



Ahora bien, si se opta, por esos motivos, en el caso de los espacios destinados al estacionamiento en las vías públicas, por su sometimiento a regulación horaria, es muy necesario prever sus consecuencias y adoptar medidas previas y simultáneas para que su impacto no condicione, de forma inasumible para los afectados, su vida cotidiana.

Se trataría, entre otras posibles medidas, de valorar la posible extensión de tarjetas-bono o precios especiales a colectivos singularmente afectados, puesta en servicio de transportes públicos o potenciación de los existentes en grado suficiente para asumir la previsible nueva demanda, extensión del carril-bici, etc.

Por todo ello, sugerimos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, que procediera a la apertura de un proceso de diálogo, abierto, real y profundo con todos los sectores sociales afectados por la implantación del estacionamiento regulado en estas zonas, de forma que, sin perjuicio del pleno respeto al “ius variandi” de la Administración, se intente alcanzar el mayor grado de consenso posible sobre el modelo que es más aconsejable implantar en las vías públicas a que se refieren las quejas, de manera que las decisiones adoptadas cuenten con un suficiente grado de aceptación social y vecinal de la medida.

En paralelo y en el marco de este consenso, se deberá potenciar la utilización de transportes alternativos al vehículo privado, tales como principalmente, los transportes públicos y la bicicleta.

No estimamos procedente continuar actuaciones en este expediente de queja, por cuanto la justificación de nuestra intervención venía dada por la conveniencia, a nuestro juicio, de buscar y encontrar un espacio de entendimiento y de acercamiento de posiciones que pudiera hacer posible un cierto consenso entre ese Ayuntamiento y los colectivos discrepantes. Sin embargo, el análisis de toda la documentación obtenida de ambas partes tras la tramitación de este expediente, no nos permitía deducir que ese acercamiento o búsqueda de una alternativa de regulación más consensuada fuera posible en este momento.

Ante esta constatada discrepancia entre las partes y, en definitiva, la no aceptación implícita de la Sugerencia formulada, en cumplimiento de la Ley reguladora de esta Institución, procedimos a incluir este expediente en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía dando cuenta de la situación expuesta.

1.12.2.3.1.3 El “eurotaxi” necesita apoyo de los gobiernos locales

El interesado de la [queja 13/3097](#) representante de una **asociación andaluza de taxistas con vehículos adaptados a personas con movilidad reducida**, planteaba su **disconformidad con la negativa del Ayuntamiento de Sevilla a subvencionar el coste de adquisición de vehículos y los costes adicionales de explotación del servicio de eurotaxis**.

Tras nuestra petición de informe inicial, el Ayuntamiento nos remitió un extenso y prolijo informe expresando el posicionamiento municipal acerca de las demandas de la asociación reclamante. Del mismo, dimos cuenta al interesado con objeto de que, si lo estimaba conveniente, pudiera formular alegaciones y consideraciones, sobre su contenido. Una vez recibidas las alegaciones del reclamante, las trasladamos al citado Ayuntamiento en Septiembre de 2013 a fin de obtener su pronunciamiento sobre ellas y para que se nos indicara si era posible acceder a la solicitud de reunión formulada y al resto de las peticiones realizadas en el escrito dirigido por la asociación afectada a esa Corporación Municipal.

Este escrito no obtuvo respuesta, por lo que esta Institución se vio obligada a requerir en dos ocasiones dicha información. Como quiera que persistía la falta de respuesta de ese Ayuntamiento, con fechas 19 de Febrero y 15 de Abril de 2014, personal de esta Institución mantuvo contacto telefónico con personal del Gabinete de la Alcaldía del Ayuntamiento de Sevilla, que nos indicó que haría gestiones con objeto de que se nos enviara la información solicitada.



Pero lo cierto es que, a pesar del plazo de tiempo transcurrido, no nos ha llegado la misma, privándonos de conocer si finalmente han podido ser atendidas las peticiones de la Asociación reclamante o las causas por las que no se haya estimado procedente acceder a las mismas.

Ello nos lleva a la conclusión de que el Ayuntamiento, debido a su silencio, ha podido incurrir en el incumplimiento de diversos deberes exigidos por la normativa de procedimiento administrativo.

Por ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla Recordatorio de la obligación legal de auxiliar a esta Institución en sus investigaciones e inspecciones, así como del art. 42.1 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. En cuanto a la cuestión concreta planteada en la queja, formulamos Recomendación de que, en cumplimiento de la normativa anteriormente mencionada, se continuaran las actuaciones precisas en este asunto por parte del Ayuntamiento ya que, dada su ausencia de respuesta, ignorábamos si finalmente habían podido ser atendidas las peticiones de la asociación reclamante o las causas por las que no se hubiera estimado procedente acceder a las mismas.

1.12.2.3.1.4 Pasos a nivel: la siniestralidad que no cesa

Damos también cuenta del cierre de la **queja 14/5365** abierta de oficio tras tener conocimiento del **accidente ocurrido en un paso a nivel de la localidad onubense de Calañas**, que costó la vida a un menor y heridas graves a su padre, en la que expusimos al citado Ayuntamiento que, con motivo del Informe Especial que esta Institución presentó al Parlamento de Andalucía en Enero de 1997, con el título **“Pasos a Nivel en Andalucía”** ya pusimos de manifiesto el importante riesgo que estos pasos a nivel conllevan para la ciudadanía, sin perjuicio de reconocer la incidencia que su existencia tiene en la eficacia en el funcionamiento del transporte público y privado.

Añadíamos que, justamente por ello, en nuestro Informe Especial se incluían una serie de Recomendaciones a fin de abordar su supresión, al mismo tiempo que se hacía necesario ejecutar obras para construir itinerarios alternativos que no supusieran el cruce “a nivel” con las líneas de ferrocarril. Todo ello de acuerdo con la **Orden del entonces Ministerio de Fomento de 2 de Agosto de 2001** por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel (BOE 190, de 9 de Agosto de 2001).

Recibimos el informe interesado y tras una valoración de su contenido, **formulamos** a la Alcaldía-Presidencia del municipio de Calañas Sugerencia de que, por parte de ese Ayuntamiento, se realicen las gestiones precisas para determinar el momento de circulación del paso a nivel donde se produjo el accidente y del resto de los que existan en ese término municipal y, en base a los datos que ofrezca, que se interese de ADIF, como organismo gestor de la vía férrea, la posible supresión de aquellos en los que su momento de circulación lo aconseje o, en su caso, la adopción de nuevas medidas de seguridad y señalización a fin de evitar otros accidentes como el que ha motivado la tramitación de este expediente de queja.

El Ayuntamiento de Calañas (Huelva) nos aclaró, en relación a la resolución formulada, que el paso a nivel en el que se produjo el accidente no es el mismo al que se aludía como peligroso en su anterior informe del año 1996. Se indicaba que la Alcaldía considera prioritaria la supresión de todos los pasos a nivel de la localidad con el fin de eliminar cualquier riesgo para la seguridad de las personas. También concretaba que la Corporación está comprometida de forma permanente con la seguridad de sus vecinos, por lo que se han mantenido reuniones con ADIF de cara a la supresión de los citados pasos a nivel, que tiene elaboradas memorias y documentos técnicos para ello, lo que no ha sido posible debido a las restricciones presupuestarias actuales. No obstante, se añadía, por último, que el Área de Urbanismo vela por la seguridad de estas instalaciones vigilando la seguridad del muro que da acceso a las vías y exigiendo la colocación de elementos de seguridad que impidan la caída de personas o vehículos.

A la vista de esta respuesta, consideramos que, en términos generales, se aceptaba la Sugerencia formulada, por lo que dimos por concluidas nuestras actuaciones en la misma.