 horas en los días laborables y desde las 9 hasta las 21 horas en los días festivos. En esta franja horario de restricción pueden acceder a estas zonas los residentes debidamente acreditados y los vehículos de servicios públicos, en especial taxis y ambulancias. En el resto de la franja horaria puede acceder cualquier vehículo.*

*6.- En cualquier caso, para solventar las incidencias puntuales están las Unidades territoriales de la Policía Local, la Guardia Urbana, ubicadas en cada Distrito Municipal a los Servicios de Comunicación y Atención al Ciudadano de cada Distrito Municipal a los que puede acudir cada ciudadano para exponer el problema que les afecta.”*

## **CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

**PRIMERA.-** La dicción literal del artículo 59 del Estatuto de Autonomía de Aragón, que regula las disposiciones generales relativas a la Institución de El Justicia de Aragón establece lo siguiente:

*“1.- El Justicia de Aragón, sin perjuicio de la institución prevista en el artículo 54 de la Constitución y su coordinación con la misma, tiene como misiones específicas:*

*a) La protección y defensa de los derechos individuales y colectivos reconocidos en este Estatuto.*

*b) La tutela del ordenamiento jurídico aragonés, velando por su defensa y aplicación.*

*c) La defensa de este Estatuto.”*

Las funciones de esta Institución son plasmadas de idéntica forma en



el artículo 1 de la Ley Reguladora del Justicia de Aragón.

La nueva redacción del segundo párrafo del artículo 59 del Estatuto de Aragón regula, además, su ámbito competencial, disponiendo:

*“2.- En el ejercicio de su función, el Justicia de Aragón podrá supervisar:*

*a) La actividad de la Administración de la Comunidad Autónoma, constituida a estos efectos por el conjunto de órganos integrados en el Gobierno de Aragón, así como por la totalidad de los entes dotados de personalidad jurídica dependientes del mismo.*

*b) La actividad de los entes locales aragoneses y de las comarcas, sus organismos autónomos y demás entes que de ellos dependan, en los términos que establezca la ley del Justicia.*

*c) Los servicios públicos gestionados por personas físicas o jurídicas mediante concesión administrativa, sometidos a control o tutela administrativa de alguna institución de la Comunidad Autónoma de Aragón.*

*3.- El Justicia rendirá cuentas de su gestión ante las Cortes de Aragón.”*

Al amparo de esta disposición, y en cumplimiento de las funciones que el texto estatutario le encomienda, es por lo que se procede al estudio de la pretensión que se expone en la queja.

**SEGUNDO.-** Ciertamente y como ya se apunta en los Informes emitidos por la Policía Local de Zaragoza y por el Ayuntamiento de esta ciudad, cuyo contenido literal se ha transcrito anteriormente, la premisa legal de la que hay que partir en este supuesto, no es otra que la aplicación de los artículos 39 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y 94 del Reglamento General de Circulación, los cuales regulan de forma exhaustiva todos los casos en los que existe prohibición de parada y de estacionamiento de vehículos.

Así, el primero de los preceptos mencionados establece:

*“1. Queda prohibido parar en los siguientes casos:*

*a) En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus proximidades y en los túneles.*

*b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.*

c) *En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.*

d) *En las intersecciones y en sus proximidades.*

e) *Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.*

f) *En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.*

g) *En autovías o autopistas, salvo en las zonas habilitadas para ello.*

h) *En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.*

i) *En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.*

j) *En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos de peatones.*

2. *Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:*

a) *En todos los descritos en el número anterior del presente artículo, en los que está prohibido la parada.*

b) *En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria, sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando colocado el distintivo se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la Ordenanza Municipal.*

c) *En zonas señalizadas para carga y descarga.*

d) *En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.*

e) *Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.*

f) *Delante de los vados señalizados correctamente.*

g) *En doble fila.”*

De otra parte, el artículo 94 del Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial dispone:

“*Queda prohibido parar:*

a) *En las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida, en sus*

proximidades y en los túneles, pasos inferiores y tramos de vías afectados por la señal «Túnel».

b) En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.

c) En los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.

d) En las intersecciones y en sus proximidades si se dificulta el giro a otros vehículos, o en vías interurbanas, si se genera peligro por falta de visibilidad.

e) Sobre los raíles de tranvías o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

f) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a los usuarios a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras.

g) En autopistas y autovías, salvo en las zonas habilitadas para ello.

h) En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

i) En las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano.

j) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos y pasos para peatones ([artículo 39.1](#) del Texto Articulado).

2. Queda prohibido estacionar en los siguientes casos:

a) En todos los descritos en el apartado anterior en los que está prohibida la parada.

b) En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando, colocado el distintivo, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la ordenanza municipal.

c) En zonas señalizadas para carga y descarga.

d) En zonas señalizadas para uso exclusivo de minusválidos.

e) Sobre las aceras, paseos y demás zonas destinadas al paso de peatones.

f) Delante de los vados señalizados correctamente.

g) En doble fila ([artículo 39.2](#) del Texto Articulado).

3. Las paradas o estacionamientos en los lugares enumerados en los párrafos a), d), e), f), g) e i) del apartado 1, en los pasos a nivel y en los

*carriles destinados al uso del transporte público urbano tendrán la consideración de infracciones graves, conforme se prevé en el [artículo 65.4.d\)](#) del Texto Articulado.”*

La peatonalización de las calles y el fomento de la utilización del transporte público, cuya finalidad no es otra que resolver la convivencia entre peatones y vehículos, favorece la utilización más racional de la vía para los usuarios. Este tipo de medidas, cuyo objetivo principal es buscar un nuevo modelo de accesibilidad y movilidad para el conjunto urbano, atiende a circunstancias tales como la alta densidad de los viandantes y de los vehículos, y persigue, no solo la seguridad de las personas y la consiguiente reducción de la accidentalidad, sino, también, la disminución de la contaminación y del ruido y, en general, la moderación del tráfico, esto es, la reducción del número y también de la velocidad de los automóviles privados, en aras a la habitabilidad y a la sostenibilidad.

Un ejemplo de este tipo de estrategia es el que se recoge en el supuesto que nos ocupa; el Paseo de la Independencia, vía muy principal ubicada en pleno centro neurálgico de nuestra ciudad, remodelada recientemente, es un paradigma del intento de la moderación del tráfico y de la protección al peatón. Comenzando porque por esta vía los vehículos no pueden circular a más de 30 kilómetros por hora, en todo su perímetro está prohibida la parada y el estacionamiento, atendiendo a que por el mismo discurre un carril de uso exclusivo para transporte público urbano. De otra parte, y como es sobradamente conocido, la mayoría de los inmuebles ubicados en dicho Paseo carecen de garajes, lo que complica a los residentes el acceso motorizado a sus viviendas, con lo que ello lleva consigo, esto es, la dificultad para la subida y bajada de personas que pretenden acceder a las viviendas sitas en el Paseo y para la carga y descarga particular y no comercial de bultos o maletas.

Concorre, además, en el caso que se describe en la queja, una circunstancia particularmente destacable, cual es que, el tramo de la vía en la que la persona que presenta la queja reside, está flanqueado por calles perpendiculares peatonalizadas, de tal suerte que no resulta posible ni parar ni estacionar en las mismas, ni aun en un breve lapso temporal, para poder cargar y descargar el vehículo de personas y cosas.

Atendiendo a estas circunstancias, y no pudiendo obviar el problema que resulta de la carencia de garajes la prohibición de parada y estacionamiento en todo el Paseo y la existencia, en el lado de los números pares, de las tres calles perpendiculares peatonales en las que también están prohibidos el estacionamiento y la parada, parece razonable buscar una solución para facilitar la coexistencia entre el interés público y el privado. Y ello por cuanto no resulta desorbitada la pretensión que los particulares residentes en dicha vía sostienen, cual es que se les permita, por un muy breve lapso temporal y a determinadas horas puntuales con menor

intensidad de tráfico, efectuar una parada para facilitar la subida y bajada de personas de edad avanzada o con dificultades de movilidad y la carga y descarga de bultos o equipajes pesados o voluminosos; para ello, las soluciones que se exponen en los Informes emitidos por los Ayuntamientos de Madrid, Valencia y Barcelona pueden servir de sugerencia en la búsqueda de soluciones.

Tomando en consideración los razonamientos hasta ahora planteados, y visto el ejemplo de otras ciudades, debe concluirse la conveniencia de valorar la posibilidad de adoptar medidas para solucionar el problema descrito, que podrían concretarse en la expedición, por parte del Ayuntamiento de Zaragoza, de una tarjeta para residentes de la zona que permita a los mismos, de forma excepcional, la parada y estacionamiento en la vía por un muy breve lapso de tiempo, a determinar por la autoridad municipal, y en determinadas horas del día, con la finalidad de permitir la subida y bajada de personas de edad avanzada o con dificultades de movilidad y su acceso a las residencias, y la carga y descarga de bultos y equipajes pesados o voluminosos.

### **III.- Resolución**

Por todo lo anteriormente expuesto, y en virtud de las facultades que me confiere la Ley 4/1985 de 27 de junio, Reguladora del Justicia de Aragón, me permito formularle la siguiente

### **SUGERENCIA**

Que, tomando en consideración los razonamientos planteados en esta Resolución, y visto el ejemplo de otras ciudades, se sugiere la conveniencia de valorar la posibilidad de adoptar medidas para solucionar el problema descrito, que podrían concretarse en la expedición, por parte del Ayuntamiento de Zaragoza, de una tarjeta para residentes de aquellas calles de Zaragoza en cuyo perímetro esté prohibida la parada y el estacionamiento, (y que su configuración vial lo admita), que permita a los mismos, de forma excepcional, la parada y estacionamiento en la vía por un

muy breve lapso de tiempo, a determinar por la autoridad municipal, y en determinadas horas puntuales del día, cuando la intensidad del tráfico sea menor. Y ello con la finalidad de facilitar la subida y bajada de personas de edad avanzada o con dificultades de movilidad y su acceso a las residencias, y la carga y descarga de bultos y equipajes pesados y voluminosos.

Agradezco de antemano su colaboración y espero que en plazo no superior a un mes me comunique si acepta o no la Sugerencia formulada, indicándome, en este último supuesto, las razones en las que funde su negativa.

**EL JUSTICIA DE ARAGÓN**

**FERNANDO GARCÍA VICENTE**