



Roj: STSJ CAT 7378/2016 - ECLI:ES:TSJCAT:2016:7378
Id Cendoj: 08019330032016100460

Órgano: Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso

Sede: Barcelona

Sección: 3

Nº de Recurso: 346/2014

Nº de Resolución: 532/2016

Procedimiento: Recurso de apelación contra sentenc

Ponente: MANUEL TABOAS BENTANACHS

Tipo de Resolución: **Sentencia**

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCIÓN TERCERA

ROLLO Nº: 346/2014

APELANTE: AJUNTAMENT DE **RUBI**

C/ TECNOLOGIA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SANCHEZ, S.L.

S E N T E N C I A Nº 532

Ilustrísimos Señores:

Presidente

D. MANUEL TÁBOAS BENTANACHS.

Magistrados

Dña. ISABEL HERNÁNDEZ PASCUAL.

D. HÉCTOR GARCÍA MORAGO.

BARCELONA, a doce de julio de dos mil dieciséis.

Visto por la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, el recurso de apelación nº 346/2014, seguido a instancia del AJUNTAMENT DE **RUBI**, representado por el Letrado Don MARCEL PASCUAL IÑIGUEZ, contra la entidad TECNOLOGIA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SANCHEZ, S.L., representada por el Procurador Don ANGEL MONTERO BRUSELL, sobre Seguridad Vial-Tráfico.

En la tramitación del presente rollo de apelación ha actuado como Ponente el Ilmo. Sr. Magistrado Don MANUEL TÁBOAS BENTANACHS.

ANTECEDENTES DE HECHO.

1º.- Ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11 y en los autos 281/2012, se dictó Sentencia nº 148, de 12 de junio de 2014, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "DEBO ESTIMAR Y SESTIMO el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el procurador ANGEL MONTERO BRUSELL, en nombre y representación de TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., contra el Decreto de 10 de julio de 2012, dictado por la Alcaldía del AYUNTAMIENTO DE **RUBÍ**, acto que se declara nulo. Se imponen las costas a AYUNTAMIENTO DE **RUBÍ**".

2º.- En la vía del recurso de apelación, recibidas las actuaciones correspondientes y habiendo comparecido la parte apelante finalmente se señaló día y hora para votación y fallo, que ha tenido lugar el día 11 de julio de 2016, a la hora prevista.

FUNDAMENTOS DE DERECHO.

PRIMERO.- El 10 de julio de 2012 la Alcaldía del Ayuntamiento de **Rubí** dictó Decreto por virtud del que, en esencia, se decretó:

"Primer.- Establir les mesures de restricció de circulació partir del dia 16 de juliol de 2012, que es detallen tot seguit:

1.1.- Els vehicles de tot tipus o conjunts que ultrapassin els 12 metres de longitud no podran circular pel Camí vell d'Ullastrell, en tot el seu recorregut.

1.2.- Tan sols podran circular aquells vehicles que, tot i superar aquesta longitud, disposin de la corresponent autorització municipal prèvia, que es tramitarà a través de l'Oficina d'Ocupació en l'Espai Públic de 9:00 a 13:00 hores, ubicada a la Ctra. de Terrassa, 116, 1a planta, o de la Policia Local si és fora d'horari d'oficina.

1.3.- Per tal d'obtenir una autorització excepcional de pas, el destí del transport ha d'estar a la zona d'urbanitzacions situades en ambdós costats del Camí Vell d'Ullastrell i el transport ha de reunir alguna de les característiques següents:

- Transports de matèries líquides o gasoses que per les seves característiques requereixin transports de longitud superior a 12 metres.

- Transports especials, sempre que estiguin en possessió dels permisos del SCT i de l'ajuntament i vagin acompanyats pel servei de policia local.

- Transports que per la longitud de la càrrega, com poden ser estructures, bigues, etc., no es puguin fer amb un camió de dimensions inferiors.

- Els transports col·lectius de viatgers: Bus urbà i transports escolars.

- Els transports que realitzin serveis municipals.

També poden ser autoritzats excepcionalment els transports de les empreses de polígon industrial de Sant Genís, ubicades entre l'Av. Castellbisbal i el Camí de Ximelis. El seu recorregut de destí serà per l'Av. Castellbisbal, fins l'empresa i no seran autoritzats per a circular per la resta del Camí Vell d'Ullastrell, com a ruta de drecera.

Segon.- Donar trasllat del present decret al servei municipal de mobilitat i transports per a que procedeixi a la instal·lació de la senyalització preceptiva.

Tercer.- Donar trasllat d'aquest Decret als possibles interessats".

Formulado recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11 y en los autos 281/2012 , se dictó Sentencia nº 148, de 12 de junio de 2014 , cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "DEBO ESTIMAR Y SESTIMO el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el procurador ANGEL MONTERO BRUSELL, en nombre y representación de TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., contra el Decreto de 10 de julio de 2012, dictado por la Alcaldía del AYUNTAMIENTO DE **RUBÍ**, acto que se declara nulo. Se imponen las costas a AYUNTAMIENTO DE **RUBÍ**".

SEGUNDO.- La parte apelante formula sus motivos de apelación, sustancialmente, desde las siguientes perspectivas:

A) Improcedencia de hallarnos ante una disposición general.

B) Se critica la improcedencia estimada por la Sentencia apelada.

TERCERO.- Examinando detenidamente las alegaciones contradictorias formuladas por las partes contendientes en el presente recurso de apelación, a la luz de la prueba con que se cuenta -con especial mención de las obrantes en los correspondientes ramos de prueba del proceso seguido en primera instancia y con especial mención de las documentales y testifical de la parte actora-, debe señalarse que la decisión del presente caso deriva de lo siguiente:

1.- Aunque el juzgado "a quo" y la Sentencia apelada entiende que nos hallamos ante una disposición general, sin justificar las premisas y conclusiones por las que llega a ese posicionamiento, este tribunal no se puede permitir esa ligereza sobre todo cuando en la materia ya se ha ido sentado doctrina contraria que no se tiene en cuenta.

Baste a los presentes efectos resaltar:

1.1.- Nuestra Sentencia nº 288, de 16 de marzo de 2012, recaída en nuestros autos 202/2012, para con la Resolución IRP/1349/2008, de 29 de abril, dictada por el Director del Servei Català de Trànsit, "per la qual s'estableixen mesures de regulació de la circulació i del transport de mercaderies per les carreteres de Catalunya per al 2008".

1.2.- Nuestra Sentencia nº 295, de 24 de abril de 2012, recaída en nuestros autos 116/2010, para con la Resolución IRP/77/2010, de 19 de enero, del Servei Català de Trànsit del Departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació de la GENERALITAT DE CATALUNYA, por la que se establecen medidas de regulación de la circulación y el transporte de mercancías por las carreteras de Cataluña para el 2010.

1.3.- Nuestra Sentencia nº 320, de 2 de mayo de 2012, recaída en nuestros autos 71/2009, para con la Resolución IRP/20/2009, de 14 de enero, dictada por el Director del Servei Català de Trànsit, "per la qual s'estableixen mesures de regulació de la circulació i del transport de mercaderies per les carreteres de Catalunya per al 2009".

1.4.- Nuestra Sentencia nº 455, de 28 de junio de 2016, recaída en nuestros autos 253/2013, para con la Resolución INT/768/2013, de 8 de abril, "per la qual s'estableix la mesura de restricció a la circulació a la N-II entre el PK 692,05 a Vidreres i el PK 773,5 a la Jonquera, i es modifica parcialment la Resolució INT/2955/2012, de 21 de desembre, per la qual s'estableixen les restriccions a la circulació durant l'any 2013".

1.5.- Y, si así se prefiere para el ámbito de ejercicio de las competencias municipales, en nuestra Sentencia nº 742, de 2 de julio de 1999, recaída en nuestros autos 1466/1996, para la prohibición de circular de vehículos establecida por Administración Municipal, de la que merece relacionar los siguientes particulares:

"PRIMERO.- El presente recurso contencioso administrativo tiene por objeto la pretensión anulatoria ejercitada a nombre de la entidad "P., S.A." contra el Decreto de 31 de mayo de 1996 del AYUNTAMIENTO DE BEGUES por virtud del que, en esencia, se prohibió la circulación de vehículos pesados de más de 5'5 Tm. para la pista forestal que une Begues y el Raval de Torrelletes (Torrelles de Llobregat), en su tramo de titularidad del Ayuntamiento de Begues (finca C.-finca S.), así como por el sector de la Rectoría, con excepción de aquellos que estuvieran realizando alguna obra en el pueblo, que tendrán que solicitar previamente la oportuna autorización a ese Ayuntamiento, y los que utilicen esas vías como paso de vecinos.

SEGUNDO.- La parte actora discute la legalidad del acto impugnado en el presente proceso, sintéticamente, desde las siguientes perspectivas:

a) Incompetencia de la Administración Municipal, defendiendo la competencia del Ministerio del Interior o de Departament de Agricultura, Ramaderia i Pesca de la Generalitat de Catalunya.

b) Haberse prescindido total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido, defendiendo los trámites de Ordenanza Municipal.

c) Infracción del Principio de Igualdad atendidos los dictados del Acuerdo recurrido y de otro posterior relativo a un tercero como titular de un negocio de maderas.

d) En definitiva, poniendo de manifiesto la revocación encubierta de su licencia de actividad (sic) o la esterilización de toda salida y paso desde su actividad con la consiguiente pretensión resarcitoria e indemnizatoria que todo ello conlleva.

Como que tales alegaciones resultan contradichas por la Administración demandada -baste indicar que se trata de destacar la relevancia del polvo o/y fango lanzado y arrastrado por los camiones afectante a las calles del municipio, a la velocidad por la que circulan los camiones con incidencia en la calle donde se halla la escuela "S.", al deterioro de las calzadas municipales y a la genérica invocación de la seguridad vial-, todas ellas deberán ser tratadas seguidamente, después de precisar debidamente las circunstancias fácticas con que se cuenta a la luz de la prueba practicada.

—

TERCERO.- La cantera de la parte actora se encuentra situada en la pista forestal de Torrelles de Llobregat a Begues. Begues y Torrelles de Llobregat son municipios colindantes comunicados únicamente por esa pista forestal. Pista forestal que la única vía de acceso/salida de la cantera ya sea en dirección a Torrelles de Llobregat o en dirección a Begues (barrio de la Rectoría).

—

Si se toma la pista forestal desde la cantera a Torrelles de Llobregat debe indicarse que debe discurrir por unos 1.800 m. de pista forestal, sin asfaltar, llegando a una pista ya asfaltada que atraviesa el núcleo urbano de Torrelletes y se enlaza finalmente con la carretera BV-205, dándose lugar a una longitud total de 9.4 Kms. Desde Torrelles de Llobregat pasando por la pista asfaltada al llegar a la pista sin asfaltar existe una señal de prohibición de paso a vehículos de más de 5.5 Tm -que no es objeto del presente proceso-.

—

Si se toma la pista forestal desde la cantera a Begues se discurre por unos 850 m. de pista forestal, sin asfaltar, llegando a una pista asfaltada en unos 600 m. hasta llegar al barrio de la Rectoría de Begues y por la calle C. se llega a la carretera BV-2441.

—

Centrando el caso desde la óptica del Municipio de Begues y a la escuela que se cita debe indicarse que la misma se halla en la denominada calle o carretera S. que, en definitiva, no es sino la prolongación en línea recta de la pista forestal finalmente asfaltada que desde Torrelles de Llobregat alcanza a Begues.

—

CUARTO.- Para las dos primeras líneas argumentales hechas valer por la parte actora debe indicarse que, a los efectos que nos corresponde enjuiciar y por expresa admisión de la parte demandada que de lo único que se ha tratado es de regular el tráfico de vehículos en sus vías urbanas con las finalidades y objetivos que se invocan, debe bastar que se señale lo siguiente:

—

A) Resulta improcedente desbordar el caso para mayores ámbitos, tanto por la parte actora como por la vía fáctica por la Administración demandada, sobre todo por penetrar en el ámbito de otras competencias que quedan extramuros del presente proceso máxime cuando el tenor del acto impugnado en el presente proceso resulta suficientemente ajustado a que sólo nos hallamos ante una prohibición de tráfico establecida para tramos de titularidad del Ayuntamiento de Begues que no otros.

—

B) Cuando de ordenación del tráfico de las vías urbanas se trata debe reconocerse que el art. 7.a) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo , por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, atribuye a los Municipios esa competencia.

—

Igualmente el art. 16 del mismo texto legal y en los arts. 37 y 39 del Real Decreto 13/1992, de 17 de enero , por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, en la parte menester, establece la posibilidad de que cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía bien con carácter general o para determinados vehículos o usuarios y el seguimiento de determinados itinerarios concretos. Inclusive en atención a evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar la fluidez de la misma se autoriza a imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas.

—

Por lo demás, a los efectos de señales y marcas viales baste remitirnos al art. 57 del mismo texto legal y a los arts. 139 y siguientes del meritado texto reglamentario.

—

Si a todo ello se unen los dictados de los arts. 25.2.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del Régimen Local , 63.2.b) de la Ley 81/1987, de 15 de abril, Municipal y de Régimen Local de Cataluña y demás disposiciones concordantes en relación con las competencias de la Alcaldía previstas desde

la Ley 7/1985 hasta el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre -por todos, su art. 41 - bien se puede comprender que no cabe estimar ni una falta de competencia municipal ni la necesidad de una Ordenanza, cuando nos hallamos ante una mera limitación a la circulación para determinadas vías.

—

QUINTO.- Llegados a las alturas. de resolver el presente caso no va sorprender que se examine el mismo desde las siguientes perspectivas:

—

1.- Por exigencias procesales y por la delimitación del presente proceso en que se impugna el acuerdo de la Alcaldía del Ayuntamiento de Begues bien se puede comprender que queda extramuros cualquier análisis sobre la equivalente prohibición de circulación establecida por el Ayuntamiento de Torrelles de Llobregat.

—

En todo caso una consideración cabe añadir, la total y absoluta falta de coordinación de lo actuado por municipios limítrofes cuando de la única vía existente entre ambos se trata.

—

2.- Tampoco se puede pasar por alto que todo conduce a pensar que la entidad actora tiene su actividad legalizada, eso sí en el municipio de Torrelles de Llobregat por razón de su ubicación, que no en el municipio de Begues. Y ello resulta relevante en todo caso, incluso para el municipio de Begues, sin que sean viables argumentos estancos en el sólo ámbito de un término municipal como si no existiera nada más allende de su demarcación, puesto que cuando sólo existe una pista forestal de acceso nadie y menos a uno de los dos municipios que va a dar esa pista en uno de sus sentidos puede desconocer la fuerza natural de los hechos, Ineludiblemente o se discurre por un sentido de circulación -prohibido- o se va por el otro que si resulta prohibido bien se puede comprender que resulta desvirtuada toda circulación de vehículos de la naturaleza que se hace valer -superiores a 5.5 Tm- con la incidencia que innegablemente se produce sobre la actividad legalizada y con las consecuencias que a buen entendedor le deben saltar a la vista.

—

3.- Y es que puestos a penetrar en el centro del debate debe indicarse que el convencimiento recae en que no resultan evidenciados los elementos de suyo necesarios, sobre todo a basamentar en el tan conocido principio de proporcionalidad, para fundar debidamente el Acuerdo impugnado en atención a las circunstancias que pretendidamente se han hecho valer por la Administración Municipal demandada.

—

Y ello es así por las siguientes razones:

—

- Aunque pudiera intuirse de alguna manera la incidencia del barro y polvo alegado, ante la manifiesta horfandad de prueba, debe indicarse que no se detectan obstáculos para fácilmente atender al caso desde la perspectiva de otras medidas de diverso orden y naturaleza desde luego menos restrictivas -mayores trayectos asfaltados como el hecho valer durante el proceso sin el grave defecto de no acomodarse a las circunstancias preexistentes de la que el presente proceso es mayúscula muestra, limitaciones de velocidad acordadas, entre otras.

—

- Por lo que hace referencia a la velocidad igualmente debe comprenderse que desde la limitación de velocidad acorde para el caso a la prohibición de circulación dista un trecho nada matizado en el presente caso.

—

- En los particulares relativos a la incidencia de la escuela que se relaciona debidamente igualmente resulta palmaria la posibilidad de reconducir el caso a una prudente y razonable limitación horaria para facilitar el acceso a la presentación y recogida de estudiantes y demás necesidades de su razón, como la investigación de trayectos alternativos que como se verá será la solución por la que deberemos decantarnos.

—

- Y finalmente por lo que corresponde a los genéricos alegatos referibles a seguridad vial, daños a calzadas y demás argumentos retóricos sólo cabe concluir que por generalizantes e indemostrados -máxime cuando el instituto de la responsabilidad no puede desconocerse ni para la parte actora ni para cualquier tercero que incurra en el mismo- carecen de la debida fuerza de convicción.

-

Por todo ello procede estimar la demanda articulada anulando el acto recurrido por ser disconforme a derecho y desestimando la responsabilidad patrimonial instada en atención a la medida cautelar adoptada en el presente proceso y la falta de la debida acreditación de daños resarcibles, pero sin que ello pueda suponer la estimación que se quiere en la demanda puesto que en el presente caso se cuenta con elementos suficientes como para atender al caso que se ha presentado desde una única solución razonable y atendible por lo que hace referencia a los trayectos a poder utilizar por los vehículos de más de 5.5 Tm. cual es la perfecta posibilidad de acceder al trayecto alternativo, que finalmente se ha dictaminado en autos por el perito procesal y sobre el que se decanta el convencimiento del tribunal precisamente por sus propios fundamentos y que permite mantener el equilibrio de intereses en liza de forma atendible y que será el que se fijará en la parte dispositiva.

-

SEXTO.- No se aprecia mala fe o temeridad en los litigantes a los efectos de lo dispuesto en el art. 131.1 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1956 , aplicable al caso por razón de lo dispuesto en la Disposición Transitoria 91 de la Ley 29/1998, de 13 de julio .

-

FALLO

Que ESTIMAMOS PARCIALMENTE el presente recurso contencioso administrativo interpuesto a nombre de la entidad "P., S.A." contra el Decreto de 31 de mayo de 1996 del AYUNTAMIENTO DE BEGUES por virtud del que, en esencia, se prohibió la circulación de vehículos pesados de más de 5.5 Tm. para la pista forestal que une Begues y el Raval de Torrelletes (Torrelles de Llobregat), en su tramo de titularidad del Ayuntamiento de Begues (finca C.-finca S.), así como por el sector de la Rectoría, con excepción de aquellos que estuvieran realizando alguna obra en el pueblo, que tendrán que solicitar previamente la oportuna autorización a ese Ayuntamiento, y los que utilicen esas vías como paso de vecinos, del tenor explicitado con anterioridad, y ESTIMANDO PARCIALMENTE la demanda articulada anulamos el acto impugnado por ser disconforme de Derecho, sin perjuicio de que se pueda adoptar esa prohibición siempre que se haga expresa salvedad del trayecto alternativo que se ha dictaminado parcialmente en el presente proceso. Sin efectuar especial pronunciamiento sobre las costas causadas".

En definitiva, salvadas las diferencias por hallarnos en concreto ante un acto municipal respecto a los pronunciamientos de la Administración Autonómica y en línea con el supuesto decidido para el pronunciamiento de la Administración Municipal, y ya que no se discute la competencia municipal, en el presente caso, ninguna duda debe quedar que nos hallamos ante lo dispuesto en los artículos 7 y 16 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo , por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, en la redacción vigente temporalmente para el caso, del siguiente tenor:

"Artículo 7. Competencias de los Municipios. .

Se atribuyen a los Municipios, en ámbito de esta Ley, las siguientes 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 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.

c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no se hallen provistos de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de su conductor.

La retirada de los vehículos de las vías urbanas y el posterior depósito de aquéllos cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo.

Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósitos de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen.

d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.

e) La realización de las pruebas a que alude el apartado o) del art. 5º, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.

f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario".

"Artículo 16. Supuestos especiales del sentido de circulación.

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar la fluidez de la misma, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados".

Y así mismo en el ámbito de los artículos 37 y 39 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el 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, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en la redacción vigente temporalmente para el caso, del siguiente tenor:

"Artículo 37. Ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación.

1. Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto (art. 16.1 del texto articulado).

2. Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados (art. 16.2 del texto articulado).

3. El cierre a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, salvo que esté motivada por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta; en tal caso la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrá de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico o del personal dependiente del organismo titular de la vía responsable de la explotación de ésta. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar el cierre a la circulación de una carretera se comunicarán los cierres que hayan acordado.

4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará

obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.

5. Los supuestos de circulación en sentido contrario al estipulado tendrán la consideración de falta muy grave conforme a lo establecido en el art. 65.5.f) del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial .

La circulación sin la correspondiente autorización por vías sujetas a restricciones o limitaciones impuestas por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico será sancionada con arreglo a lo establecido en el art. 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial " .

"Artículo 39. Limitaciones a la circulación.

1. Con sujeción a lo dispuesto en los apartados siguientes, se podrán establecer limitaciones de circulación, temporales o permanentes, en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, cuando así lo exijan las condiciones de seguridad o fluidez de la circulación.

2. En determinados itinerarios, o en partes o tramos de ellos comprendidos dentro de las vías públicas interurbanas, así como en tramos urbanos, incluso travesías, se podrán establecer restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales, así como a vehículos en general que no alcancen o no les esté permitido alcanzar la velocidad mínima que pudiera fijarse, cuando, por razón de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico, o cuando las condiciones en que ordinariamente se desarrolle aquél lo hagan necesario o conveniente.

Asimismo por razones de seguridad podrán establecerse restricciones temporales o permanentes a la circulación de vehículos en los que su propia peligrosidad o la de su carga aconsejen su alejamiento de núcleos urbanos, de zonas ambientalmente sensibles o de tramos singulares como puentes o túneles, o su tránsito fuera de horas de gran intensidad de circulación.

3. Corresponde establecer las aludidas restricciones al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad de tráfico de la comunidad autónoma que tenga transferida la ejecución de la referida competencia.

4. Las restricciones serán publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el «Boletín Oficial del Estado» y, facultativamente, en los diarios oficiales de las comunidades autónomas citadas en el apartado anterior.

En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.

5. En caso de reconocida urgencia podrán concederse autorizaciones especiales para la circulación de vehículos dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas conforme a lo establecido en los apartados anteriores, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.

En estas autorizaciones especiales se hará constar la matrícula y características principales del vehículo a que se refieran, mercancía transportada, vías a las que afecta y las condiciones a que en cada caso deben sujetarse.

6. Corresponde otorgar las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior a la autoridad que estableció las restricciones.

7. Las restricciones a la circulación reguladas en este artículo son independientes y no excluyen las que establezcan otras autoridades con arreglo a sus específicas competencias.

8. Los supuestos de circulación en vías restringidas sin la autorización contemplada en el apartado 5 tendrán la consideración de infracción, que se sancionará conforme prevé el art. 67.2 del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial " .

Y es así que procede reiterar que la resolución recurrida no merece la consideración de disposición general sino de acto administrativo dirigido a una pluralidad indeterminada de personas, incluso, si así se prefiere, de proyección general, pero que 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 regulación de la circulación en los términos que se han relacionado precedentemente en el Fundamento de Derecho Primero. Y resolución que se acomoda suficiente y sobradamente a lo establecido en el artículo 16 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 dispone que "cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto", añadiendo que "para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar la fluidez de la misma, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados", siendo los artículos 37 y 39 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, los que desarrollan esos preceptos.

2.- También el Juzgado "a quo" y la Sentencia apelada no detiene la atención al relevante precedente que se contiene en nuestra Sentencia nº 576, de 19 de junio de 2007, recaída en nuestros autos 112/2003, pese a su constancia en el caso ya desde el Hecho Tercero de la Contestación a demanda, y precisamente para el supuesto de autos, doctrina que desde luego no se va a cambiar de ninguna manera, sino que procede reiterar en los siguientes términos;

"PRIMERO.- La entidad mercantil "FRANCISCO SÁNCHEZ MARTÍNEZ, S.A." ejercita una pretensión anulatoria contra la resolución de 28 de noviembre de 2002 del AYUNTAMIENTO DE RUBÍ estimando parcialmente la reposición interpuesta contra el D. de 26 de junio de 2.002, otorgando licencia de apertura de un depósito controlado de residuos inertes.

SEGUNDO.- Para la comprensión de la controversia planteada han de tenerse en cuenta los siguientes hechos: a) la actora es titular de una finca en el término Municipal de Rubí que obtuvo licencia de actividad para extracción de áridos a cielo abierto; b) el 29 de julio de 1.996 suscribió con el Ayuntamiento un convenio con la finalidad de ampliar la actividad y proceder la restauración de la cantera, estableciendo las bases para la construcción de un depósito de residuos inertes controlados, con una vigencia supeditada a la presentación del proyecto antes de 15 de octubre del propio año; c) en dicho convenio entre otros pactos, el 1.7 establecía: "que el acceso de vehículos para los trabajos de extracción y restauración habría de realizarse por un camino paralelo al torrente; se admitirá el acceso de vehículos para estos casos, por el Camino Viejo de Ullastrell, con una carga no superior a 12 Tm. de peso neto, que durara hasta el 30 de junio de 1.997, nada más que en horario nocturno, desde las 22 horas hasta las 6 horas"; d) el 21 de octubre de 1.996 se solicita la licencia para el vertedero mediante el correspondiente Proyecto y, ante una recomendación de la Dirección General de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña se busca una alternativa distinta al Camino Viejo de Ullastrell, por lo que se firma un nuevo convenio el 22 de octubre de 1.997, que los usuarios se comprometen a ejecutarlo a su costa; e) el 12 de enero de 1.998 se informa favorablemente el otorgamiento de la licencia solicitada para el vertedero, condicionándola a la no utilización del Camino Viejo de Ullastrell, en cumplimiento de lo convenido en 1.997; f) por D. de 21 de septiembre de 1.998 el Ayuntamiento de Rubí concede la licencia para la actividad de depósito controlado de residuos inertes, con medidas correctoras, entre las cuales esta que "se condiciona la licencia a usar un camino alternativo diferente al Viejo de Ullastrell, cuyo mantenimiento será a cargo del titular del depósito "; g) el 26 de junio de 2002 se otorga la licencia de apertura alterando la condición de la instalación en el solo sentido de permitir a la actora seguir usando el Camino Viejo de Ullastrell durante el horario nocturno aprobado en 1.996, hasta que el camino alternativo este operativo; y, h) contra este acto se formula reposición que se desestima el 28 de noviembre de 2002 dando lugar a que se promoviera la presente litis.

TERCERO.- Sostiene la actora que las resoluciones recurridas suponen un notorio incumplimiento de los convenios suscritos por la Administración demandada el 29 de julio de 1.996 y el 22 de octubre de 1.997, por lo que la medida cautelar añadida es nula de pleno derecho.

A tal efecto, argumenta que como la vigencia del pacto 1.7 del convenio signado el 29 de julio de 1.996 había finalizado el 30 de junio de 1.997, la actora tenía todo el derecho a circular por el Camino Viejo de Ullastrell sin restricción de horario, toda vez que el convenio suscrito el 22 de octubre de 1.997 reconocía, de forma expresa, la obligación del Ayuntamiento de Rubí de determinar y aprobar el trazado alternativo, y al no hacerlo, no es lícito imponer una restricción horaria al tránsito por el Camino Viejo de Ullastrell, sin cláusula que lo autorice, sin trazado de camino alternativo y vulnerando el contenido del convenio de 1.997.

CUARTO.- A tales alegaciones han de hacerse las siguientes precisiones: por un lado, que las resoluciones de 12 de enero de 1.998 y el D. de 21 de septiembre del propio año del Ayuntamiento de **Rubí**, que condiciona la licencia a no utilizar el Camino Viejo de Ullastrell cuya licencia se otorgó con la condición de usar un camino alternativo diferente al Viejo de Ullastrell, son actos firmes y consentidos, cuyo contenido y eficacia no pueden cuestionarse en este proceso; por otro lado, al suscribirse el convenio de 22 de octubre de 1.997, el pacto 1.7 ha devenido de cumplimiento imposible, pues el uso de Camino viejo de Ullastrell se descarta en las nuevas cláusulas.

Lo que aquí se impugna no es el contenido de ninguno de los convenios signados en 1.996 y 1.997, cuyo contenido es firme y consentido, sino lo que se recurre es la resolución de que al otorgar la licencia de apertura, para una actividad ya legalizada, con licencia de instalación otorgada el 21 de septiembre de 1.998 "previo el cumplimiento de sus medidas conectoras" anexas a tal concesión, incorpora lo establecido en el informe del Instituto Municipal de Medio Ambiente de 18 de septiembre de 1.998, y toda vez que la visita de inspección y la comprobación de las medidas impuestas era satisfactorias, la autorización impugnada no tiene otro objeto que autorizar el inicio de la actividad, porque la instalación se adecua a lo permitido, y de no haberse dado conformidad a tal medida restrictiva lo que debía haberse recurrido era la licencia de instalación; el hecho de que tal licencia prohíba el tránsito de camiones por el Camino Viejo de Ullastrell, no es incompatible con que, temporalmente, se autorice el uso nocturno, como ya se había autorizado en 1.996, pero ahora vinculado a la ejecución del camino alternativo, como se acordó en 1.997, lo cual lejos de restringir el uso autorizado, mejora su condición inicial que era de total prohibición.

QUINTO.- Insiste la recurrente en que la licencia de apertura le falta cobertura jurídica para imponer tal medida correctora.

A tal efecto, alega que si los convenios de 1.996 y 1.997, dejaron sin contenido el uso nocturno del Camino Viejo de Ullastrell, la medida impugnada carece de motivación y, por tanto al otorgarse a la actora la licencia de funcionamiento, ésta tiene derecho a utilizar el Camino Viejo de Ullastrell sin restricción alguna, invocando la preceptiva del artículo 43.4 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre de P.A.C., argumentando que una vez que se le otorgó la licencia de instalación, si se reconoce que se han cumplido las medidas conectoras, la licencia de apertura ha de otorgarse sin limitación alguna.

SEXTO.- El motivo anterior encierra una falacia.

El hecho de que el camino alternativo no haya llegado a materializarse por discrepancias en su trazado, cualquier medida de restricción horaria es coherente e inferior a la prohibición de usar el Camino Viejo de Ullastrell que condiciona la licencia de instalación y, esa medida de tránsito nocturno, lo único que facilita a la actora es una medida paliativa para poder usar el **vertedero**, pues la solución legítima sería impedir todo tránsito por el Camino Viejo de Ullastrell, cualquiera que sean los avatares del trazado del camino alternativo, conforme al convenio suscrito en 1.997 y a la medida introducida en el D. 21 de septiembre de 1.998, por lo que es inviable acceder a la pretensión deducida en la demanda, pretendiendo usar dicho Camino sin restricción alguna.

SÉPTIMO.- Por lo expuesto, procede desestimar el recurso sin que existan méritos para una condena en costas (artc. 139 L.J.C.A.)

F A L L A M O S

En atención a lo expuesto la Sala ha decidido DESESTIMAR el recurso contencioso administrativo promovido por "FRANCISCO SÁNCHEZ MARTÍNEZ, S.A." contra las resoluciones de 26 de junio y 18 de noviembre de 2002 del AYUNTAMIENTO DE **RUBÍ**, rechazando los pedimentos de la demanda.

Sin efectuar especial pronunciamiento sobre las costas causadas".

3.- Es más, y para no sustraer ningún elemento de interés para el presente caso, igualmente procede traer a colación las siguientes Sentencias:

3.1.- Nuestra Sentencia nº 674, de 25 de septiembre de 2013, recaída en el recurso de apelación nº 140/2013 , con Auto de aclaración denegado por nuestro Auto de 12 de noviembre de 2013, respecto al incidente de medidas cautelares seguido en el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11 y en los autos 281/2012, y en concreto respecto al Auto de 26 de noviembre de 2012 de ese Juzgado, y que finalmente en el proceso principal dio lugar a la Sentencia apelada en este recurso de apelación, en cuanto estableció:

"PRIMERO.- El 10 de julio de 2012 la Alcaldía del Ajuntament de **Rubí** dictó el Decreto núm. 2012003465 por el que se acuerda establecer medidas de restricción de tránsito por el Camí Vell d'Ullastrell, para vehículos superiores a 12 metros de longitud.

Formulado recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11 y en los autos 281/2012, se dictó Auto de 26 de noviembre de 2012, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "HA LUGAR A LA SUSPENSIÓN DE LA EJECUTIVIDAD DEL ACTO IMPUGNADO POR TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., el Decreto de 10 de julio de 2012 por el que se establecen medidas de restricción de circulación a partir del día 16 de julio de 2012, dictado por el AYUNTAMIENTO DE **RUBÍ**. Sin costas".

SEGUNDO.- La parte apelante formula sus motivos de apelación, sustancialmente, desde las siguientes perspectivas:

A) Falta de justificación del "periculum in mora" y a tal efecto se insiste en que la restricción de circulación lo es sólo para vehículos de dimensiones superiores a 12 metros y la parte actora no los concreta, se indica que todas las autorizaciones concretas solicitadas por la parte actora para esos vehículos de dimensiones superiores a 12 metros han sido concedidas y se apunta a que no se ha demostrado el "periculum in mora" que se invoca de contrario.

B) Falta de acreditación del "fumus boni iuris" trayendo a colación lo resuelto por esta Sección en nuestra Sentencia nº 576, de 19 de junio de 2007, entre las mismas partes en asunto interrelacionado y que se está operando tratando de atender a la seguridad vial por el ancho insuficiente de la vía objeto de restricción y lo informado en fecha 11 de junio de 2012.

C) La ponderación de intereses debe decantarse por los intereses públicos de lo actuado en aras a la seguridad sobre todo cuando se ha previsto el régimen de autorizaciones que se ha aplicado.

TERCERO.- Como ya se ha ido reiterando y no existe inconveniente alguno en seguir reiterándolo, en la parte que interesa debe señalarse que, la suspensión de la ejecutividad de los actos administrativos se halla enmarcada en la siempre difícil tarea de armonizar debidamente dos principios reiteradamente señalados por la doctrina jurisprudencial. De un lado, el de efectividad de la Tutela Judicial - artículos 24.1 y 106.1 de nuestra Constitución, 7 y 8 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, 122 de la anterior Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1956 y 129 y 130 de la actualmente vigente de 13 de julio de 1998- y, de otro lado, el de Eficacia administrativa - artículos 103 de nuestra Constitución, 56, 57, 94, 138 y 111 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, este último atendida su modificación operada por la Ley 4/1999, de 13 de enero-

Dicho en otras palabras, a la luz de los artículos 129 y 130 de nuestra Ley Jurisdiccional y en lo que ahora importa, de lo que se trata es de atender debidamente a la tan reiterada invocación al conflicto de intereses que se suscita. De una parte, los tendentes a asegurar la efectividad de la sentencia que en su momento deba recaer, impidiendo que se pierda la finalidad legítima del recurso o, si se prefiere, evitando la posible producción de daños y perjuicios de imposible o difícil reparación, a través de la ejecución del acto impugnado, y, de otra parte, salvando el daño a los intereses públicos y siempre que se pueda seguir perturbación grave de los intereses generales o de tercero, que pudieran derivarse de la ejecución del acto impugnado.

Y todo ello con inexcusable referencia al supuesto concreto que se haya traído a enjuiciamiento jurisdiccional, con sus características y circunstancias, que será lo verdaderamente decisivo y determinante, al punto que la inagotable variedad de supuestos en liza dando lugar a una extremada casuística bien se puede comprender que las más de las veces va a desvirtuar todas las sencillas y simples argumentaciones tendentes a demostrar o, en su caso, hacer valer categorías o reglas válidas y aplicables a cualquier supuesto o a alguna clase de ellos.

Ineludiblemente, sin dudar que los criterios jurisdiccionales se van ofreciendo para potenciar en la medida de lo posible el principio de Seguridad Jurídica, tampoco cabe desconocer que en atención a las circunstancias que pueden caracterizar un/os determinado/s caso/s siempre va a resultar posible detectar, reconocer y ver la aplicación de excepciones debidamente fundadas de una pretendida línea general de resolución de medidas cautelares.

CUARTO.- Sentado lo anterior y dirigiendo la atención a lo verdaderamente trascendente que no es otra cosa que las especificidades del caso a enjuiciar en la órbita de un incidente de medidas cautelares y, por tanto, con absoluta independencia de lo que haya lugar a resolver en el proceso principal, procede señalar y diferenciar debidamente los siguientes elementos:

1) Puestos a destacar de la nutrida doctrina jurisprudencial recayente en la materia del presente recurso de apelación -en especial por lo que hace referencia a la doctrina de la apariencia de buen derecho- puntualizaciones útiles para decidir el presente caso y sin olvidar que siempre el casuismo y las verdaderas características del caso que se enjuicia deben ser las verdaderamente decisivas, por todas, se traen a colación las comprendidas en la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de abril de 1999 en la que se argumentó lo siguiente:

"Importa recordar que, la doctrina de los autos de este Tribunal Supremo, 20 de diciembre de 1990 y 23 de abril de 1991 que citan los autos impugnados, no sólo ha sido aplicada, cuando resultaba procedente, por aquél, sino que ha venido a hacerla suya el Tribunal Constitucional en reiteradas ocasiones, por ejemplo en la STC 148/1993, de 29 de abril, donde formula la siguiente doctrina: "Aunque el incidente cautelar entraña un juicio de cognición limitada en el que el órgano judicial no debe pronunciarse sobre las cuestiones que corresponde resolver en el proceso principal, sí ha de verificar la concurrencia de un peligro de daño jurídico para el derecho cuya protección se impetra derivado de la pendencia del proceso, del retraso en la emisión del fallo definitivo ("periculum in mora") y la apariencia de que el demandante ostenta el derecho invocado con la consiguiente probable o verosímil ilegalidad de la actuación administrativa ("fumus boni iuris") y, de otro lado, valorar el perjuicio que para el interés general ... acarrearía la adopción de la medida cautelar solicitada".

En definitiva, a la hora de decidir si procede otorgarse la justicia cautelar hay que empezar por comprobar si concurren los dos presupuestos indicados: "periculum in mora" y "fumus boni iuris"; y una vez comprobado que, efectivamente, se dan esos presupuestos, el operador jurídico deberá pasar a valorar los hechos desde la perspectiva del interés general, lo que, por lo demás, es criterio que ha de presidir siempre la actividad hermenéutica en el ámbito del derecho administrativo. De aquí que no pueda decirse que esta valoración del interés general constituya, propiamente, un presupuesto más para la adopción de la medida, sino modo operativo normal, y también inexcusable para la aplicación del derecho administrativo.

Y esta doctrina constitucional está ya hoy positivizada en la nueva Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1998 que, ..., está subrayando que la justicia provisional forma parte de las convicciones de la vigente cultura jurídica española (y también de la de la Unión europea pues es sabido que el Tribunal de Luxemburgo ha hecho suya también esta forma de tutela judicial). Las palabras del apartado VI.5 de su exposición de motivos son de una claridad meridiana al respecto: "Se parte de la base de que la justicia cautelar forma parte del derecho a la tutela efectiva, tal como tiene declarado la jurisprudencia más reciente, por lo que la adopción de medidas provisionales que permitan asegurar el resultado del proceso no debe contemplarse como una excepción, sino como facultad que el órgano judicial puede ejercitar siempre que resulte necesario". Y sigue diciendo: "La Ley aborda esta cuestión mediante una regulación común a todas las medidas cautelares, cualquiera que sea su naturaleza. El criterio para su adopción consiste en que la ejecución del acto o la aplicación de la disposición pueden hacer perder la finalidad del recurso, pero siempre sobre la base de una ponderación suficientemente motivada de todos los intereses en conflicto".

2) Y es así que en el supuesto presente en atención a las alegaciones en liza y a los efectos del incidente que nos ocupa y sin perjuicio de lo que hubiera lugar a decidir y depurar en el proceso principal seguido ante el Juzgado "a quo", debe estimarse lo siguiente:

a) Ciertamente el Auto apelado parece que atiende a una actividad que desarrolla la parte actora en primera instancia con titulación administrativa y parece querer sentar que las restricciones de la circulación del acto impugnado incide en la apariencia de buen derecho en el ejercicio de la citada actividad si bien se reconoce que está haciendo referencia al uso (sic) de las vías públicas (sic). Se añade que las limitaciones a poder establecer han de tener una motivación suficiente y a ese respecto se considera la misma difusa (sic). Y finalmente detiene su atención en las excepciones a las restricciones con el régimen autorizatorio singular y se entiende que es difícil encontrar que se sirva al interés de seguridad vial o conservación de las vías (sic). No obstante lo anterior, que se concreta en los últimos argumentos del Fundamento de Derecho Cuarto del Auto recurrido, en el fundamento siguiente en materia de costas no resulta ocioso relacionar que se reconoce que el caso es ciertamente complejo (sic) no tanto desde el punto de vista de los hechos como de la determinación del régimen jurídico y normativa aplicable.

b) Examinando detenidamente el acto impugnado, ya de entrada, debe resaltarse que no puede compartirse que se halle inmotivado ya que en el mismo consta suficientemente la motivación "in aliunde", como resulta sin ninguna dificultad de su conformación, bastando remitirse al informe técnico que se acompaña y cuyo contenido debe darse por reproducido. Debe por tanto estarse a esa conformación de su contenido que desde luego no alcanza la naturaleza de motivación difusa como se intuye desacertadamente sino

debidamente explicitada, todo ello claro está sin que suponga que esa motivación es conforme a derecho o que está debidamente justificada, temáticas que sólo pueden depurarse en el proceso principal.

De la misma forma cabe descartar que nos hallamos ante un régimen complejo cuando fluye naturalmente de la propia motivación cual es el concreto ejercicio de las potestades que se ejercitan con la cita de los preceptos legales que se han tenido en cuenta, cuyo tenor debe darse por reproducido. Por otra parte no deja de resultar curioso que en sede de costas se acepte lo complejo del caso pero, por el contrario, en sede de enjuiciamiento y pronunciamiento cautelar se orbita, cuanto menos tácitamente, en una apariencia de buen derecho de la parte actora que, si se considera complejo el régimen jurídico, no se llega a intuir en qué preceptos se basamenta la apariencia de buen derecho y su resolución cautelar.

Finalmente no debe haber duda alguna que una cosa es una habilitación para ejercer determinadas actividades en una concreta ubicación -que no es la de su ejercicio en las vías públicas- y otra cosa totalmente distinta es que en el caso de autos se esté atendiendo al régimen de seguridad vial en relación con los transportes de su razón precisamente en las vías públicas y que puede incidir en aquel desarrollo de la actividad una vez se despliegan transportes por las vías públicas, que bien parece ni se diferencia ni se tiene presente.

Todo ello pone en cuestión sustancialmente lo argumentado por el Juzgado "a quo" en el sentido que lejos de poner de manifiesto los requisitos y exigencias propios de la viabilidad de una medida cautelar como la solicitada sólo pone de manifiesto dudas e incertidumbres propias que se elevan a la consideración de "fumus boni iuris", "periculum in mora" y una ponderación de intereses para con los privados que no se sostiene jurídicamente.

No son esas las premisas y conclusiones a las que cabe llegar ya que, de un lado y a los efectos incidentales que nos corresponde enjuiciar, por la parte actora no se ha llegado a demostrar el concreto alcance en su esfera de derechos e intereses y su incidencia en los transportes de su razón en cuanto a sus vehículos de dimensiones superiores a 12 metros, bien por la vía de la aplicación general o autorizatoria especial del acto impugnado. Todo ello no permite estimar la concurrencia de "periculum in mora".

Tampoco resulta mínima ni suficientemente evidenciado, desde luego a los efectos incidentales ya referidos, que con ocasión de la aplicación del acto impugnado y por razón del ordenamiento aplicable resulta un "fumus boni iuris" en los términos exigidos jurisprudencialmente por lo que a ello debe estarse.

Y, finalmente a los mismos efectos, lo más clarividente es que se haya pasado por alto la situación que vehículos de la relevancia expuesta -de dimensiones superiores a 12 metros- de hecho y de derecho producen en la ubicación que se contempla, sobre todo en la constatación informada, invasiones del carril contrario con lo que ello no sólo supone sino que puede suponer en forma latente e indefinida.

Tal temática, como se argumenta en esta alzada, ya ha tenido enjuiciamiento en este tribunal en la materia de licencia de apertura en nuestra Sentencia nº 576, de 19 de junio de 2007, y que sólo se cita como hecho notorio para este tribunal ya que no se pueden desconocer las sentencias que se dictan, pero que sea como fuere en nada avala los intereses privados que vuelven a hacerse valer ahora en sede de seguridad vial para con los públicos y de tercero en la circulación vial en liza.

Por todo ello, sin que sea dable estimar una suerte de notoriedad en materia de "Fumus boni iuris", "periculum in mora" ni en la ponderación de los intereses privados frente a los públicos ni en las reglas generales ni en las autorizaciones especiales, este tribunal no puede compartir en modo alguno las argumentaciones del Auto impugnado y en decidida y concluyente aplicación de la doctrina jurisprudencial antes citada, desde luego, sin prejuzgar la resultancia final del proceso principal, la conclusión a la que debe llegarse es a que no cabe la suspensión interesada al no mostrarse la posible producción de daños y perjuicios de imposible o difícil reparación y que no se alcanza que se pueda hacer perder su finalidad al proceso seguido en primera instancia, cuanto menos, por cuanto no cabe perder de vista los intereses públicos, en materia de seguridad vial y por razón de que sólo mediante el debido pronunciamiento de fondo habrá lugar a depurar lo que proceda.

Por todo ello, procede estimar el presente recurso de apelación en la forma y términos que se fijarán en la parte dispositiva.

QUINTO.- A los efectos de lo dispuesto en el artículo 139.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1998 y atendida la estimación acaecida no procede condenar en costas a ninguna de las partes.

FALLAMOS

Que ESTIMAMOS el presente recurso de apelación interpuesto a nombre del AJUNTAMENT DE RUBI contra el Auto de 26 de noviembre de 2012 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11, recaído en los autos 281/2012, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "HA LUGAR A LA SUSPENSIÓN DE LA EJECUTIVIDAD DEL ACTO IMPUGNADO POR TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., el Decreto de 10 de julio de 2012 por el que se establecen medidas de restricción de circulación a partir del día 16 de julio de 2012, dictado por el AYUNTAMIENTO DE RUBÍ. Sin costas", QUE SE REVOCA Y SE DEJA SIN EFECTO Y EN SU LUGAR SE ACUERDA LA DESESTIMACIÓN DE LA MEDIDA CAUTELAR PETICIONADA.

No se condena en las costas del presente recurso de apelación a ninguna de las partes".

3.2.- Y nuestra Sentencia nº 17, de 18 de enero de 2016, recaída en el recurso de apelación nº 260/2015, única recaída con posterioridad a la Sentencia apelada, respecto al incidente de ejecución provisional de la Sentencia -cuyo recurso de apelación corresponde depurar ahora- seguido en el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11 y en los autos 281/2012, y en concreto respecto al Auto de 23 de diciembre de 2014 de ese Juzgado, en cuanto estableció:

"PRIMERO.- El 12 de junio de 2014 el Juzgado "a quo" dictó Sentencia en los Autos 281/2012, cuya parte dispositiva dispuso "DEBO ESTIMAR Y SESTIMO el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el procurador ANGEL MONTERO BRUSELL, en nombre y representación de TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., contra el Decreto de 10 de julio de 2012, dictado por la Alcaldía del AYUNTAMIENTO DE RUBÍ, acto que se declara nulo. Se imponen las costas a AYUNTAMIENTO DE RUBÍ".

Formulado recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11 y en los autos 281/2012, se dictó Auto de 23 de diciembre de 2014, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "NO HA LUGAR A ACORDAR la ejecución provisional de la sentencia estimatoria que declara no ajustado a Derecho el Decreto de 10 de julio de 2012, dictado por la Alcaldía del AYUNTAMIENTO DE RUBÍ, por el que se establecen medidas de restricción de circulación a partir del día 16 de julio de 2012 en el Camí Vell d'Ullastrell".

SEGUNDO.- La parte apelante formulando los antecedentes que estima de su interés e inclusive indicando que una vez recaída sentencia estimatoria del Juzgado "a quo" nº 148, de 12 de junio de 2014, recurrida en apelación -pudiéndose añadir que se halla pendiente de señalamiento de votación y fallo- se le han impuesto un buen número de sanciones administrativas por razón de lo acordado en el Decreto impugnado, formula sus motivos de apelación, sustancialmente, desde las siguientes perspectivas:

A) Se insiste en la procedencia de la ejecución provisional pretendida en determinados pasajes del Auto impugnado y veladamente indicando que en pronunciamiento anterior de este tribunal no se estimó procedente la suspensión cautelar petitionada y en su momento acordada por el Juzgado "a quo".

B) Se apunta a que concurre apariencia de buen derecho resultante de la Sentencia apelada en su momento recaída y cuya ejecución provisional se pretende.

C) Se dirige la atención a la producción de daños y perjuicios por los 10.000 € que en total se han impuesto por sanciones administrativas.

D) Se considera vulnerado el derecho a la tutela judicial efectiva.

E) Se critica que el Ayuntamiento esté permitiendo mediante autorización la circulación de vehículos de más de 12 metros.

TERCERO.- Examinando detenidamente las alegaciones contradictorias formuladas por las partes contendientes en el presente recurso de apelación, a la luz de la prueba con que se cuenta -con especial mención de lo actuado al respecto-, debe señalarse que la decisión del presente caso deriva de lo siguiente:

1.- Ya que se cita, este tribunal en nuestra Sentencia nº 674, de 25 de septiembre de 2013, recaída en el rollo 140/2013, con Auto de aclaración denegado por nuestro Auto de 12 de noviembre de 2013 -sin perjuicio de lo argumentado en la anterior Sentencia nº 576, de 19 de junio de 2007, que en esa Sentencia

se indica-, se pronunció en la vía de recurso de apelación formulado por la Administración, sobre la medida cautelar solicitada por la parte actora en primera instancia, hoy parte apelante, en los siguientes términos:

"PRIMERO.- El 10 de julio de 2012 la Alcaldía del Ajuntament de **Rubí** dictó el Decreto núm. 2012003465 por el que se acuerda establecer medidas de restricción de tránsito por el Camí Vell d'Ullastrell, para vehículos superiores a 12 metros de longitud.

Formulado recurso contencioso administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11 y en los autos 281/2012, se dictó Auto de 26 de noviembre de 2012, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "HA LUGAR A LA SUSPENSIÓN DE LA EJECUTIVIDAD DEL ACTO IMPUGNADO POR TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., el Decreto de 10 de julio de 2012 por el que se establecen medidas de restricción de circulación a partir del día 16 de julio de 2012, dictado por el AYUNTAMIENTO DE **RUBÍ**. Sin costas".

SEGUNDO.- La parte apelante formula sus motivos de apelación, sustancialmente, desde las siguientes perspectivas:

A) Falta de justificación del "periculum in mora" y a tal efecto se insiste en que la restricción de circulación lo es sólo para vehículos de dimensiones superiores a 12 metros y la parte actora no los concreta, se indica que todas las autorizaciones concretas solicitadas por la parte actora para esos vehículos de dimensiones superiores a 12 metros han sido concedidas y se apunta a que no se ha demostrado el "periculum in mora" que se invoca de contrario.

B) Falta de acreditación del "fumus boni iuris" trayendo a colación lo resuelto por esta Sección en nuestra Sentencia nº 576, de 19 de junio de 2007, entre las mismas partes en asunto interrelacionado y que se está operando tratando de atender a la seguridad vial por el ancho insuficiente de la vía objeto de restricción y lo informado en fecha 11 de junio de 2012.

C) La ponderación de intereses debe decantarse por los intereses públicos de lo actuado en aras a la seguridad sobre todo cuando se ha previsto el régimen de autorizaciones que se ha aplicado.

TERCERO.- Como ya se ha ido reiterando y no existe inconveniente alguno en seguir reiterándolo, en la parte que interesa debe señalarse que, la suspensión de la ejecutividad de los actos administrativos se halla enmarcada en la siempre difícil tarea de armonizar debidamente dos principios reiteradamente señalados por la doctrina jurisprudencial. De un lado, el de efectividad de la Tutela Judicial - artículos 24.1 y 106.1 de nuestra Constitución, 7 y 8 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, 122 de la anterior Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1956 y 129 y 130 de la actualmente vigente de 13 de julio de 1998- y, de otro lado, el de Eficacia administrativa - artículos 103 de nuestra Constitución, 56, 57, 94, 138 y 111 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, este último atendida su modificación operada por la Ley 4/1999, de 13 de enero-.

Dicho en otras palabras, a la luz de los artículos 129 y 130 de nuestra Ley Jurisdiccional y en lo que ahora importa, de lo que se trata es de atender debidamente a la tan reiterada invocación al conflicto de intereses que se suscita. De una parte, los tendentes a asegurar la efectividad de la sentencia que en su momento deba recaer, impidiendo que se pierda la finalidad legítima del recurso o, si se prefiere, evitando la posible producción de daños y perjuicios de imposible o difícil reparación, a través de la ejecución del acto impugnado, y, de otra parte, salvando el daño a los intereses públicos y siempre que se pueda seguir perturbación grave de los intereses generales o de tercero, que pudieran derivarse de la ejecución del acto impugnado.

Y todo ello con inexcusable referencia al supuesto concreto que se haya traído a enjuiciamiento jurisdiccional, con sus características y circunstancias, que será lo verdaderamente decisivo y determinante, al punto que la inagotable variedad de supuestos en liza dando lugar a una extremada casuística bien se puede comprender que las más de las veces va a desvirtuar todas las sencillas y simples argumentaciones tendentes a demostrar o, en su caso, hacer valer categorías o reglas válidas y aplicables a cualquier supuesto o a alguna clase de ellos.

Ineludiblemente, sin dudar que los criterios jurisdiccionales se van ofreciendo para potenciar en la medida de lo posible el principio de Seguridad Jurídica, tampoco cabe desconocer que en atención a las circunstancias que pueden caracterizar un/os determinado/s caso/s siempre va a resultar posible detectar, reconocer y ver la aplicación de excepciones debidamente fundadas de una pretendida línea general de resolución de medidas cautelares.

CUARTO.- Sentado lo anterior y dirigiendo la atención a lo verdaderamente trascendente que no es otra cosa que las especificidades del caso a enjuiciar en la órbita de un incidente de medidas cautelares y, por tanto, con absoluta independencia de lo que haya lugar a resolver en el proceso principal, procede señalar y diferenciar debidamente los siguientes elementos:

1) Puestos a destacar de la nutrida doctrina jurisprudencial recayente en la materia del presente recurso de apelación -en especial por lo que hace referencia a la doctrina de la apariencia de buen derecho- puntualizaciones útiles para decidir el presente caso y sin olvidar que siempre el casuismo y las verdaderas características del caso que se enjuicia deben ser las verdaderamente decisivas, por todas, se traen a colación las comprendidas en la Sentencia del Tribunal Supremo de 28 de abril de 1999 en la que se argumentó lo siguiente:

"Importa recordar que, la doctrina de los autos de este Tribunal Supremo, 20 de diciembre de 1990 y 23 de abril de 1991 que citan los autos impugnados, no sólo ha sido aplicada, cuando resultaba procedente, por aquél, sino que ha venido a hacerla suya el Tribunal Constitucional en reiteradas ocasiones, por ejemplo en la STC 148/1993, de 29 de abril, donde formula la siguiente doctrina: "Aunque el incidente cautelar entraña un juicio de cognición limitada en el que el órgano judicial no debe pronunciarse sobre las cuestiones que corresponde resolver en el proceso principal, sí ha de verificar la concurrencia de un peligro de daño jurídico para el derecho cuya protección se impetra derivado de la pendencia del proceso, del retraso en la emisión del fallo definitivo ("periculum in mora") y la apariencia de que el demandante ostenta el derecho invocado con la consiguiente probable o verosímil ilegalidad de la actuación administrativa ("fumus boni iuris") y, de otro lado, valorar el perjuicio que para el interés general ... acarrearía la adopción de la medida cautelar solicitada".

En definitiva, a la hora de decidir si procede otorgarse la justicia cautelar hay que empezar por comprobar si concurren los dos presupuestos indicados: "periculum in mora" y "fumus boni iuris"; y una vez comprobado que, efectivamente, se dan esos presupuestos, el operador jurídico deberá pasar a valorar los hechos desde la perspectiva del interés general, lo que, por lo demás, es criterio que ha de presidir siempre la actividad hermenéutica en el ámbito del derecho administrativo. De aquí que no pueda decirse que esta valoración del interés general constituya, propiamente, un presupuesto más para la adopción de la medida, sino modo operativo normal, y también inexcusable para la aplicación del derecho administrativo.

Y esta doctrina constitucional está ya hoy positivizada en la nueva Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1998 que, ..., está subrayando que la justicia provisional forma parte de las convicciones de la vigente cultura jurídica española (y también de la de la Unión europea pues es sabido que el Tribunal de Luxemburgo ha hecho suya también esta forma de tutela judicial). Las palabras del apartado VI.5 de su exposición de motivos son de una claridad meridiana al respecto: "Se parte de la base de que la justicia cautelar forma parte del derecho a la tutela efectiva, tal como tiene declarado la jurisprudencia más reciente, por lo que la adopción de medidas provisionales que permitan asegurar el resultado del proceso no debe contemplarse como una excepción, sino como facultad que el órgano judicial puede ejercitar siempre que resulte necesario". Y sigue diciendo: "La Ley aborda esta cuestión mediante una regulación común a todas las medidas cautelares, cualquiera que sea su naturaleza. El criterio para su adopción consiste en que la ejecución del acto o la aplicación de la disposición pueden hacer perder la finalidad del recurso, pero siempre sobre la base de una ponderación suficientemente motivada de todos los intereses en conflicto".

2) Y es así que en el supuesto presente en atención a las alegaciones en liza y a los efectos del incidente que nos ocupa y sin perjuicio de lo que hubiera lugar a decidir y depurar en el proceso principal seguido ante el Juzgado "a quo", debe estimarse lo siguiente:

a) Ciertamente el Auto apelado parece que atiende a una actividad que desarrolla la parte actora en primera instancia con titulación administrativa y parece querer sentar que las restricciones de la circulación del acto impugnado incide en la apariencia de buen derecho en el ejercicio de la citada actividad si bien se reconoce que está haciendo referencia al uso (sic) de las vías públicas (sic). Se añade que las limitaciones a poder establecer han de tener una motivación suficiente y a ese respecto se considera la misma difusa (sic). Y finalmente detiene su atención en las excepciones a las restricciones con el régimen autorizador singular y se entiende que es difícil encontrar que se sirva al interés de seguridad vial o conservación de las vías (sic). No obstante lo anterior, que se concreta en los últimos argumentos del Fundamento de Derecho Cuarto del Auto recurrido, en el fundamento siguiente en materia de costas no resulta ocioso relacionar que se reconoce que el caso es ciertamente complejo (sic) no tanto desde el punto de vista de los hechos como de la determinación del régimen jurídico y normativa aplicable.

b) Examinando detenidamente el acto impugnado, ya de entrada, debe resaltarse que no puede compartirse que se halle inmotivado ya que en el mismo consta suficientemente la motivación "in aliunde", como resulta sin ninguna dificultad de su conformación, bastando remitirse al informe técnico que se acompaña y cuyo contenido debe darse por reproducido. Debe por tanto estarse a esa conformación de su contenido que desde luego no alcanza la naturaleza de motivación difusa como se intuye desacertadamente sino debidamente explicitada, todo ello claro está sin que suponga que esa motivación es conforme a derecho o que está debidamente justificada, temáticas que sólo pueden depurarse en el proceso principal.

De la misma forma cabe descartar que nos hallamos ante un régimen complejo cuando fluye naturalmente de la propia motivación cual es el concreto ejercicio de las potestades que se ejercitan con la cita de los preceptos legales que se han tenido en cuenta, cuyo tenor debe darse por reproducido. Por otra parte no deja de resultar curioso que en sede de costas se acepte lo complejo del caso pero, por el contrario, en sede de enjuiciamiento y pronunciamiento cautelar se orbita, cuanto menos tácitamente, en una apariencia de buen derecho de la parte actora que, si se considera complejo el régimen jurídico, no se llega a intuir en qué preceptos se basamenta la apariencia de buen derecho y su resolución cautelar.

Finalmente no debe haber duda alguna que una cosa es una habilitación para ejercer determinadas actividades en una concreta ubicación -que no es la de su ejercicio en las vías públicas- y otra cosa totalmente distinta es que en el caso de autos se esté atendiendo al régimen de seguridad vial en relación con los transportes de su razón precisamente en las vías públicas y que puede incidir en aquel desarrollo de la actividad una vez se despliegan transportes por las vías públicas, que bien parece ni se diferencia ni se tiene presente.

Todo ello pone en cuestión sustancialmente lo argumentado por el Juzgado "a quo" en el sentido que lejos de poner de manifiesto los requisitos y exigencias propios de la viabilidad de una medida cautelar como la solicitada sólo pone de manifiesto dudas e incertidumbres propias que se elevan a la consideración de "fumus boni iuris", "periculum in mora" y una ponderación de intereses para con los privados que no se sostiene jurídicamente.

No son esas las premisas y conclusiones a las que cabe llegar ya que, de un lado y a los efectos incidentales que nos corresponde enjuiciar, por la parte actora no se ha llegado a demostrar el concreto alcance en su esfera de derechos e intereses y su incidencia en los transportes de su razón en cuanto a sus vehículos de dimensiones superiores a 12 metros, bien por la vía de la aplicación general o autorizatoria especial del acto impugnado. Todo ello no permite estimar la concurrencia de "periculum in mora".

Tampoco resulta mínima ni suficientemente evidenciado, desde luego a los efectos incidentales ya referidos, que con ocasión de la aplicación del acto impugnado y por razón del ordenamiento aplicable resulta un "fumus boni iuris" en los términos exigidos jurisprudencialmente por lo que a ello debe estarse.

Y, finalmente a los mismos efectos, lo más clarividente es que se haya pasado por alto la situación que vehículos de la relevancia expuesta -de dimensiones superiores a 12 metros- de hecho y de derecho producen en la ubicación que se contempla, sobre todo en la constatación informada, invasiones del carril contrario con lo que ello no sólo supone sino que puede suponer en forma latente e indefinida.

Tal temática, como se argumenta en esta alzada, ya ha tenido enjuiciamiento en este tribunal en la materia de licencia de apertura en nuestra Sentencia nº 576, de 19 de junio de 2007, y que sólo se cita como hecho notorio para este tribunal ya que no se pueden desconocer las sentencias que se dictan, pero que sea como fuere en nada avala los intereses privados que vuelven a hacerse valer ahora en sede de seguridad vial para con los públicos y de tercero en la circulación vial en liza.

Por todo ello, sin que sea dable estimar una suerte de notoriedad en materia de "Fumus boni iuris", "periculum in mora" ni en la ponderación de los intereses privados frente a los públicos ni en las reglas generales ni en las autorizaciones especiales, este tribunal no puede compartir en modo alguno las argumentaciones del Auto impugnado y en decidida y concluyente aplicación de la doctrina jurisprudencial antes citada, desde luego, sin prejuzgar la resultancia final del proceso principal, la conclusión a la que debe llegarse es a que no cabe la suspensión interesada al no mostrarse la posible producción de daños y perjuicios de imposible o difícil reparación y que no se alcanza que se pueda hacer perder su finalidad al proceso seguido en primera instancia, cuanto menos, por cuanto no cabe perder de vista los intereses públicos, en materia de seguridad vial y por razón de que sólo mediante el debido pronunciamiento de fondo habrá lugar a depurar lo que proceda.

Por todo ello, procede estimar el presente recurso de apelación en la forma y términos que se fijarán en la parte dispositiva.

QUINTO.- A los efectos de lo dispuesto en el artículo 139.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1998 y atendida la estimación acaecida no procede condenar en costas a ninguna de las partes.

FALLAMOS

Que ESTIMAMOS el presente recurso de apelación interpuesto a nombre del AJUNTAMENT DE RUBI contra el Auto de 26 de noviembre de 2012 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11, recaído en los autos 281/2012, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "HA LUGAR A LA SUSPENSIÓN DE LA EJECUTIVIDAD DEL ACTO IMPUGNADO POR TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., el Decreto de 10 de julio de 2012 por el que se establecen medidas de restricción de circulación a partir del día 16 de julio de 2012, dictado por el AYUNTAMIENTO DE RUBÍ. Sin costas", QUE SE REVOCA Y SE DEJA SIN EFECTO Y EN SU LUGAR SE ACUERDA LA DESESTIMACIÓN DE LA MEDIDA CAUTELAR PETICIONADA.

No se condena en las costas del presente recurso de apelación a ninguna de las partes".

2.- Como en otros supuestos ya se ha ido estableciendo -así, por todas, en nuestra Sentencia nº 655, de 17 de septiembre de 2013 - la decisión del presente caso deriva de lo siguiente:

2.1.- Ya de entrada procede advertir que el artículo 84, en sede de recurso de apelación, como el artículo 91, en sede de recurso de casación, ambos, de nuestra Ley Jurisdiccional -a las presentes alturas modificados por la Ley 13/2009, de 3 de noviembre-, se insertan en un proceso de evolución legislativa en materia de ejecución provisional de sentencias no firmes, iniciado en la Ley 61/1978, de 26 de diciembre y en la reforma del artículo 385 de la Ley de Enjuiciamiento Civil anterior efectuada por la Ley 34/1984, de 6 de agosto, y culmina, en el orden civil, en lo que ahora interesa, también en el nuevo artículo 526 de la Ley 1/2000 , de 7 de enero.

Conviene a ese respecto traer a colación la Exposición de Motivos de la nueva Ley de Enjuiciamiento civil cuando se destaca que la regulación de la ejecución provisional es una de las principales innovaciones del texto legal, en cuanto representa una decidida opción por la Administración de Justicia. El proceso evolutivo a que nos referimos se inspira en la conveniencia de evitar que los recursos sean utilizados al margen de su finalidad objetiva de medios de impugnación para convertirse en una táctica dilatoria que aprovecha los retrasos que provoca todo proceso.

2.2.- Dicho con otras palabras, como se desprende inequívocamente de lo dispuesto en el artículo 91 de nuestra Ley Jurisdiccional en sede de casación, mediante la afirmación concreta en cuanto a su posibilidad que contiene el apartado primero del mismo, como en atención a lo que se ordena con respecto a la conservación del testimonio necesario para llevarla a cabo que se especifica en el apartado cuarto, debe partirse inexcusablemente de la posible procedencia de la ejecución provisional de sentencias contencioso administrativas recurridas en esa vía. Y de la misma forma como se desprende igualmente en sede de recurso de apelación en el artículo 84.1 de nuestra Ley Jurisdiccional en cuanto a la posibilidad y si así se prefiere de los dictados de los artículos 463 y 527 de la nueva Ley de Enjuiciamiento Civil , como es sabido, de aplicación supletoria, en atención a lo que se ordena con respecto al testimonio necesario para llevarla a cabo, debe partirse igualmente de la posible procedencia de la ejecución provisional de sentencias contencioso administrativas recurridas en esta vía.

Esta es la doctrina general que indiscutiblemente ha de primar en relación con el tema, y que se halla en congruencia perfecta con la presunción de veracidad y acierto que ha de atribuirse a las resoluciones judiciales en la instancia; todo ello sin perjuicio de que hayan de adoptarse ciertas cautelas y cumplir determinados requisitos para posibilitar semejante ejecución anticipada, que nunca puede tener otro carácter que el meramente provisional. Cualquier desviación de este criterio ha de reputarse desafortunada, no pudiendo en caso alguno pretender obstaculizar esa ejecución provisional con el pretexto de que la sentencia de instancia no es todavía firme, puesto que precisamente la falta de firmeza de la misma es la que puede dar lugar al incidente de ejecución provisional que se deriva de la permisividad de los preceptos relacionados con anterioridad.

A mayor abundamiento y siendo doctrina consolidada, cuya cita debe dispensarse, no debe sorprender que se signifique que si la base para justificar la ejecutividad del acto administrativo descansa en la presunción de legalidad y veracidad del mismo, al emanar de lo que se ha considerado el poder administrativo, con mayor

motivo esta presunción deberá operar respecto de una resolución judicial, aunque la misma no haya alcanzado la situación de firme, puesto que el Poder Judicial aparece en escena para controlar lo hecho por aquel otro, y en un nivel superior, por su independencia y su situación supraordenada a las partes contendientes una de las cuales es precisamente la Administración autora de los pronunciamientos administrativos recurridos.

2.3.- Efectivamente, la ejecución provisional supone la existencia de una sentencia que representa, aunque no sea firme, que ha existido ya un control jurisdiccional pleno del acto impugnado y a partir de dicho control se permite, en aras de la tutela judicial efectiva de los justiciables, examinar la conveniencia de ejecutar provisionalmente, al menos en casos determinados y con las debidas garantías, el fallo judicial no definitivo.

Es de reiterada invocación y así debe reconocerse, que con la evolución que acabamos de indicar es obvio que se ha llegado a disociar las nociones de firmeza y de ejecutabilidad de las sentencias. Se trata ahora de conceptos independientes, y cada uno de ellos actúa en su esfera propia. La dicción de los nuevos artículos 84.1 y 91.1 de nuestra Ley Jurisdiccional demuestra, ya por sí misma y sin necesidad de recurrir a la nueva Ley de Enjuiciamiento Civil, que el ordenamiento procesal permite hoy, y en forma alguna sin desfavor, la ejecución de resoluciones judiciales que no han adquirido firmeza, es decir, de resoluciones que, siendo susceptibles de recurso, han sido efectivamente recurridas.

Por consiguiente, debe estarse a los dictados de los preceptos expuestos que posibilitan que se decrete, a instancia de parte, la ejecución provisional de sentencias recurridas en casación o apelación siempre que, y no debe olvidarse, que no se creen situaciones irreversibles o se causen perjuicios de difícil reparación.

Tan desacertado es, por tanto, las invocaciones que por lo demás llevarían a mantener en todo caso una imposible ejecución provisional cualesquiera que fuera el supuesto a enjuiciar como que siempre procedería la ejecución provisional cualesquiera que fuera el caso.

2.4.- Finalmente y respecto a la temática de la caución procede añadir lo siguiente:

2.4.a.- Obviamente, como sienta el artículo 84.1 en sede de recurso de apelación y el artículo 91.1 en sede de recurso de casación, en la parte bastante, "Las partes favorecidas por la sentencia podrán instar su ejecución provisional. Cuando de esta pudieran derivarse perjuicios de cualquier naturaleza, podrán adoptarse las medidas que sean adecuadas para evitar o paliar dichos perjuicios. Igualmente podrá exigirse la presentación de caución o garantía para responder de aquellos. No podrá llevarse a efecto la ejecución provisional hasta que la caución o medida o medida acordada esté constituida y acreditada en autos".

2.4.b.- Nada hay que objetar a la obligación de los órganos jurisdiccionales de administrar con prudencia y con arreglo a Derecho los derechos y obligaciones de las partes. Y en esa perspectiva y debida mesura a realizar debe resaltarse:

- Que tanto la adopción de las medidas a las que el precepto se refiere, como la caución en su caso exigible, parten de la existencia de unos perjuicios de cualquier naturaleza.

- Que, partiendo, en su caso, de la concurrencia de los mismos perjuicios, tanto las medidas como la caución no resultan obligatorias -el precepto no dice deberán-, sino meramente potestativas -el precepto dice podrán-.

- Que sólo si se acuerdan esas medidas y entre ellas la caución, es cuando no surte efecto la ejecución provisional hasta que la caución o medida acordada esté constituida y acreditada en autos, que no es el caso.

3.- Pues bien, en el presente caso, como resulta obvio, deberá indicarse que no nos hallamos en sede de medidas cautelares de los artículos 129 y siguientes de nuestra Ley Jurisdiccional. Y debe destacarse esa perspectiva ya que desde luego no se ha instado modificación en sede de esas medidas cautelares y debe darse por conocido que en atención a lo expuesto en nuestra Ley Jurisdiccional y en su artículo 132.2 "No podrán modificarse o revocarse las medidas cautelares en razón de los distintos avances que se vayan haciendo durante el proceso respecto al análisis de las cuestiones formales o de fondo que configuran el debate".

Más todavía, tampoco debe ignorarse y menos planear que en sede de medidas cautelares se está igualmente resolviendo y prejuzgando lo que proceda en sede de ejecución provisional de sentencia ya que, desde luego, no se va a confundir una medida cautelar con la mirada a centrar en un acto administrativo o una disposición reglamentaria con una ejecución provisional de sentencia ya que por su naturaleza, sus requisitos y circunstancias de tiempo y lugar todo criterio a modo de amalgamamiento impropio está condenado al fracaso.

4.- Puestos a buscar elementos a dirigir a si se crean situaciones irreversibles o perjuicios de difícil reparación en el halo de una adecuada ponderación de los intereses en conflicto y en los concretos términos de la ejecución provisional pretendida y acordada en primera instancia, debe resaltarse que las tesis hechas valer por la parte apelante, parte actora en primera instancia, no se detectan con suficiencia ya que:

-De un lado ya ha quedado expuesta la razón de decidir en sede de medias cautelares y el supuesto ajeno de la ejecución provisional de Sentencia que debe ocuparnos.

-De otro lado, si bien se apunta que concurre apariencia de buen derecho resultante de la Sentencia apelada en su momento recaída y cuya ejecución provisional se pretende, lo verdaderamente decisivo es, como se ha expuesto, si con la ejecución provisional pueden producirse situaciones irreversibles o se causen perjuicios de difícil reparación.

-De una parte, cuando se invocan daños y perjuicios sólo se apunta a una materia sancionadora que no es lo decisiva que se pretende y es ajena al caso -puesto que no se halla en el perímetro del proceso seguido ni en su ejecución- ya que, sin medida cautelar establecida jurisdiccionalmente, solo con una sentencia de primera instancia recurrida en apelación y sin ejecución provisional de esa sentencia establecida debidamente por el órgano jurisdiccional, y todo ello a salvo, en su caso, de lo que finalmente se decida en apelación contra la Sentencia dictada por el Juzgado "a quo" -y a salvo las vías impugnatorias contra las sanciones impuestas-, no se llega a intuir qué daño y perjuicio se está haciendo valer.

-Y de otra parte, si se critica que el Ayuntamiento esté permitiendo mediante autorización la circulación de vehículos de más de 12 metros, lo que igualmente resulta curioso es que no se invoque que la parte favorecida por la Sentencia que la situación que se invoca se está sujetando a ese régimen autorizador.

Y es que, por el contrario y con los datos de que se dispone, sigue entendiéndose que, en definitiva, en el halo de la debida ponderación de los intereses privados de la parte apelante que para sus vehículos de la relevancia expuesta -de dimensiones superiores a 12 metros- y que quiere no sujetarse al régimen autorizador establecido en atención a la conformación viaria existente y los intereses públicos recayentes cuanto menos en la debida y más segura fluidez en el viario que concurre, la situación de no sujeción a la autorización establecida -cuando además no se justifica ninguna denegación municipal a solicitud cursada a su instancia- se entiende que puede perjudicar el tráfico creando situaciones irreversibles o con perjuicios de difícil reparación por la situación comprometida existente de posibles invasiones al carril contrario a la altura de los tiempos presentes que no se niegan en forma eficaz.

Y, todo ello sin perjuicio de que a efectos temporales para el recurso de apelación contra la Sentencia de cuya ejecución se trata nos hallamos ya próximos a que pudiera señalarse para votación y fallo.

Por todo ello, procede desestimar el presente recurso de apelación en la forma y términos que se fijarán en la parte dispositiva.

CUARTO.- A los efectos de lo dispuesto en el artículo 139.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1998 en cuanto dispone que las costas se impondrán al recurrente si se desestima totalmente el recurso, salvo que el órgano jurisdiccional, razonándolo debidamente, aprecie la concurrencia de circunstancias que justifiquen su no imposición, y atendida la desestimación acaecida con la necesidad de matizar buen número de las argumentaciones del Juzgado "a quo", procede no condenar en costas a ninguna de las partes.

FALLAMOS

DESESTIMAMOS el presente recurso de apelación interpuesto a nombre de la entidad TECNOLOGIA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SANCHEZ, S.L. contra el Auto de 23 de diciembre de 2014 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11, recaído en los autos 281/2012, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "NO HA LUGAR A ACORDAR la ejecución provisional de la sentencia estimatoria que declara no ajustado a Derecho el Decreto de 10 de julio de 2012, dictado por la Alcaldía del AYUNTAMIENTO DE RUBÍ, por el que se establecen medidas de restricción de circulación a partir del día 16 de julio de 2012 en el Camí Vell d'Ullastrell", QUE SE CONFIRMA CON LOS ARGUMENTOS DE LA PRESENTE SENTENCIA.

No se condena en las costas del presente recurso de apelación a ninguna de las partes".

4.- Expuesto lo anterior y ya que la Sentencia descarta la desviación de poder, sin mayores alegaciones que traten de combatir ese supuesto, este tribunal una vez ha examinado la prueba con que se cuenta, debe discrepar de la fundamentación de la Sentencia apelada y entiende en línea con lo tan reiteradamente resuelto

hasta el momento e incluso, y sobre todo, para el presente caso, que procede estimar el presente recurso de apelación por las siguientes razones:

4.1.- La conflictiva realidad que nos ocupa desde luego es perfectamente conocida por las partes cuanto menos desde las actuaciones que dieron lugar a los Convenios de 1996 y 1997 a que se alude y es que la conformación del denominado Camí vell d'Utrastrell es el que es y la circulación que puede soportar se halla altamente comprometida como nadie puede dudar y máxime cuando además nada hay que objetar sino todo lo contrario sobre la existencia de dos centros escolares y un núcleo urbano, como se acepta en la Sentencia apelada con lo que ello supone en materia de tráfico. El medio de circulación está comprometido con su conformación y características y ello resulta inamovible.

4.2.- Se forma cumplida convicción que, lejos de finalidades y objetivos retorcidos, con el acto impugnado lo que se ha establecido es una prohibición absoluta de circulación (sic) a todos los vehículos (sic), sean del tipo que sean y sus conjuntos que superen los 12 metros de longitud (sic), eso sí, si bien se establece la perfecta posibilidad de dotarse de una autorización previa en atención a los supuestos que se desglosan a continuación (sic).

En esa previsión, concatenada, interrelacionada y de punto de equilibrio, para vehículos que superen los 12 metros de longitud desde luego carece de todo predicamento que nos hallemos ante una prohibición parcial ya que lo son todos los de esa característica y debe resaltarse que esa previsión forma un conjunto unitario con las denominadas excepciones que se prevén que, en esencia, se reconducen a la previsión a una autorización previa, y que como se acepta por la parte apelada ha gozado en buen número de supuestos pero añadiendo que en una ocasión no se le autorizó.

Ya en este punto procede indicar que todos los concretos casos a ubicar temporalmente donde proceda en ajuste o desajuste con lo establecido en el acto impugnado y en su caso la señalización vial a que se alude no son objeto de enjuiciamiento en el proceso seguido en primera instancia cuya delimitación es la establecida en relación con el acto señalado en el Fundamento de Derecho Primero y tampoco en el presente recurso de apelación.

4.3.- Cuando nos hallamos en el ámbito del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, y del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el 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, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en sus artículos 37 y 39 -para la ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación y para las limitaciones a la circulación-, va de suyo que lo verdaderamente decisivo y determinante no puede ser la simple relación entre Administración y particular/es que pretenda/n una situación totalmente libre a cualquier género de circulación sino antes bien y al contrario la mirada debe estar puesta a velar por las mayores y mejores razones de seguridad o/y fluidez de la circulación o si así se prefiere potenciar la máxima seguridad o/y evitar los tan temidos entorpecimientos en la circulación.

La óptica de análisis correcta debe ser esa y así no debe quedar duda alguna que:

-De un lado, una cosa es que con lo establecido se puedan acentuar el número de vehículos de hasta 12 metros de longitud con lo que ello supone, pero lo que no cabe pasar por alto es que no va concurrir ni más ni menos la invasión del carril contrario de los vehículos de más de esa longitud y desde luego debe ser más favorable en principio un relativo aumento de la intensidad de ese tráfico que la tozuda realidad impresentable que un vehículo invada siempre y necesariamente el carril contrario esterilizando y dejando reducido a la nada toda posibilidad de circulación en ese sentido.

-Pero es que, de otro lado, lo que no resulta de recibo es amalgamar improcedentemente los supuestos de excepción ya que se vuelve a pasar por alto que el régimen de autorización previa resulta sobresalientemente claro que no se deja el caso al albur de las conveniencias o meros deseos de los que se permitan circular con vehículos de más de 12 metros de longitud sino que obviamente se dota a la Administración de un conocimiento previo del supuesto a concurrir -es decir que van a circular vehículos con esa resultancia- y así pueda establecer, en su caso, las medidas de vigilancia, control y, en definitiva, del buen y proporcionado uso del bien escaso que concurre.

4.4.- Con todo ello sin atisbo real ni indiciario de arbitrariedad en el halo discrecional que corresponde enjuiciar este tribunal descarta radicalmente el uso ordinario del Camí vell d'Ullastrell para todos los vehículos incluidos los que por ser de longitud superior a 12 metros vayan a invadir el carril contrario y que el régimen

de autorización previa para atender a esos supuestos no se muestra disconforme a derecho para el buen fin de la circulación a desarrollar en el mismo en razón al principio de proporcionalidad y al de mayor y mejor fluidez o/y seguridad de la circulación y además en razón a que tampoco se muestra que con ello se incida improcedentemente en la actividad de la entidad apelada -como por lo demás ya se reflejó en nuestra Sentencia de nº 576, de 19 de junio de 2007, recaída en nuestros autos 112/2003-.

Por todo ello, procede estimar el presente recurso de apelación en la forma y términos que se fijarán en la parte dispositiva extensivo a la condena en costas que debe ser sustituida por sin condena en costas a las partes.

CUARTO.- A los efectos de lo dispuesto en el artículo 139.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso Administrativa de 1998 y atendida la estimación acaecida, sin que se aprecien méritos en contrario, no procede condenar en costas a ninguna de las partes.

FALLAMOS

ESTIMAMOS el presente recurso de apelación interpuesto a nombre del AJUNTAMENT DE RUBÍ contra la Sentencia nº 148, de 12 de junio de 2014 del Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Barcelona nº 11, recaída en los autos 281/2012, cuya parte dispositiva en la parte menester estableció "DEBO ESTIMAR Y SESTIMO el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el procurador ANGEL MONTERO BRUSELL, en nombre y representación de TECNOLÓGICA MEDIO AMBIENTE GRUPO F. SÁNCHEZ, S.L., contra el Decreto de 10 de julio de 2012, dictado por la Alcaldía del AYUNTAMIENTO DE RUBÍ, acto que se declara nulo. Se imponen las costas a AYUNTAMIENTO DE RUBÍ", QUE SE REVOCA Y SE DEJA SIN EFECTO Y EN SU LUGAR SE DESESTIMA EL RECURSO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO REFERIDO Y SIN CONDENAS EN COSTAS A NINGUNA DE LAS PARTES.

No se condena en las costas del presente recurso de apelación a ninguna de las partes.

Hágase saber que la presente Sentencia no es susceptible de Recurso de Casación y es firme.

Remítanse al Juzgado de procedencia las actuaciones recibidas con certificación de la presente sentencia y atento oficio para que se lleve a efecto lo resuelto.

Así por esta Sentencia, de la que se unirá certificación a los autos, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.