



## **INFORME SOBRE CONSULTA URBANÍSTICA**

**FORMULADA:** DISTRITO DE RETIRO  
**FECHA RECEPCIÓN:** 30 de junio de 2006  
**ASUNTO:** Instalación de isletas de protección de paso de carruajes

---

### **TEXTO DE LA CONSULTA:**

*Como usted sabe, en la actualidad, está en vigor la Ordenanza Municipal Reguladora de Pasos de Vehículos, surgiendo en su aplicación, la primera cuestión conflictiva que será preciso aclarar por parte del Área de Coordinación, ya que a juicio de esta Sección, los artículos 20 y 24 del meritado Texto Legal, no se someten al principio de compatibilidad.*

*De un lado el artículo 29, "Características geométricas de los pasos de vehículos en acera", regula el acceso mediante una superficie rebajada en forma de trapecio, donde la base menor será la entrada al edificio, mientras que su base mayor vendrá determinada por la proyección de ésta sobre el bordillo de encintado, más 1,00 m. a cada de acceso, siendo la altura de este trapecio, el ancho de la acera.*

*Resulta deducible de los expuesto, que este sobre-ancho (lado mayor del trapecio enunciado), se establece, para que sea posible la maniobra de entrada y salida de vehículos, o al menos para facilitarla.*

*De otro lado, el art. 24 "Isletas de protección de pasos de vehículos", establece con carácter general, que las isletas se colocarán dentro y en calzada, de la base mayor que conforma el trapecio que define el paso de vehículos, y que con carácter excepcional, podrán colocarse en los extremos de dicha base, ocupando la zona colindante o adyacente, lo cual habrá de indicarse expresamente en la autorización.*



*De la lectura de ambos artículos ha de desprenderse la conflictividad que se enuncia, ya que la colocación de las isletas en la influencia del rebaje, compromete la accesibilidad, y en consecuencia, su colocación en los extremos de la base, es la que debería haberse calificado con carácter general, reservando sin embargo, la excepcionalidad, a aquellos supuestos que con un sobre-ancho en su desarrollo, superior a 1,00 m. permitirán la colocación de las isletas en el rebaje, sin afectar en todo casos la maniobrabilidad de los vehículos.*

*Por otra parte, el aprovechamiento del bien demanial quedaría sujeto a una nueva cuota fiscal por la instalación de las isletas fuera del rebaje, criterio éste muy conflictivo por su naturaleza jurídica, al ser muy discutible el hecho imponible de aplicación. Hay que considerar en este sentido, que la instalación de las isletas de justifica por la “protección” (para que pueda utilizarse el propio paso de carruajes), que como aprovechamiento ya ha sido gravado.*

*Antes de la presente regulación, las licencias de instalación de isletas para protección de pasos de carruajes, estaban sometidas a la instrucción que se adjunta. Sería conveniente aclarar, si ésta, continúa siendo de aplicación.*

*Finalmente deberán considerarse a aquellas autorizaciones que se solicitaban para instalar isletas en los pasos de carruajes continuos, es decir, cuando la distancia entre dos accesos es menor a 5,00 m., el rebaje de ambos pasos se ejecuta en forma continua.*

*Hasta el momento, las solicitudes de instalación de isletas en el centro de éstos, ha sido denegada, por el mismo concepto de la maniobrabilidad indicado.*

## **INFORME:**

Los artículos 20 y 24 de la Ordenanza Municipal Reguladora de los Pasos de Vehículos que a continuación se reproducen ponen de manifiesto lo siguiente:

**Artículo 20. Características geométricas de los pasos de vehículos en acera.** – Los pasos de vehículos en acera tendrán la forma de un trapecio cuya base menor está delimitada por el hueco de acceso al inmueble, la base mayor es la longitud de la base menor más un metro a cada lado de dicho acceso y la anchura queda determinada por la de la acera en que se encuentre.



*En cualquier caso, los pasos de vehículos a través de itinerarios peatonales se diseñarán de forma que estos no queden afectados en su pendiente transversal, siendo la pendiente longitudinal máxima del 8 por 100.*

La Normalización de elementos Constructivos para Obras de Urbanización 2002, aprobada por el Ayuntamiento Pleno el 20 de diciembre de 2001, en el capítulo relativo a la pavimentación, ficha *PV 14 Vado en aceras para paso de vehículos. Tipo I*, se define en planta y en alzado el paso de vehículos en acera.

Esa ficha, conforme a los gráficos que contiene, lo define como un trapecio, en el que su base menor es el hueco de la puerta de acceso, su base mayor es el hueco de la puerta incrementado en un metro más a cada lado y, por último, el ancho de acera define la altura del trapecio, lo que se corresponde con lo expresado en el artículo 20 de la Ordenanza Municipal reguladora de los Pasos de Vehículos. Sencillamente, se ha plasmado en el texto lo que indica la ficha mediante gráficos.

El incremento de anchura dado al configurar la base mayor del trapecio tiene la finalidad de posibilitar la transición de la acera en altura a la zona rebajada, si bien facilita, también, la maniobra de entrada y salida de los vehículos.

La definición geométrica expuesta es la general, ya que pueden existir rebajes continuos cuando los pasos de vehículos son contiguos o cuando su separación no permita el establecimiento de una plaza de aparcamiento.

**Artículo 24. Isletas de protección de pasos de vehículos.** – *Si se precisa la instalación de isletas protectoras de pasos de vehículos para facilitar el acceso de la calzada, estas se colocarán según modelo homologado por el Ayuntamiento de Madrid, previa autorización administrativa y por cuenta del peticionario.*

*Con carácter general, las isletas sólo podrán colocarse apoyadas sobre el pavimento de la calzada, junto al bordillo, y dentro de la base mayor que conforma el trapecio que define el paso de vehículos. Excepcionalmente podrán colocarse en los extremos de la base mayor del trapecio ocupando la zona colindante o adyacente al paso, lo cual habrá de indicarse expresamente en la autorización correspondiente.*

Hasta la fecha, como norma habitual, se venían colocando las isletas de pasos de vehículos en la zona adyacente a la base mayor del trapecio, y algunas de ellas separadas del trapecio ocupando desde el principio de una hasta el final de la otra una longitud considerable, no justificada en algunos casos.

Las isletas de protección pretenden asegurar el uso del paso de vehículos, de manera que el acceso al inmueble sea lo más sencillo posible. Pretende ser un elemento garante de un derecho que adquiere el titular del paso y que así viene recogido en el artículo 14 de la Ordenanza.

En el último punto del escrito enviado por el Distrito de Retiro se habla sobre la instalación de isletas en los pasos de vehículos que se encuentran unidos, en este



**Área de Coordinación Territorial**  
Dirección General de Coordinación Territorial  
Servicio de Coordinación de Urbanismo

Calle Conde de Miranda nº. 1  
28005 Madrid  
Tfnos. 915 885 454/ 915 885 448  
Fax: 915 885 467  
durbanismo@munimadrid.es

caso, podrán colocarse las isletas, siempre que sea posible, al inicio del rebaje y a su finalización.

En el supuesto indicado en el párrafo anterior no será posible colocar dos isletas por paso de vehículos, como es norma habitual, sino solamente una en el primer paso y otra en el último.

Respecto de la observación realizada referente al aprovechamiento del dominio público sujeto a tasas, cabe señalar que en el proceso de elaboración de la Ordenanza se acordó que el titular del paso de vehículos tiene derecho a la utilización del paso de vehículos, como ya se indica en su articulado, y, por lo tanto, las isletas como un elemento accesorio al paso que pretende garantizar su uso, no están sujetas al pago de tasas.

Madrid, 24 de julio de 2006.