



## 1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

### 1.12.2.1 Urbanismo

#### 1.12.2.1.1 La ocupación de espacios públicos, con frecuencia por la vía de hecho, exige una actitud activa de las Administraciones Públicas

En la **queja 13/5619** la interesada denunciaba la posible ejecución de **obras sin licencia y con ocupación de la vía pública**, ante, a su juicio, la pasividad del Ayuntamiento de **Gualchos-Castell de Ferro (Granada)**, lo que estaba provocando diversos perjuicios a la vivienda de su propiedad. Al parecer, estas obras las había realizado un vecino de la interesada ocupando un camino público. Aunque le indicamos al Ayuntamiento que nos relatará las actuaciones llevadas a cabo, así como la resolución adoptada, en su caso, en el expediente de recuperación de oficio de bienes de dominio público iniciado, éste nos comunicó que el vecino había aportado documentación que acreditaba que el trozo de calle era de su propiedad.



Sin embargo, examinada dicha documentación, no pudimos discernir la razón por la que el Ayuntamiento consideraba que la denunciada había acreditado la titularidad privada del terreno en cuestión, lo que nos llevó a interesar copia del dictamen técnico y jurídico y de la resolución que hubo de emitirse en el expediente de recuperación de oficio de bienes de dominio público incoado en su día por el Ayuntamiento, pero de este escrito no recibimos respuesta. A la vista de ello, recordamos al Ayuntamiento la obligación de la Administración de dictar resolución en todos los procedimientos y de investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman de su propiedad,

recomendándole que, sin más demoras, dictara resolución expresa en el expediente de recuperación de oficio del bien de dominio público incoado por el Ayuntamiento, así como, de confirmarse la posible ejecución de obras sin licencia, su obligación de incoar y dictar resolución en el preceptivo expediente de restauración de la legalidad urbanística y sancionador.

Sin embargo, de esta resolución no obtuvimos respuesta alguna, por lo que tuvimos que proceder a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacando esa falta de contestación a nuestra resolución.

En el caso de la **queja 14/4249** la interesada denunciaba la ejecución de **obras sin licencia** que podían suponer la invasión del dominio público municipal en el municipio granadino de **Capileira**. En una primera respuesta, el Ayuntamiento nos informaba de los antecedentes de las presuntas invasiones del dominio público advertidas, manifestando que la Corporación Municipal se encontraba valorando las posibles soluciones para cada caso teniendo en cuenta los principios de proporcionalidad, equidad, justicia y no arbitrariedad. Por ello, interesamos que nos mantuviera informados de la solución que se adoptara si, finalmente, se constataban las posibles invasiones del dominio público a las que se aludía en su escrito.

Sin embargo, de esta nueva petición de informe no recibimos respuesta por lo que tuvimos que recordar a la Alcaldía-Presidencia su obligación de colaborar con esta Institución en sus investigaciones e inspecciones



y, en el caso concreto planteado por la interesada, la normativa sobre protección de la legalidad urbanística y restablecimiento del orden jurídico perturbado, recomendándole que realizara las actuaciones precisas para que la denuncia de posibles irregularidades urbanísticas e invasión del dominio público fuera objeto del debido impulso, implicándose, así, en la gestión de la denuncia con objeto de dictar la resolución que proceda en el expediente.

Como respuesta a esta resolución, el Ayuntamiento nos dio cuenta de las diversas actuaciones realizadas con motivo de la parcial ocupación del dominio público que originó la reclamación de la interesada. En síntesis, tras concretar el técnico municipal que la ocupación se cifraba en 0,79 m<sup>2</sup>, recomendaba efectuar una valoración económica del suelo ocupado y el cobro a su propietario como medida de reposición de la legalidad. Efectuada dicha valoración económica, la propiedad había aceptado abonar el importe de dicha valoración, señalando que, con ello, había quedado restituida la legalidad de inmueble y compensada la ocupación del dominio público producida. Entendimos que se había aceptado nuestra resolución, por lo que dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Por otro lado, durante este ejercicio hemos continuado actuaciones en la **queja 15/4136** que iniciamos de oficio ante los **municipios andaluces de más de 50.000 habitantes a fin de que adopten las medidas legales oportunas para ordenar la retirada inmediata de todas las instalaciones que ocupen el espacio público sin contar con autorización alguna** y que, de alguna manera, limiten y/o dificulten el uso y disfrute del espacio peatonal ya que, a veces, suponen un riesgo para los desplazamientos peatonales y, con frecuencia, implican una vulneración de las normas de accesibilidad.

También la **queja 15/1813** la abrimos de oficio ante la **usurpación del espacio público peatonal** (entre otras y sólo a título de ejemplo, instalación, sin autorización o excediéndose de ella, de terrazas y veladores; instalaciones ilegales de kioscos, cartelería o inadecuada ubicación de mobiliario urbano y, de manera singular, la invasión de aceras y otros espacios peatonales por vehículos indebidamente estacionados), que se viene produciendo en infinidad de municipios de nuestra Comunidad Autónoma con objeto de sugerir a todos los **Ayuntamientos de Andalucía de más de 10.000 habitantes** que incluyan en sus planes de inspección una específica destinada a terminar con estas conductas incívicas que generan riesgos para la seguridad vial de peatones y conductores, obstáculos para la seguridad y negativas consecuencias en la conservación del espacio público peatonal.

En ambas quejas, aún faltan las respuesta de algunos Ayuntamientos pero, según nuestras previsiones, durante este ejercicio de 2017 podremos informar del resultado de estas dos actuaciones en el próximo Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

### **1.12.2.1.2 La situación en la que se encuentran diversos inmuebles supone un serio riesgo para la seguridad y salubridad. La actitud pasiva de la Administración puede llegar a generar responsabilidad patrimonial**

Iniciamos de oficio la **queja 15/0965** ante el **Ayuntamiento de Cádiz** para conocer las actuaciones que iban a realizar para dotar de una mayor seguridad al **pretil existente en la avenida Fernández Ladreda**, a la altura de la calle Escritor Ramón Solís y la plaza de Asdrúbal, donde se había producido un accidente mortal.

Durante la tramitación de esta actuación de oficio se nos indicó que la mejora de la seguridad en la zona estaba ligada a la construcción del carril-bici que, en el tramo donde ocurrió el accidente, correspondía a la Junta de Andalucía. Justamente por ello, nos dirigimos a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, para conocer la intervención prevista en este lugar y el plazo aproximado en que se acometerían las obras para ello.

De la respuesta de citada Consejería, se desprendía que, contrariamente a lo indicado por el Ayuntamiento de Cádiz, no estaba prevista ninguna actuación sobre el pretil actual del paseo marítimo, ya que la actuación del carril-bici se desarrolla en la franja exterior del acerado y sin afectar al mismo. Por ello, nuevamente nos



dirigimos al Ayuntamiento, que nos dio cuenta del acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local por el que, en síntesis, se aprobaba el proyecto para la instalación de una barandilla de protección de la zona afectada y se solicitaba la colaboración de la Demarcación de Costas de Andalucía Atlántico, dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, para la ejecución de esta instalación por afectar al dominio público de su titularidad.

Tras solicitar del Ayuntamiento que nos mantuviera informados acerca de si había obtenido la colaboración demandada de la Demarcación de Costas, se nos dijo que se había informado favorablemente su ejecución por no ocasionar perjuicio al dominio público marítimo-terrestre. En base a ello, el Ayuntamiento añadía que iba a proceder a iniciar los trámites necesarios para la contratación de la ejecución con fondos propios municipales.

A la vista de esta información, entendimos que, por parte municipal, se estaban impulsando las medidas necesarias para solucionar el problema de seguridad que supone la ausencia de barandilla de protección en esta parte del Paseo Marítimo, por lo que, estimando que nos encontramos ante un asunto en vías de solución, dimos por concluidas nuestras actuaciones, sin perjuicio de manifestar al Ayuntamiento, en nuestro último escrito, que esperábamos que los trámites que restaban fueran desarrollados con la mayor brevedad y eficacia, de forma que la barandilla de protección quede instalada en el menor plazo que resulte posible.

También iniciamos de oficio la [queja 15/2432](#) al conocer, por los medios de comunicación, la situación de un [solar sito en calle Almendros Aguilar de Jaén](#) que, según estas noticias, presenta una situación de insalubridad e inseguridad para las personas que residen en los inmuebles colindantes.

Finalmente, el Ayuntamiento de Jaén nos informó que se había llegado a un acuerdo por los propietarios de las viviendas y se había contratado a un arquitecto y a una empresa de construcción para realizar la demolición y sustitución de los elementos en mal estado. El Ayuntamiento había propiciado este acuerdo dada la complejidad de los procesos de demolición y sustitución en la ciudad consolidada y la conveniencia del acuerdo entre las partes, mucho más cuando, en este caso, no se podía dictar la urgencia de la intervención en marcha al no tratarse de un caso de ruina inminente y no suponer peligro para las personas o usuarios de la calle a la que presentaban fachadas.

Por último, también iniciamos de oficio la [queja 16/5075](#) para conocer las actuaciones del [Ayuntamiento de Lepe \(Huelva\)](#) para que un [edificio inacabado en la playa de La Antilla](#) no sea un riesgo para personas y bienes. En concreto, nos referimos al inmueble que los medios de comunicación describían así: *"Sigue en primera línea de playa un edificio inacabado 35 años después. Vecinos recogen firmas para solicitar su demolición y hoy (25 de Agosto) se reúnen con el Alcalde de Lepe. La obra fue iniciada en 1980, paralizada un año después y expropiada por el Estado en 2005"*. Según estas noticias, el edificio se encuentra ubicado en la C/ Guadiana, en la zona de la playa de La Antilla.

Al parecer, la mencionada edificación se encuentra ubicada, total o parcialmente, en zona de dominio público marítimo-terrestre (dunas), siendo contraria a la normativa urbanística actual y su situación, según estas noticias, puede suponer un riesgo importante para las personas y bienes si se producen desprendimientos, pues *"presenta daños generalizados, sobre todo en las zonas expuestas, por «oxidación de las armaduras, descomposición y pérdida del hormigón», con la consiguiente pérdida de resistencia en toda la obra y «posible próximo colapso de los pilares de la fachada sur y del castillete»*. Los vecinos también destacan la presencia de *«entrevigados rotos con debilitamiento de los forjados»* y destacan que los huecos de la obra no están protegidos respecto a la caída. Del mismo modo, alertan de desprendimientos y caídas de grandes trozos de emparchados de ladrillo y mortero y otros recubrimientos sobre las arenas públicas y sobre el inmueble medianero". En la actualidad estamos pendientes de recibir informe del Ayuntamiento de Lepe sobre las posibles actuaciones a realizar.

La [queja 14/4324](#) venía motivada por el [estado de abandono](#) y ausencia de vallado de diversos [solares existentes en la urbanización "Feria Vieja"](#), del municipio gaditano de [Trebujena](#), lo que propiciaba el depósito de residuos y escombros y la proliferación de roedores e insectos.

Después de varias actuaciones formulamos a la Alcaldía-Presidencia del citado Ayuntamiento [resolución](#) recordándole el deber de colaborar con esta Institución en sus investigaciones e inspecciones, así como de



la obligación de resolver expresamente las solicitudes formuladas por los ciudadanos, recomendándole que adoptara las medidas necesarias para que los obligados a ello den total y exacto cumplimiento a las órdenes de ejecución dictadas por el Ayuntamiento, de forma que todas las parcelas afectadas estén debidamente valladas y no se vuelva a producir una acumulación de basuras y escombros en la zona.

En la respuesta municipal a esta resolución se indicaba que, finalmente, los solares habían sido limpiados subsidiariamente por parte del Ayuntamiento, encontrándose, en aquellos momentos, debidamente cercados y limpios.

### 1.12.2.1.3 Los Ayuntamientos, como personas jurídicas, no pueden desligarse de actuaciones de anteriores gobiernos locales

Con cierta frecuencia se presentan quejas en las que el interesado lo que plantea es que, con motivo de la aprobación y posterior ejecución del planeamiento urbanístico, los Ayuntamientos asumen compromisos con las personas afectadas que no se llegan a cumplir, negándose a asumir las nuevas corporaciones tales compromisos, a veces por considerarlos ilegalmente adoptados.

En la [queja 14/2949](#) el interesado nos exponía que su familia poseía un terreno donde estaba construido un garaje y que, en su día, alcanzó un [acuerdo con el Ayuntamiento de Mairena del Alcor \(Sevilla\) para permutarlo por otro terreno](#) a fin de poder abrir una nueva calle para dar salida a los vecinos de la zona que, hasta aquel momento, debían realizar un importante rodeo. El caso era que, siempre según el reclamante, el acuerdo alcanzado no había sido cumplido en todos sus términos por la Corporación Municipal, que aún le debía parte de los gastos ocasionados y que debería subsanar una serie de carencias y deficiencias que presentaba el nuevo garaje construido.



Tras dirigirnos al Ayuntamiento, éste mantenía que había abonado la cantidad acordada por la compra del inmueble y que no constaban en el expediente otros compromisos por parte municipal. Sin embargo, el interesado, en sus alegaciones exponía los compromisos que, para

compensarle por diversos desperfectos, mantenía que fueron asumidos por los anteriores responsables municipales, adjuntando copia del escrito que fue firmado por el anterior Alcalde. Por ello, pedimos al Ayuntamiento que nos indicara si se asumían los compromisos que el citado escrito del anterior Alcalde contenía o, de no ser así, que nos expusiera las razones por las que no se estimaba procedente.

Se nos respondió indicando que el Ayuntamiento determinaría cuáles eran las actuaciones a realizar ante la posible existencia de unos compromisos asumidos con total ausencia de procedimiento administrativo, por lo que interesamos que nos mantuvieran informados, pero no obtuvimos respuesta a esta nueva petición de informe.

Por ello, valorando todas las actuaciones realizadas, la información recibida y en base a las consideraciones que trasladamos al Ayuntamiento, formulamos a su Alcaldía-Presidencia Recomendación para que concluya las actuaciones iniciadas para aclarar los compromisos asumidos por la anterior Alcaldía-Presidencia fijando, en su caso, la indemnización que corresponda al interesado, sin perjuicio de exigir su responsabilidad a





la anterior autoridad si quedara determinada la misma por el procedimiento reglamentario, con objeto de que la actuación administrativa se adecue a los principios de eficacia y sometimiento pleno a la ley y al derecho y garantizar el derecho de la ciudadanía a una buena administración.

Como respuesta a esta resolución, el Ayuntamiento de Mairena del Alcor nos indicó que el reclamante había manifestado a los responsables municipales su intención de formular de forma inminente recurso contencioso-administrativo contra dicho Ayuntamiento por los mismos hechos objeto de este expediente de queja. Cuando el interesado nos confirmó este hecho, procedimos a suspender nuestras actuaciones en base a lo establecido en nuestra normativa.

### 1.12.2.1.4 Las infracciones urbanísticas en suelo no urbanizable; un problema enquistado en nuestro territorio

En este ejercicio hemos abierto de oficio la **queja 16/3806** al conocer, a través de la Fiscalía Delegada de Medio Ambiente, que le había sido remitido escrito desde el Ayuntamiento de Morón de la Frontera (Sevilla) conteniendo denuncia contra varias personas por presuntos **delitos contra la ordenación del territorio**. Aunque la información remitida por el Ayuntamiento resulta farfugosa y difícil de poner en orden, la Fiscalía había incoado diligencias de investigación separadas sobre diversas personas y ha decidido no hacerlo sobre otras por atribuírseles hechos que se encuentran prescritos administrativamente, y en consecuencia penalmente, por datar del año 2007.

A la vista de todo ello, esta Institución ha iniciado esta actuación de oficio en la que nos hemos dirigido al Ayuntamiento de Morón de la Frontera, sin entrar en las cuestiones que han sido objeto de investigación por la Fiscalía o han pasado a la vía judicial, para que preste la máxima colaboración a las autoridades judiciales a fin de que puedan desempeñar sus funciones constitucionales; instar al Ayuntamiento a que dé cuenta a la Agencia Tributaria de los datos de que disponga relativos a la parcelación inicial y de los promotores de la misma, de que sea investigado un posible ingreso patrimonial no declarado a efectos fiscales; estudie las actuaciones a seguir para salvaguardar los intereses públicos que, en su caso, hayan sido lesionados y, por último, esperamos que, en el futuro, por parte del Ayuntamiento se actúe con la eficacia y diligencia necesaria frente a este tipo de gravísimas infracciones urbanísticas de forma que se pueda evitar la consolidación de cualquier intento de parcelación ilegal.

En la misma y después de haber recibido la respuesta del Ayuntamiento, hemos **sugerido** a su Alcaldía-Presidencia que, según lo establecido en el art. 93 de la Ley General Tributaria, cuando tenga conocimiento de la existencia de una **parcelación ilegal**, se dé cuenta de toda clase de datos, informes, antecedentes y justificantes de trascendencia tributaria, tanto de los promotores como de los ciudadanos que ejecuten construcciones sobre ellas, a la Agencia Tributaria con objeto de que, si procede, asuman las correspondientes cargas tributarias al constituir, tanto la adquisición de parcelas como la construcción de las edificaciones, hechos imponibles susceptibles de tributación.

Al término de este ejercicio hemos iniciado una actuación (Asunto General 16/0212) al tener conocimiento de que, según la Memoria Anual de la Fiscalía, en el apartado de Ordenación del Territorio, se indicaba lo siguiente: *"La Ordenación del Territorio continúa siendo, de entre aquellos a los que se refiere este informe, el bien jurídico sometido a los más intensos ataques, provenientes tanto de la urbanización ilegal aislada –pero que, al cabo, concluye en la creación de núcleos de población–, como de la realizada de manera masiva omitiendo todo acatamiento a la normativa urbanística. Al contrario que en años anteriores, debemos destacar que se ha roto la tendencia hacia una reducción de la actividad edificatoria ilegal como denota el notorio incremento de las diligencias de investigación penal y procedimientos en esta materia"*. Un poco después de ello y dentro de este mismo apartado, se dice lo siguiente:

*"Casi todas estas construcciones ilegales que son objeto de investigación en los procedimientos judiciales, han sido previamente objeto de un procedimiento de disciplina urbanística incoado por el Ayuntamiento correspondiente o por la Delegación de Medioambiente de la Junta de Andalucía, observándose la escasa eficacia que tienen las medidas cautelares de paralización acordadas en dichos procedimientos administrativos, que son incumplidas en la gran mayoría de los casos dando lugar en el ámbito penal a una condena normalmente por falta de desobediencia."*



*A veces, se han detectado casos en los que las construcciones ilegales investigadas en vía judicial, ni tan siquiera habían dado lugar a la incoación de un expediente sancionador disciplinario tramitado por la corporación local. Las razones aducidas por los Ayuntamientos para no haber aplicado la Ley en este sentido, es el exceso de trabajo”.*

Por ello, nos hemos dirigido a la Fiscalía de Cádiz con objeto de mantener una reunión para valorar la posibilidad de poner en marcha medidas a fin de que se respete la legalidad urbanística en el suelo no urbanizable, ya esté o no protegido de manera singular, como corresponde a un Estado de Derecho.

### 1.12.2.1.5 Los responsables públicos debieran responder con su patrimonio cuando, como consecuencia de sus acciones u omisiones, se daña el erario público

Esta Institución inició recientemente una línea de actuación cuyo objetivo es llamar la atención y alertar a autoridades y advertir a autoridades y funcionarios de las responsabilidades en que pueden incurrir cuando, por acción u omisión, se permiten actuaciones urbanísticas que, por su ilegalidad, pueden dar lugar a que finalmente se deriven daños o perjuicios. En estos supuestos, si tales daños afectan a las arcas públicas, creemos que, siempre, se debe investigar las posibles responsabilidades en que hayan incurrido aquellas autoridades o funcionarios.

La [queja 15/0748](#) la iniciamos para conocer las gestiones que hubieran realizado el **Ayuntamiento de Castilleja de Guzmán (Sevilla)** y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para cumplir la sentencia por la que se ordena la **demolición del edificio que se construyó para albergar la Escuela de Hostelería** en el citado municipio.

Las preguntas a formular, remontándonos al origen, son por qué se concedió licencia de obras para construir el inmueble en unos terrenos que, en su día, fueron objeto de cesión urbanística con destino a zona verde. Posteriormente, por qué se impulsa y aprueba una modificación del planeamiento para “legalizar la situación” cuyo objetivo, según la sentencia dictada, no obedeció a la búsqueda y satisfacción de intereses generales, sino a enmendar una actuación de ilegalidad provocada por el mismo Ayuntamiento. Además, se obviaba así una reiterada jurisprudencia, ya pacífica, que mantiene que el ius variandi de que goza la Administración se ve considerablemente reducido cuando se trata de actuar sobre zonas verdes, lo que exige una motivación excepcional, acreditando y justificando que la elección de la construcción en una zona verde no admitía alternativa alguna.

La consecuencia de este actuar no ajustado a derecho es que se construyó la escuela de hostelería en su mayor parte de los 2.000 m<sup>2</sup> sobre un espacio libre de parques y jardines, en el que solamente se permitían 238 m<sup>2</sup> con destino a equipamientos o sistema de interés público y social, incurriendo así en una clara y patente infracción del orden jurídico urbanístico. Es más, para ello se dispuso de fondos FEDER destinados a la generación de empleo que no han alcanzado el objeto previsto, precisamente en una Comunidad Autónoma que padece un 30% de desempleo. Todo este grave daño patrimonial se verá incrementando con los gastos que se deriven de las propias obras de demolición del inmueble y restauración de la zona.

Todo el inmenso daño patrimonial causado no ha generado responsabilidad personal alguna en ninguna de las Administraciones intervinientes. Esperamos que, al menos, tomen nota de que las modificaciones de planeamiento no pueden ser utilizadas para bendecir irregularidades cometidas por los propios gobiernos locales, sino para servir a los intereses generales, que es el fundamento de tal potestad.

La [queja 15/5671](#) la iniciamos al tener conocimiento del importante número de **sentencias condenatorias que se estaban emitiendo contra el Ayuntamiento granadino de Almuñécar**, con el consiguiente perjuicio económico que ello supone para las arcas municipales. En la misma, formulamos **resolución** a la Alcaldía-Presidencia en la que sugeríamos que, tras analizar y estudiar los convenios que han dado lugar a diversas sentencias condenatorias por temas urbanísticos y determinar si existen indicios de que hubieran sido rubricados y recibida la contraprestación pactada concurriendo dolo, culpa o negligencia grave por parte de autoridades o funcionarios municipales, exija la responsabilidad derivada de sus decisiones de



acuerdo con el contenido del art. 145.2 de la Ley 30/1992, de 26 noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

En la respuesta municipal, el Ayuntamiento nos daba cuenta del acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local determinando la aceptación de la Sugerencia formulada por esta Institución, añadiendo que se ha dado traslado al Letrado a fin de que emita informe referente a las posibilidades de incoar expediente de responsabilidad patrimonial con indicación de convenio y responsable.

Ante lo que esta Institución entiende como la expresa aceptación de la Sugerencia formulada, suspendimos nuestras actuaciones y procedimos al archivo de esta actuación de oficio, aunque solicitamos a la Alcaldía-Presidencia que nos mantuviera informados del contenido del informe que emitiera al respecto el Letrado Municipal, así como si, como consecuencia de su contenido, se acuerda la incoación de los expedientes de responsabilidad patrimonial que, en su caso, se estimen procedentes.

Al conocer que el **Ayuntamiento de Vera (Almería)** podía verse obligado a **indemnizar a una familia por la demolición de una vivienda que fue declarada ilegalmente construida** en vía judicial, iniciamos la **queja 16/2297** con objeto de formular **Recordatorio** del deber legal de que las autoridades y funcionarios actúen conforme a lo exigido por el ordenamiento jurídico de acuerdo con lo establecido en el art. 103.1 CE y art. 168 LOUA, así como Recomendación con objeto de que, previos los tramites legales oportunos y con objeto de no causar daño a los servicios que se deben prestar a la vecindad, se valore si, en el caso que nos ocupa, han incurrido en responsabilidad las autoridades y funcionarios que informaron y resolvieron favorablemente la licencia otorgada sin haber observado las prescripciones de la LOUA.

Atendiendo a esta Resolución, la Alcaldía nos respondió que, analizados todos los pormenores del supuesto objeto del referido expediente relativo a concesión de licencia urbanística, y dada la gran complejidad jurídica del caso, traducida en las diversas interpretaciones sobre la fecha de entrada en vigor y aplicación de la Ley 7/2002, de 17 de Diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se consideró la inexistencia de responsabilidad exigible alguna a las autoridades y funcionarios del Ayuntamiento de Vera que intervinieron en el proceso, amén de otros intervinientes.

Por último, la **queja 16/5661** la iniciamos sugiriendo a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio que, partiendo del **inventario de parcelaciones ilegales** existentes y de sus puntuales actualizaciones, elabore una estrategia para que, en colaboración con los Ayuntamientos, se dé cumplimiento a lo establecido en el art. 49 de la LOUA. Esto, lógicamente, sin perjuicio de los supuestos contemplados en la **Ley 6/2016, de 1 de Agosto**, por la que se modifica la Ley 7/2002, de 17 de Diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía para incorporar medidas urgentes en relación con las edificaciones construidas sobre parcelaciones urbanísticas en suelo no urbanizable (BOJA núm. 150, de 5 de Agosto de 2016).

Por ello, nos hemos dirigido a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio a fin de remitirle la siguiente Sugerencia, que, a la fecha de cierre de este Informe Anual, estamos pendientes de su respuesta:

*“SUGERENCIA para que, por parte de esa Consejería, a partir del inventario de parcelaciones ilegales existentes y sin perjuicio de sus puntuales actualizaciones, se se elabore una estrategia a fin de que, en colaboración con los Ayuntamientos, se ponga punto final a una situación que nunca debió tener lugar y, sin perjuicio de los supuestos de regularización que proceda, ya por aplicación de la citada reforma de la LOUA, ya porque se trate de parcelaciones anteriores a la entrada en vigor de la LOUA, ejecutadas sobre suelo cuya infracción ha prescrito, se dé cumplimiento a lo establecido en el art. 49 del RDU.*

*Se trataría, en definitiva, a partir de los inventarios existentes de parcelaciones ilegales en cuyos terrenos no haya edificaciones construidas y respecto de las que las posibles infracciones no hayan prescrito, de que se afronte la protección de la legalidad urbanística y el restablecimiento del orden jurídico perturbado en los términos previstos en la ley.*

*Ello escenificaría el compromiso, olvidado durante décadas, de las Administraciones Públicas de Andalucía con el respeto a la normativa urbanística y ambiental protectora del suelo rústico en nuestra Comunidad Autónoma y disuadiría a los infractores y/o presuntos delincuentes de continuar agrediendo tal y como, desgraciadamente, ha venido ocurriendo en nuestra Comunidad Autónoma”.*



## 1.12.2.2 Obras públicas e infraestructuras

### 1.12.2.2.1 Ausencia de mantenimiento y conservación de infraestructuras

En la [queja 14/4777](#), el reclamante nos trasladaba las diversas deficiencias que afectaban a la calle en la que se encontraba su vivienda, en el municipio gaditano de **Jerez de la Frontera**. Entre éstas citaba el gran **deterioro del acerado**, que obligaba a los peatones a circular por la calzada, el **no funcionamiento del alumbrado público** en gran parte de la calle, existencia de **solares abandonados** con peligro para viandantes y vecinos y, por último, la generalizada invasión del acerado por vehículos particulares, sin que se adoptaran medidas efectivas por parte de la Policía Local para evitarlo. Afirmaba que sus escritos de reclamación venían recibiendo respuesta por parte del Ayuntamiento, pero éste, aunque anunciaba la adopción de medidas para mejorar la situación de la calle, lo cierto era que no se llevaban a efecto y el deterioro de la calle aumentaba de forma progresiva.

La falta de respuesta municipal motivó que formuláramos a su Alcaldía-Presidencia **Recordatorio** del deber legal de resolver expresamente las solicitudes formuladas por la ciudadanía, el derecho a una buena administración, garantizado en el art. 31 del Estatuto de Autonomía para Andalucía (Ley Orgánica 2/2007, de 19 de Marzo) y del artículo 25, apartado 2, de la Ley 7/1985, de 2 de Abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, en lo que se refiere a las materias de pavimentación de vías públicas y urbanas, ordenación del tráfico de vehículos y personas y alumbrado público. Asimismo, formulamos Recomendación concretada en la necesidad que ese Ayuntamiento se pronuncie de forma expresa sobre las solicitudes de mejoras en la calle, señalando si se van adoptar las medidas que se demandan o, en caso contrario, que se informe sobre las razones por las que ello no se estime procedente.

En su respuesta, el Ayuntamiento nos daba cuenta de las actuaciones que venía realizando, o iba a ejecutar, para solucionar las deficiencias que presentaba la calle en materia de pavimentación.

Ante el lamentable estado en el que se encontraba el denominado **paseo del Rey Juan Carlos I, en Sevilla**, denunciada esta situación, una y otra vez, en los medios de comunicación y los vecinos de su entorno, situación que perduraba desde hacía años, abrimos de oficio la [queja 15/4455](#). En su respuesta, la Gerencia Municipal de Urbanismo, del Ayuntamiento de Sevilla, atribuía las deficiencias del Paseo a los asientos del terreno



motivados por la consolidación de los rellenos de tierra que se ejecutaron de forma acelerada para la inauguración de la EXPO-92, potenciado además por la acción del agua durante todos estos años. Se añadía que, ante la magnitud y extensión de los trabajos de reparación precisos, no cabe abordarlos con los medios económicos ordinarios de los que dispone el Ayuntamiento para el mantenimiento y conservación de las vías públicas de la ciudad.

Por ello, se indicaba que, durante los últimos años, se han venido redactando varios proyectos de reurbanización del Paseo pero, ante la carencia de recursos económicos asignados a tal efecto en los presupuestos municipales, no se ha estimado prioritaria esta intervención frente a otras demandas y necesidades sociales. En cualquier caso, se anunciaba que, para el próximo ejercicio, se redactaría un proyecto actualizado para la reparación de los pavimentos, aunque su ejecución dependerá de las disponibilidades económicas.





Ante esta situación, formulamos **Resolución** de que -aún comprendiendo las limitaciones presupuestarias que puedan afectar a esa Corporación Municipal para poder hacer frente a sus obligaciones de conservación de los bienes de su titularidad y la posible necesidad de atender asuntos más prioritarios y urgentes y dado que existe un reconocimiento explícito de la necesidad de reparar y conservar adecuadamente el Paseo Juan Carlos I que presenta un gran deterioro como se desprende de la propia redacción de sucesivos proyectos de reurbanización- se manifieste el compromiso de que, en el próximo ejercicio presupuestario, se establecerá la dotación necesaria para poder aprobar y ejecutar el nuevo proyecto actualizado que se anuncia por el Servicio de Proyectos y Obras, a fin de que no se demore indefinidamente su necesaria reparación.

También formulamos Sugerencia de que, sin perjuicio de lo anterior, se proceda a la mayor brevedad a realizar las mínimas obras de conservación que sean posibles para que el viario resulte transitable en condiciones de seguridad, ya que lo contrario supondría, en la práctica, una renuncia total de ese Ayuntamiento al cumplimiento del deber genérico de conservación de sus bienes que, anteriormente, ha quedado enunciado. A la fecha de cierre del presente Informe Anual estábamos, aún, pendientes de recibir respuesta a esta resolución por parte del Ayuntamiento de Sevilla.

Iniciamos de oficio la **queja 15/5149** con objeto de conocer el estado en que se encontraba la **calle Regocijos, en Almería**, que, según la información que llegó a esta Institución, presentaba problemas de seguridad para los peatones debido a que el acerado era muy estrecho y en algunos puntos queda por debajo del asfalto, lo que se agravaba porque, habitualmente, aparcaban vehículos sobre la acera, obligando a los peatones a circular por la calzada con la peligrosidad que ello conlleva.

En su respuesta, el Ayuntamiento de Almería nos comunicó que se había redactado el Proyecto de Adecuación y Mejora de la calle Regocijos que, una vez aprobado y ejecutado, permitiría eliminar los problemas de seguridad vial detectados en dicha calle. Este proyecto fue aprobado por la Junta de Gobierno Local de 5 de Abril de 2016. Entendimos, por tanto, que nos encontrábamos ante un problema en vías de solución.

También iniciamos de oficio la **queja 16/1506** para conocer las razones del cierre de la **carretera que une Lújar con Motril**, en la provincia de Granada, así como la fecha prevista del inicio de las obras para su arreglo.

En su respuesta, la Diputación Provincial de Granada nos remitió un completo informe del Jefe del Servicio Provincial de Carreteras, en el que se explicaban las medidas más inmediatas adoptadas tras los daños que las lluvias caídas en la zona originaron a este tramo de carretera, se aclaraban las alternativas que existían para viajar desde Lujar a Motril y se anunciaba que la reparación definitiva había sido incluida en el Plan de Carreteras 2016, encontrándose adjudicado el proyecto, estimándose que las obras comenzarían antes de que finalizara junio.

Una singular motivación tuvo la **queja 16/5485**, que también tramitamos de oficio, al conocer, a través de las redes sociales, el **mal estado en el que se encuentra, en el municipio gaditano de Jerez de la Frontera**, la **calle Ronda de San Telmo**, dirección Ronda Muleros, incluyendo el itinerario a través del puente de San Telmo. Siempre según estas fuentes, a las que se acompañaban diversas fotografías, se trata de una calle que es muy transitada por escolares que acuden diariamente a un centro educativo existente en las cercanías, y la barandilla del puente presenta unas deficiencias que hacen el recorrido altamente peligroso para los escolares. Parece ser que los padres de los menores llevaban denunciando desde hacía tiempo la falta de pasos de cebra, badenes, señales de stop o semáforos que hicieran disminuir o frenar la velocidad de los vehículos que transitan por la calle, lo que motiva que circulen a una velocidad excesiva.

Se indicaba, también, que en distintas ocasiones la acera había sido invadida por vehículos que iban a excesiva velocidad y algunos terminaban “empotrándose” contra los árboles existentes en la misma. Por otro lado, siempre según estas fuentes, mientras la zona azul estaba perfectamente señalizada, los pasos de peatones presentaban un gran deterioro.

Tras la oportuna tramitación, la Alcaldía-Presidencia nos comunicó que se había ordenado a la Delegación Municipal de Infraestructuras la inmediata reparación de la barandilla y a la empresa concesionaria de la señalización viaria que mejorara el estado de los pasos de peatones y de la señalización para que se



garantizara la seguridad de los peatones por esa zona, además de ordenar otras medidas urgentes para subsanar los posibles peligros que pudieran existir. De acuerdo con ello, considerando que se estaban adoptando las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la zona y esperando que ejecutaran las reparaciones anunciadas a la mayor brevedad posible, procedimos al archivo de esta actuación de oficio.

### 1.12.2.2 Los poderes públicos no pueden mirar para otro lado ante la usurpación de caminos y otros espacios públicos

Desde hace años venimos tramitando, a instancia de parte y de oficio, quejas por este motivo y tenemos constatado que, en la mayoría de los supuestos, los Ayuntamientos mantienen una actitud injustificable de pasividad.

La [queja 14/5390](#) se inició al considerar un ciudadano que se había incurrido en irregularidades por parte del **Ayuntamiento de Vélez-Málaga** en la tramitación del expediente de investigación de la **titularidad de un camino denominado “Los Cerros”**. El reclamante señalaba que, una vez abierto expediente de investigación, el mismo concluyó sin resolver su titularidad y remitiéndose al Pleno del Ayuntamiento para que, mediante votación, se resolviera, acordándose que fuesen los tribunales, a instancias de los perjudicados, los que debían pronunciarse acerca de dicha titularidad. Añadía que, tras conocer el informe de conclusión y una vez estudiado, se percató de varias irregularidades, por lo que se puso en contacto con el Departamento Jurídico del Ayuntamiento para ponerlas en su conocimiento. Personal del mismo le aconsejó que las presentara por escrito y que, una vez comprobadas, se reabría el expediente de investigación sobre la titularidad del camino. Posteriormente, siempre según el interesado, se le comunicó que se había acordado no hacer nada al respecto, aunque en ningún momento fueron cuestionados ninguno de los documentos aportados por su parte.

De la tramitación de la queja se desprendía una clara **pasividad del Ayuntamiento** en la investigación de los hechos para determinar la titularidad del camino. Por ello, formulamos a su Alcaldía-Presidencia sendos Recordatorios legales y Recomendación concretada en la necesidad de impulsar, a la luz de los datos aportados por el reclamante, expediente de investigación de la posible titularidad municipal del camino denominado Los Cerros de ese término municipal dictándose, tras los trámites preceptivos, la Resolución que proceda, notificándola debidamente al interesado.

Como respuesta, el Ayuntamiento nos informó que descartaba investigar, de manera individualizada, la titularidad de este camino argumentando que era decisión del Gobierno Municipal incoar de oficio el oportuno expediente a fin de elaborar el catálogo de caminos rurales, de carácter público, existentes en ese término municipal lo que conllevaría, por mor de dicho estudio, la inclusión o no del camino como público en el catálogo, pudiendo entonces el interesado personarse en su tramitación y efectuar alegaciones. Entendimos, por tanto, que el ayuntamiento discrepaba, de forma argumentada, con el contenido de nuestra resolución, por lo que dimos por concluidas nuestras actuaciones ante esta discrepancia, aunque damos cuenta de ella en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En el caso de la [queja 13/6137](#), ante la falta de respuesta del Ayuntamiento de **Gualchos-Castell de Ferro (Granada)** a nuestra petición de informe, formulamos al mismo Recordatorio de la obligación legal de auxiliar a esta Institución en sus investigaciones e inspecciones, resolver expresamente las solicitudes formuladas por los interesados y observar la normativa sobre protección de la legalidad urbanística conculcada, así como Recomendación que realice, conforme al modelo constitucional de Administración al servicio de la ciudadanía, cuantas acciones sean necesarias para que la **denuncia de posibles irregularidades urbanísticas** sea impulsada en su tramitación, atendiendo las lógicas expectativas de la ciudadanía en que el Ayuntamiento ejerza sus competencias en materia de disciplina urbanística.

En este caso, tuvimos que proceder a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía dado que el Ayuntamiento no respondió a nuestra resolución, a pesar de las actuaciones que realizamos para ello.

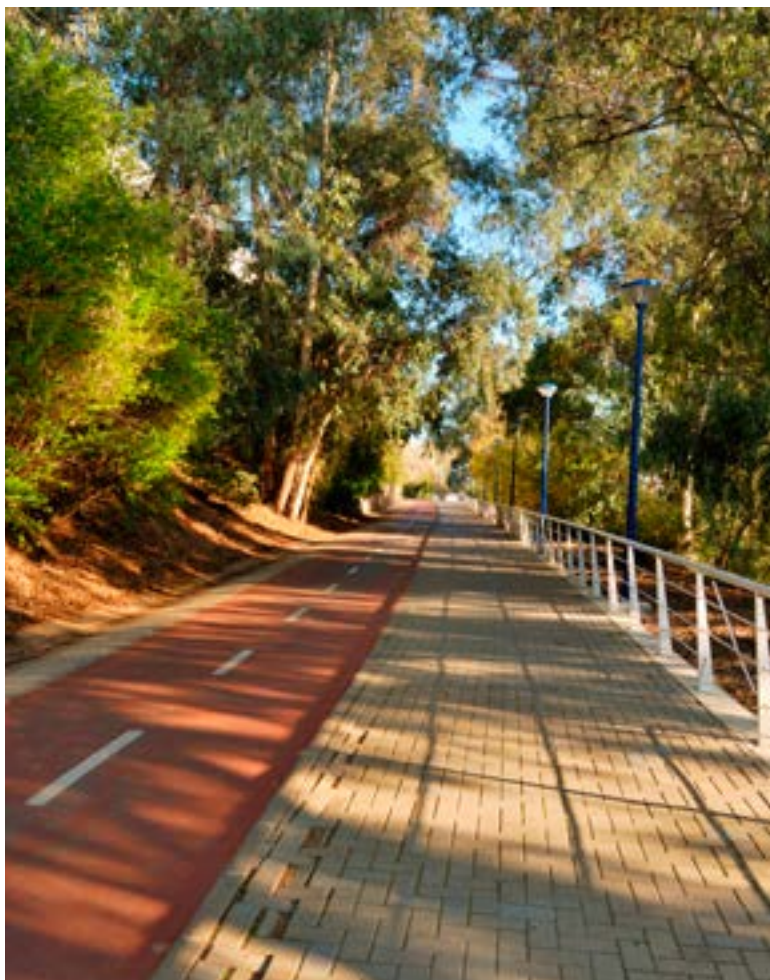


### 1.12.2.2.3 Debemos hacer un esfuerzo para rentabilizar las infraestructuras financiadas con fondos públicos

En los últimos años venimos abordando quejas, sobre todo iniciadas de oficio, cuando tenemos conocimiento de infraestructuras públicas que, por distintos motivos, no se han terminado de ejecutar, presentan deficiencias al poco tiempo de ser inauguradas, no entran en servicio o dejan de hacerlo sin una motivación clara, etc. La idea que preside estas actuaciones no es otra que conseguir que el dinero público obtenido con el esfuerzo de la ciudadanía, tiene que ser productivo socialmente y ser útil para el fin que ha justificado la decisión de acometer una determinada inversión.

Por ejemplo, actuamos de oficio, en la [queja 14/4877](#) al conocer que la **presa de Rules**, cuya construcción supuso una inversión de decenas de millones de euros, más de 10 años después de su terminación, continuaba sin contar con las conducciones que justificaron la inversión realizada. Se trata de un hecho extraordinariamente lamentable y que es todo un símbolo del comportamiento que, a veces, tienen los poderes públicos y que tanto rechazo, justificado, tiene en la sociedad.

Procedimos a la suspensión de nuestras actuaciones cuando conocimos que, por fin, se estaba, en aquellos momentos, a punto de adjudicarse el contrato para la elaboración del proyecto de canalizaciones, aunque demandamos a las administraciones afectadas que, ante la creciente inquietud de la población y, sobre todo, del sector agrícola por estos retrasos, todas las partes acordaran, en el menor plazo de tiempo posible, los mecanismos financieros y técnicos que permitieran el inicio de las obras lo más rápidamente posible. En cualquier caso, no es asumible que una presa que lleva **ejecutada más de 10 años, todavía no cuente con las conducciones que posibiliten que entre en funcionamiento** y se justifique su ejecución.



También de oficio iniciamos la [queja 14/4892](#) ante las reiteradas noticias y las reivindicaciones del movimiento asociativo vinculado al **uso de la bicicleta de Sevilla**. Interesamos informe a este Ayuntamiento, que nos fue remitido por la Tenencia de Alcaldía de Hábitat Urbano, Cultura y Turismo. Tras dar traslado de esta información al movimiento asociativo, éste mantuvo sus discrepancias con diferentes informaciones y, por nuestra parte, tras valorar toda la información, formulamos al Ayuntamiento de Sevilla [resolución](#) en la que formulamos Sugerencia de que, partiendo de nuestra reiterada postura favorable a la implantación del carril-bici en nuestras ciudades y, dada la consolidación que cabe constatar de esta infraestructura en la ciudad de Sevilla, se siga apostando por su mejora y ampliación, puesto que se trata de una demanda existente en diversos colectivos y asociaciones y constituye una decidida apuesta por la sostenibilidad ambiental.

También sugerimos que, para abordar la apuesta por dicha mejora y ampliación de esta infraestructura,



así como para eliminar cuantos puntos peligrosos o conflictivos se aprecien en su trazado, se estudien y, en su caso, se tomen en consideración las iniciativas y sugerencias que procedan de asociaciones que tienen una notable implantación en nuestra capital. En tal sentido, valorando positivamente las propuestas efectuadas en las alegaciones de la asociación a la que nos dirigimos y en la seguridad de que un modelo participativo en la toma de decisiones es el que se desprende del compromiso que se nos expresó en el sentido de "*retomar el funcionamiento de los órganos y foros de encuentro entre administración y plataformas y asociaciones de usuarios para la mejor coordinación de los objetivos de las políticas ciclistas*", parece ineludible un posicionamiento explicativo del Ayuntamiento acerca de las propuestas antes enumeradas, aclarando las razones por las que se aceptan o no se entienden adecuadas, en el supuesto de que no sean aceptadas.

Por último, también formulamos Sugerencia de que, dado que al parecer nos encontramos ante un descenso de usuarios en el actual servicio público de bicicletas en la capital, se adopten cuantas medidas permitan invertir esta tendencia y fomentar que la ciudadanía pueda utilizar estas infraestructuras. Ello por la incidencia que este medio de transporte posee en la apuesta por un modelo de movilidad sostenible y en la mejora de la salud y calidad de vida de sus usuarios.

Justamente por ello, se formuló también Sugerencia para que, de acuerdo con los preceptos constitucionales de coordinación y colaboración entre administraciones, se retomen los contactos con la Junta de Andalucía para que, en el ámbito de las respectivas competencias de la Administración Autonómica y Municipal, la **pasarela ciclo peatonal sobre la SE-30** sea una realidad a la mayor brevedad posible y se encuentre debidamente conectada con la red ciclista de Sevilla mediante el proyecto que se estime más rentable en términos sociales y económicos.

En su respuesta, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla nos comunicó que para la mejora de los servicios e infraestructuras, no veían inconveniente en aceptar nuestra resolución; aunque esta Institución valoró positivamente esta actitud, solicitamos de la Alcaldía que nos concretara las medidas que fuera adoptar para aceptar nuestra resolución y, a la fecha de cierre de este Informe Anual, estamos a la espera de la oportuna respuesta.

Por último, destacamos la **queja 16/4240**, que abrimos de oficio al tener conocimiento de que el **observatorio astronómico de Almadén de la Plata (Sevilla)**, después de haber estado un tiempo en funcionamiento, se había clausurado. Siempre según estas noticias, la ejecución de esta infraestructura tuvo un coste de inversión de 4 millones de euros y el proyecto fue impulsado por el presidente de la Asociación Astronómica de España, que aportó diverso material y fue financiado, en parte al menos, por fondos europeos. Continuaba esta información indicando que, por motivos desconocidos, en julio de 2008 las cerraduras fueron cambiadas por el Ayuntamiento e incluso hubo una denuncia en el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo por "*cierre ilegítimo y por cesión sin contrato a la empresa de aventuras...*". Durante el periodo que estuvo cerrado el observatorio, sufrió un gran deterioro e incluso todos los telescopios, incluyendo el mayor de ellos, se destruyeron y quedaron abandonados en el campo.

De la documentación aportada y del encuentro mantenido en la sede de esta Institución se desprendía que se habían sucedido, desde la terminación y puesta en funcionamiento de esta importante instalación de titularidad pública, una serie de incidencias en su gestión que causan una gran preocupación a esta Institución dada la enorme inversión realizada que, al parecer, ha ascendido, aproximadamente, a cuatro millones de euros. De hecho, en la actualidad, como ha ocurrido en otros periodos, el Observatorio no está prestando servicio alguno y permanece cerrado y, cuando ha estado abierto, entendemos que su gestión no se ha llevado a cabo con observancia del procedimiento de contratación al que debió de ajustarse la misma.

De todo ello hemos realizado la oportuna valoración y hemos decidido enviar todos los antecedentes a la Cámara de Cuentas de Andalucía con objeto de que estudie los mismos y realice las actuaciones oportunas. Con ello procedemos a la suspensión de nuestras actuaciones en esta queja abierta de oficio.





## 1.12.2.3 Transportes, movilidad y tráfico

### 1.12.2.3.1 Transportes y movilidad

#### 1.12.2.3.1.1 La proliferación de medios de transporte no autorizados de propulsión eléctrica por el espacio peatonal supone un riesgo para las personas

Esta Institución actuó de oficio, en la [queja 16/0999](#), al verificar que, cada vez con más frecuencia, sobre el espacio peatonal están apareciendo nuevos riesgos para las personas que transitan por él, como son los derivados de la incorporación de “medios de transporte” de uso individual y cuya regulación, salvo algún aspecto que comentaremos posteriormente, no está contemplada en el Código de Circulación ni, al menos hasta lo que hemos podido informarnos, en las Ordenanzas Municipales. Nos referimos a los **patines, scooter y otros medios de transporte de tracción eléctrica que circulan por los espacios peatonales**, no por la calzada porque no están habilitados para ello, con relativa frecuencia a una velocidad inadecuada y conducidos por personas inexpertas pues, en muchos casos, es la primera vez que los utilizan por lo que no sólo ponen en riesgo a terceras personas, sino también a ellos mismos.

Esta realidad se aprecia cada vez con más habitualidad y se encuentra singularmente presente en ciudades que, por su casco histórico, la calidad de su arquitectura y espacios urbanísticos y el paisaje urbano hacen atractivo, sobre todo para los visitantes, el paseo por los distintos itinerarios de la ciudad de uso peatonal.

Además de dirigirnos a la FAMP, también dimos cuenta de nuestras actuaciones a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales con objeto de conocer la posición que al respecto mantenía la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior. Esta Defensoría en su respuesta nos indicó que los patinetes eléctricos no han sido homologados conforme al Reglamento (UE) 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de Enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de 2 y 3 ruedas y a los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, que de acuerdo con su art. 2, «se aplicará a los vehículos de categoría L, que están destinados a circular en vías públicas». Por otra parte, el usuario de estos patines y otros medios de tracción eléctrica no encaja en el concepto de peatón, según el Anexo I, apartado 4, de la Ley de Seguridad Vial y el hecho de que se trate de un aparato provisto de motor impide que pueda ser asimilado a los patines o monopatines mencionados en el art. 121.4 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de Noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación. Sin perjuicio de ello, nos informaba que se estaban estudiando las modificaciones oportunas a esta legislación para aprovechar cuanto ofrezca de positivo este medio de locomoción, tratando de incorporarlo a la circulación urbana y que su uso se lleve a cabo con las mejores condiciones posibles de seguridad.

En cuanto a las personas con movilidad reducida, la Dirección General de Tráfico señala que el concepto de peatón se puede ampliar a las mismas, aún cuando utilicen sillas de ruedas con motor, como indica el número 4 del citado Anexo I de la Ley de Seguridad Vial.

Por todo ello, hemos procedido a suspender nuestras actuaciones en la misma, aunque hemos interesado del presidente de la FAMP que nos mantenga informados de las conclusiones y propuestas que, finalmente, se efectúen por el Grupo de Expertos, así como de cualquier otra noticia de que se produzca en torno a esta cuestión y, en todo caso, queremos dejar constancia del problema y los riesgos que conlleva el uso no autorizado de estos medios de transporte. Los Ayuntamientos no pueden vendarse los ojos ante esta realidad.

#### 1.12.2.3.1.2 Debemos facilitar la formación de los agentes de la Policía Local para prevenir los riesgos que se derivan de la conducción bajo los efectos de las drogas

Iniciamos de oficio la [queja 16/0707](#) ante la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía (ESPA) cuando hemos conocido, por diversas noticias publicadas en los medios de comunicación en los últimos meses, el **alto porcentaje de personas que conducen bajo los efectos de las drogas**.



Sin perjuicio de los controles que realice la Guardia Civil y pese a la extraordinaria trascendencia que, en términos de riesgo, supone conducir bajo los efectos de estas sustancias en los espacios urbanos, lo cierto es que, como se puso de manifiesto en la III Jornada sobre Seguridad Vial, que celebramos en noviembre de 2012 en Sevilla, con el título **“Seguridad Vial y Drogas”** nuestra Policía Local está muy necesitada de recibir formación para desarrollar eficientemente su labor y de medios para poder ejercer las funciones de vigilancia y control que conlleva la realización de los test de verificación sobre el consumo de drogas.



Al tiempo de cerrar este Informe Anual nos falta aún respuesta de alguna asociación a la que nos hemos dirigido, por lo que en próximos ejercicios daremos cuenta de la valoración global que realicemos sobre esta cuestión.

### 1.12.2.3.1.3 La regulación de la ORA no debe generar situaciones de discriminación entre los residentes de un determinado término municipal y de otros municipios

Al tener conocimiento, tanto a través de los medios de comunicación como de distintas quejas que nos han hecho llegar los ciudadanos y asociaciones, de la controversia generada debido a la próxima entrada en funcionamiento en el municipio onubense de Minas de Riotinto de una **zona de estacionamiento regulado en los alrededores del Hospital Comarcal de Riotinto**, en el que se presta servicios a las localidades de la zona norte de la provincia de Huelva, abrimos de oficio la **queja 16/1508**

Dirigimos a la citada Alcaldía-Presidencia **resolución** en la que formulamos Recordatorio del deber legal de observar los artículos 9.2, 14 y 31.1 de la Constitución Española que consagran el principio de igualdad, así como del artículo 9.1 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de Marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales que dispone que no podrán reconocerse otros beneficios fiscales en los tributos locales que los expresamente previstos en las normas con rango de ley o los derivados de la aplicación de los tratados internacionales. Y de los artículos 39.1 bis y 53.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que exige una adecuación o congruencia entre los medios aplicables y los fines que se pretenden alcanzar que, en ningún caso, puede dar lugar a situaciones discriminatorias.

También formulamos Recomendación de que se lleven a cabo las actuaciones necesarias para modificar, previos trámites legales que procedan, el artículo 5 de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la tasa por estacionamiento de vehículos en las vías públicas municipales con limitación horaria de esa localidad en aquellos apartados que disponen que el usuario residente con posesión de distintivo habilitante podrá aparcar gratuitamente en toda la zona regulada sin necesidad de obtención de tique en el expendedor y que establecen el carácter gratuito de la expedición de la tarjeta o distintivo de residente.

Por último, también Sugerimos en el sentido de que, sin perjuicio del respeto al ejercicio del «ius variandi» en el ámbito que nos ocupa, y dado el conflicto surgido y la discrepancia que se ha producido no solo por parte de las personas usuarias del hospital no residentes en el municipio, sino también por parte de los representantes de distintos gobiernos locales cuya población resulta afectada por la decisión de establecer una zona de estacionamiento regulado en el entorno de este establecimiento sanitario, se valore la posibilidad



de conseguir el fin que se pretende, que no es otro que una ordenación del tráfico adecuada en esta zona, con otros medios o reconsiderando las tarifas establecidas, habida cuenta de las consecuencias y rechazo que las recogidas en la Ordenanza Fiscal han generado.

El Ayuntamiento, en respuesta a esta resolución, nos trasladó, de forma expresa y argumentada, que no aceptaba nuestra resolución, lo que determina que, en base a nuestra ley reguladora, procedamos al archivo del expediente de queja, mencionado expresamente esta circunstancia en nuestro Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En concreto, el Ayuntamiento defendía que la implantación de la zona ORA va a permitir la descongestión del tráfico en la zona y que las zonas reguladas no se encontraban tan saturadas como en el momento de la respuesta, ya implantada esta ordenanza, garantizando la rotación durante las horas de mayor afluencia, descartándose cualquier intención recaudatoria. También defendía la correcta tramitación conducente a la aprobación de la Ordenanza sin que, durante el periodo de información pública, se presentara ninguna reclamación, sugerencia o alegación, ni con posterioridad se hubiera interpuesto recurso alguno. También se precisaba el concepto de residente para la Ordenanza y se descartaba que se pudiera producir ninguna vulneración del principio de igualdad, recordando la existencia de otras zonas ORA aledañas a los centros hospitalarios de otras localidades. Por todo ello, descartaba realizar ninguna modificación de las ordenanzas.

Entendimos, por tanto, que no se aceptaba nuestra resolución, aunque de forma motivada, por lo que procedimos a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

## 1.12.2.3.2 Tráfico

### 1.12.2.3.2.1 El déficit presupuestario no puede justificar la existencia de puntos negros en nuestras carreteras

Hemos tramitado distintas quejas relacionadas con la existencia de puntos negros en nuestras carreteras cuyo desarrollo tiene lugar, parcial o totalmente, por el territorio de la Comunidad Autónoma, cualquiera que sea su titularidad.

Así, en la **queja 16/2936**, iniciada de oficio, se puso de manifiesto ante la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales la **situación en la que se encuentra la autovía de circunvalación de la ciudad de Sevilla, SE-30**, que pudimos leer en un medio de comunicación lo siguiente: *“La autovía de circunvalación SE-30 concentra más de una tercera parte de los puntos negros de la provincia de Sevilla. En la ronda que circunvala la capital hay 23 tramos considerados como tales por la Dirección General de Tráfico. Por punto negro se entiende toda aquella zona en la que se hayan registrado tres o más accidentes con víctimas a lo largo de un año. Según los datos de 2014, los más actualizados de los que dispone la DGT, en la provincia de Sevilla hay 58 puntos negros”*.

En la información se partía de la consideración de que prácticamente existían estos puntos negros en todos sus kilómetros y se hacía una valoración de ellos tramo por tramo. También se ponía de manifiesto el descenso en la siniestralidad en el Puente del Quinto Centenario, que fue en su día una de las zonas más conflictivas, al haber adoptado distintas medidas que han incidido, de forma determinante, en la disminución de esa siniestralidad.

Ante tales hechos y dada la alta siniestralidad, se decidió proceder a la instalación de distintas señales, así como de radares de control de velocidad. Tales instalaciones han incidido en que los vehículos circulen a una velocidad más moderada, lo que ha permitido que disminuya el riesgo de accidentes y que, cuando se producen estos, tengan menor entidad.

Sin embargo, el problema no ha quedado resuelto con las exigencias de funcionalidad y seguridad que demanda una vía pública de tanta importancia para el tráfico rodado. Por ello, nos dirigimos a la Defensora del Pueblo de las Cortes Generales para que, si lo considera oportuno, realice las gestiones que estime pertinentes ante el Ministerio de Fomento a fin de hacerle llegar tanto nuestra preocupación por estos hechos, como la necesidad de que, a la mayor brevedad posible, se adopten medidas, ya sean “estructurales” o al



menos del carácter preventivo, para que, en la medida de lo posible, se eviten tales accidentes o disminuya su entidad y sus consecuencias.

Abrimos de oficio la **queja 16/2290** con motivo del **mal estado** en que se encuentra la **carretera de titularidad autonómica A-364, que une la localidad de Écija, con la autovía A-92 a la altura de Marchena** (ambas en la provincia de Sevilla). Siempre según estas noticias, se trata de una vía de comunicación que soporta una importante intensidad de tráfico rodado, siendo así que, al parecer, circulan por ella cada día hasta 5.000 vehículos, de los que un porcentaje importante sería de gran tonelaje o se trataría de maquinaria agrícola. En este contexto, también supimos, por los medios de comunicación, que la Junta planteó lo siguiente:

*"En 2007 la construcción de una variante, una circunvalación, diseñada para, al menos, sacar el intenso tráfico de la A-364 del casco urbano marchenero. En diciembre de 2007, la Administración autonómica anunció que abriría la ronda en 2009.*

*Se invirtieron casi 14 millones de euros en la construcción de 7,6 kilómetros de vía. Se instaló la señalización horizontal y vertical, pero el último tramo, el definitivo, se quedó colgado, pendiente. Sin hacer.*

*Ocho años después de que se iniciasen las obras, el asfalto no ha avanzado ni un centímetro y el tramo final sigue siendo sólo un proyecto sobre el papel".*

Dado el alto coste de esta intervención, no terminada por la necesidad de construir un viaducto debido al modificado del trazado del AVE, se decidió en 2010 una solución provisional que era *"construir una conexión de la nueva carretera con la comarcal que va desde Marchena a La Lantejuela. Se trataba de una solución mucho más barata -un millón de euros- pero con múltiples inconvenientes"*. Sin embargo, tampoco esta alternativa se había ejecutado.

Por ello, nos dirigimos a la Consejería de Fomento y Vivienda para conocer, en síntesis, las medidas que se tengan previsto adoptar y los plazos para ejecutarlas con el fin de garantizar que esta carretera reúna las condiciones idóneas de seguridad vial para el tráfico rodado, así como para conocer si se tiene previsto ejecutar el desdoble de la carretera para que la A-92 y la A-4 queden conectadas a través de una autovía. A la fecha de cierre de este Informe Anual continuamos actuaciones en torno a este asunto.

También iniciamos de oficio la **queja 16/5034** al conocer, por los medios de comunicación, que *"La carretera de la muerte (A-2078) sigue registrando accidentes de tráfico", o "Cuatro accidentes en poco más de un mes en la carretera Rota-Jerez. Colectivos ciudadanos de la villa roteña ya han constituido una plataforma para reclamar a la Junta su desdoble"*. Por ello nos dirigimos a la Consejería de Fomento y Vivienda para que nos informara de las previsiones que existan para el desdoble de esta carretera y, en su caso, los plazos de ejecución y, en tanto se lleva a cabo este desdoble, las medidas que tenga previsto adoptar, al menos con carácter preventivo, para dotar de una mayor seguridad al tráfico rodado que viene utilizando esta carretera en sus desplazamientos.

Esto último teniendo en cuenta que, en lo que concierne a la seguridad vial, la mencionada ley autonómica, en su exposición de motivos, indica que *"En el objetivo de aumentar y potenciar los mecanismos destinados a garantizar la seguridad vial en las carreteras, la Ley amplía las obligaciones de las Administraciones autonómica y provincial en orden a llevar a cabo una evaluación permanente de la seguridad vial de la red de carreteras de Andalucía, detectando los posibles tramos de concentración de accidentes en orden al desarrollo de los programas y actuaciones tendentes a la eliminación de los mismos"*, y dedica todo el Capítulo V, del Título II, a establecer las normas de conservación y seguridad vial de las carreteras.

Asimismo, interesamos que se nos informara de cualesquiera otros extremos de interés en relación con la cuestión de fondo planteada en esta actuación de oficio, que no es otro que el riesgo, en términos de seguridad vial, al que están sometidas las personas que transitan con sus vehículos por la mencionada carretera y la necesidad de dar una respuesta, desde la Administración, a esta situación que ya se prolonga demasiados años. En la actualidad, nos encontramos a la espera de respuesta de la Consejería de Fomento y Vivienda.





### 1.12.2.3.2 La tramitación de las sanciones de tráfico debe respetar las normas que establecen las garantías de defensa del presunto infractor

La **queja 15/5845** fue tramitada al indicarnos el interesado que en enero de 2013, la Policía Local de Sevilla formuló denuncia, inmovilizando su vehículo, que fue retirado por la grúa municipal, por carecer de seguro. Pasados unos días retiraron el vehículo del depósito municipal, teniendo que pagar 156,85 euros. Tras aportar prueba fehaciente su compañía de que sí poseía seguro, el expediente fue sobreseído. El problema era que no le devolvían el importe de la tasa por la retirada del vehículo. Tras la intervención de la Institución, el Ayuntamiento de Sevilla dictó resolución declarando la procedencia de la devolución, pues era claro que **no había infracción que justificara la retirada del vehículo**, por lo que no estaba justificado el cobro de la tasa.

En el caso de la **queja 15/6045**, el interesado, que había sido sancionado en el municipio de Sevilla, era residente en la localidad zamorana de Benavente, relataba lo siguiente: *“Desde mi localidad (Benavente, Zamora) a Sevilla hay una distancia de 596 km y les he solicitado que me demuestren que era mi moto, con alguna foto y que no han tenido ningún error en la toma de la matrícula cuando formularon la sanción, no he obtenido respuesta por parte de ellos”*.

Pese a haber enviado distintos escritos en este sentido, el Ayuntamiento no le daba respuesta. Finalmente, después de nuestra intervención, **el expediente sancionador fue sobreseído**.

En el supuesto de la **queja 16/0791**, el reclamante, entre otros medios de defensa, había alegado prescripción de una sanción de tráfico por estacionamiento en un lugar con limitación horaria, que fue desestimada, entendiéndolo el interesado, como así nos lo trasladó, que *“La resolución notificada se limita a considerar que no existe prescripción sin hacer cómputo alguno sino sólo alegando, de manera genérica los artículos que regulan el plazo de prescripción, su interrupción y su reanudación”*.

Además, de la queja se desprendía una clara disconformidad con la utilización de modelos tipo para tramitar esta clase de expedientes, que ignoran, con una insensibilidad que genera indefensión fáctica, las alegaciones de los interesados. Esto lo hemos denunciado una y otra vez en las páginas de este Informe Anual, como una práctica intolerable a la que es muy necesario poner fin, pues una cosa es acudir a modelos normalizados, que facilitan una gestión eficiente y eficaz de los procedimientos, pero ello no justifica dejar de atender y estudiar las alegaciones que, en su defensa, presenten los interesados, así como la práctica de pruebas que consideren interesantes para su defensa.

Tras nuestra intervención, recibimos informe del Ayuntamiento de Sevilla del que resultaba que, tras admitir que, efectivamente, se había producido la infracción, se había sobreseído el expediente. Sin embargo,



nada se decía sobre lo alegado por el denunciado en el sentido de que cuando el “controlador” denuncia la presunta infracción, el estacionamiento, quizás por unas obras que se estaban realizando, carecía de señalización vertical y horizontal. Hubiera sido de interés llevar a cabo una investigación para determinar la concurrencia de estos hechos, pero no tuvo lugar por los motivos ya comentados.

En la **queja 16/2073**, el interesado mostraba su disconformidad con la actuación administrativa del Ayuntamiento de Sevilla por una sanción de tráfico. En concreto había



recibido una resolución en la que se desestimaban las alegaciones que había, supuestamente, presentado contra la sanción de tráfico, pero *“el recurrente manifiesta que nunca ha presentado escrito de alegaciones, toda vez que nunca ha recibido comunicación de incoación de procedimiento sancionador a su nombre”*. Tuvo conocimiento de la sanción mediante el requerimiento de identificación remitido a la empresa de la que era administrador, procediendo a identificar al conductor del vehículo con el oportuno escrito de identificación. Tras ello, en lugar de dirigirse el Ayuntamiento de Sevilla a la persona identificada como conductora, él, como administrador, recibió la respuesta a unas alegaciones que nunca había presentado. Ante ello, adujo al Ayuntamiento la improcedencia de continuar con el expediente sancionador al omitir una fase procedimental e inventarse unas supuestas alegaciones que nunca se habían presentado por parte del recurrente.

Tras admitir a trámite la queja y dirigirnos al Ayuntamiento de Sevilla, éste, a través de la Agencia Tributaria de Sevilla, nos informó que se había procedido a proponer la baja del expediente sancionador que afectaba al reclamante y al archivo de las actuaciones al haber quedado acreditado el error producido en su tramitación. Con ello concluimos nuestras actuaciones.

### 1.12.2.4 La construcción de la ciudad inclusiva demanda que se destruyan las barreras en las infraestructuras y los transportes que impiden o dificultan el libre ejercicio de todos los derechos por la ciudadanía

La igualdad de oportunidades y la libertad en la toma de decisiones como derechos inherentes a todas las personas, teniendo en cuenta sus capacidades, son referencia obligada derivadas de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada por la Asamblea de Naciones Unidas el 13 de Octubre de 2006 y ratificada, en 2007, por nuestro país ([Instrumento de Ratificación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad](#), hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006, BOE núm. 96, de 21 de abril de 2008). Convención cuyos principios, tras su ratificación por el Estado Español, están muy presentes en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el [Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social](#) (BOE núm. 289, de 3 de diciembre de 2013).

Pues bien, en la actualidad el Parlamento de Andalucía ha comenzado la tramitación de la Ley de Derechos y la Atención de Personas con Discapacidad de Andalucía, que recoge también esos principios y, sin perjuicio de asumir la normativa básica estatal, tiene la pretensión de establecer el marco jurídico de tales derechos en nuestra Comunidad Autónoma.

En la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que comentamos se manifiesta que *“El título preliminar recoge las disposiciones generales que se refieren al objeto de Ley y sus personas destinatarias, asumiendo el nuevo concepto de la discapacidad que considera que la misma como una situación que es fruto de la interacción de las condiciones personales y las diversas barreras que pueden impedir o limitar la participación social; incidiendo en la noción de discapacidad como complemento consustancial que, en modo alguno, debe ser considerada como esencia sino como estado”*.

En lo que concierne a las **barreras en las infraestructuras**, un año más tenemos que decir que estamos muy lejos de conseguir la ciudad sin barreras, la ciudad de todos. Por ello, si desde un punto de vista normativo estamos convencidos de que, sin perjuicio de que se apruebe, en su caso, el citado Proyecto de Ley, sería muy conveniente que se apruebe un texto normativo integrador, que contemple toda la normativa en materia de accesibilidad, de aplicación en Andalucía, en la actualidad bastante dispersa y que, por la naturaleza jurídica de su contenido, debe venir recogida en una norma con rango de ley, ello sin perjuicio de su desarrollo reglamentario; de otro, también creemos que se debe asumir un compromiso de actuar con más rigor en este ámbito.

De acuerdo con ello, hemos iniciado de oficio la [queja 16/2809](#) en la que, entre otras actuaciones, hemos [recomendado](#) a la Dirección General de Personas con Discapacidad que, en la [futura Ley](#) de los Derechos



y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía que se encuentra en avanzado estado de tramitación, se impulsen las actuaciones que procedan para que, en materia de accesibilidad y en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma, se lleve a cabo una efectiva **evaluación de las políticas públicas que, con carácter sectorial, se orientan a garantizar la normalización e integración total del colectivo de las personas con discapacidad en la sociedad civil**. Se trata de verificar el respeto y aplicación de las normas y planes existentes, con una metodología de análisis y valoración de resultados que permita evaluar de forma periódica el resultado de la aplicación de dichas políticas públicas, mediante la realización de informes anuales de seguimiento por parte de los órganos que se estimen más idóneos para ello.

### 1.12.2.4.1 Discapacidad y transportes públicos

En reunión mantenida con las **federaciones de asociaciones de personas con discapacidad de Andalucía** (que citamos en la **queja 15/4622**) esta Institución asumió el compromiso de proceder a la apertura de quejas de oficio en relación con las cuestiones que nos plantearon y, muy singularmente, con la necesidad de que las Administraciones adopten medidas de distinta naturaleza a fin de paliar las graves deficiencias que se nos denunciaron sobre distintos ámbitos relacionados con la accesibilidad. Una de éstas y de vital importancia para la movilidad es la relativa a la **accesibilidad en el transporte** cuyas disfuncionalidades son extraordinariamente graves siendo una cuestión ampliamente tratada en el mencionado encuentro con las federaciones provinciales de personas con discapacidad de Andalucía.

Por tal motivo iniciamos la **queja 16/0598** en la que nos dirigimos tanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, como a la Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP) en la que poníamos de manifiesto, por un lado, la transcendencia que, por motivos obvios, un transporte público de calidad tiene para el colectivo de personas con discapacidad y, de otro, que, en un futuro, en el nuevo diseño de ciudad por el que van a tener que apostar todos los gobiernos locales, el transporte público va a tener una relevancia aun mayor. Así parece poco cuestionable que nuestras ciudades, en la medida en que deben disponer necesariamente de un modelo sostenible de movilidad, éste tendrá que descansar en los **desplazamientos peatonales, el transporte público y la bicicleta**.

La clave peatonal y las prohibiciones y/o limitaciones al uso de vehículos privados va a ser la gran referencia en los novedosos escenarios urbanos, más sostenibles ambientalmente, más seguros y, desde luego, necesariamente más inclusivos para toda la ciudadanía.

En este contexto, sabemos que no es posible apostar debidamente por un modelo peatonal si no tenemos muy en cuenta la tipología de desplazamientos, la edad, género y discapacidad de las personas a quienes van dirigidas las políticas de movilidad. Ello conlleva, necesariamente, el que tenga que diseñarse una red eficiente de transportes públicos que acerquen a las personas a los espacios e itinerarios peatonales. Si diseñamos una ciudad con grandes espacios peatonales que tenga una continuidad en su desarrollo, pero no contemplamos su necesaria conexión con el transporte público, habremos creado un modelo excluyente e ineficiente.

Existe pues aquí, ahora, y de cara a un futuro inmediato, la necesidad de implantar un transporte público realmente eficiente y de calidad que haga innecesario el uso del vehículo privado y ponga a disposición de toda la ciudadanía los bienes y servicios que ofrecen nuestras ciudades, posibilitando la utilización, en tiempos y distancias razonables, de itinerarios públicos peatonales accesibles, seguros y dotados de los necesarios estándares de calidad ambiental.

Pues bien, al iniciar nuestras actuaciones, verificamos la imposibilidad, en nuestro país y, desde luego, en nuestra comunidad autónoma, para cumplir los objetivos marcados para un transporte accesible, según el Texto Refundido de la Ley General de los Derechos de las Personas con Discapacidad, que no es otra que la fecha del 4 de Diciembre de 2017, es decir, "a la vuelta de la esquina".

En nuestro escrito recordábamos las distintas obligaciones que, de acuerdo con la normativa en vigor, singularmente el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía (**BOJA núm. 140 de 21 de Julio de 2009**) se derivaban para los transportes públicos colectivos, los taxis y los aparcamientos y plazas reservadas en el transporte privado.



A la fecha de cierre de este Informe Anual estamos valorando las respuestas obtenidas y las alegaciones que nos han enviado las federaciones provinciales presentes en aquel encuentro, a las que hemos remitido esta información. De acuerdo con ello y sin perjuicio de otras actuaciones que podamos realizar directamente con los Ayuntamientos, esperamos poder hacer una valoración del grado de cumplimiento de esta normativa, propuestas e iniciativas tendentes a que la garantía de la movilidad, pilar básico para la inclusión social de las personas con discapacidad, sea realidad en Andalucía. De ello, dado su extraordinario interés, daremos cuenta al Parlamento de Andalucía.

También de acuerdo con este criterio, hemos impulsado la creación de una **bonificación en el transporte público urbano de la ciudad de Sevilla para personas con discapacidad**, tal y como nos planteó el interesado de la **queja 16/0095**, en la que planteaba que su hijo, con una discapacidad del 99% y que sólo cobra una pensión no contributiva, por tanto pensionista, no tenía derecho a las tarjetas bonificadas por parte de TUSSAM al no ser persona mayor pensionista. Añadía que, planteando esta cuestión, se dirigió por escrito a TUSSAM, que le había aclarado que aplicaba las tarifas propuestas por el Ayuntamiento de Sevilla y aprobadas por la Junta de Andalucía, añadiendo que existía una amplia gama de títulos de viaje, algunos gratuitos y otros bonificados, pero que no se contemplaba el bonobús gratuito para personas discapacitadas.



Tras una valoración de la normativa constitucional y estatutaria, así como del derecho positivo, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla Sugerencia de que, por parte de ese Ayuntamiento de Sevilla, se estudiase una propuesta de nuevas tarifas del transporte urbano, aplicables por TUSSAM, en las que, en la medida que resulte presupuestariamente posible y sin perjuicio de que puedan modularse en función de los ingresos económicos personales, el grado de discapacidad o el nivel de movilidad reducida personal, se regulen exenciones o bonificaciones en el transporte público urbano para las personas con discapacidad que lo soliciten y reúnan los requisitos que se establezcan, en aras de facilitar su movilidad y favorecer, de esta manera, su mayor integración y acceso al disfrute de los bienes y servicios públicos de la ciudad.

Aunque, en el plazo legalmente previsto, no recibimos respuesta y tuvimos que proceder a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, a principios del año 2017 recibimos una respuesta positiva por parte del Ayuntamiento, pues nos decían que en el Pleno de 3 de Noviembre de 2016 se acordó facilitar el transporte a personas con diversidad funcional y/o movilidad reducida para lo que se creará, a partir de 2017, una tarjeta de transporte gratuita para las personas que conforman este colectivo y que cumplan una serie de requisitos.

Sirvan estas quejas como botón de muestra de la realidad que viven las personas con discapacidad cuando se ven necesitadas de utilizar distintos medios de transportes, aunque otras se centran en otras cuestiones como la inexistencia, o baja proporción, de taxis adaptados, las limitaciones en la creación de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, el distinto régimen jurídico de las zonas de aparcamiento regulado, o zona azul, para personas con discapacidad y, al mismo tiempo, año tras año, también nos llegan quejas sobre comportamientos incívicos e insolidarios que llevan a ocupar indebidamente las plazas reservadas a personas con movilidad reducida sin que, por otro lado, exista, según nos trasladan a veces las personas afectadas, una adecuada vigilancia policial que evite estas circunstancias.





## 1.12.2.4.2 Discapacidad e itinerarios peatonales

La cuestión de la accesibilidad, unida a la de la seguridad y calidad ambiental de las ciudades andaluzas, fue tratada de manera monográfica en nuestro **Informe Especial**, presentado con esta denominación, al Parlamento de Andalucía. Se trata de una cuestión absolutamente crucial y que se viene demandando desde las distintas normas que han ido surgiendo en el tan cambiante como incumplido régimen jurídico de la accesibilidad en nuestro país.

Esta Institución ha realizado diversas actuaciones destinadas, todas ellas, al cumplimiento de las normas de accesibilidad respecto de la "obra nueva" y de su adaptación siempre que se realice una reforma o algunas personas residentes en los inmuebles necesiten la eliminación de barreras para su vida diaria y sin perjuicio de las obligaciones que se derivan para los inmuebles de titularidad pública.

Sin embargo, vemos con preocupación que la construcción de la ciudad sin barreras no acaba de configurarse, que el ritmo de adaptación, aunque se hayan dado pasos en la dirección correcta muy importantes, es demasiado lento y, mientras tanto, un 9% de la población se enfrenta con barreras que le impide ejercer sus derechos libremente y acceder a los bienes y servicios de la sociedad en condiciones de igualdad. Esto acontece 40 años después de que se haya aprobado la Constitución y después de una cascada de normas, de diferente rango, destinadas a tutelar el derecho de igualdad contenido en el art. 14 de la Constitución que, de manera singularizada, tiene su reflejo en la exigencia proactiva que se deriva para los poderes públicos de lo dispuesto en los arts. 9 y 49 de nuestra norma suprema en lo que concierne a las personas con discapacidad.

Esta realidad motiva que se presenten distintas quejas, tanto a instancia de parte como de oficio, cuyo objetivo no es otro **que se proceda a la supresión de barreras que impiden o dificultan los desplazamientos de las personas con discapacidad por los espacios peatonales de nuestros pueblos y ciudades.**

En la queja 16/4135 se daba cuenta de las diferentes barreras existentes en el barrio sevillano de San Julián, que se concretaban en las siguientes: *"Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Accesibilidad. Suelo muy irregular, por donde es imposible caminar con una minusvalía, personas mayores o que vayan con carrito o muletas. El espacio para el peatón es ocupado en muchos casos por motos aparcadas. Bolardos pequeños que hacen que personas tropiecen y se caigan. Alcorques peraltados que dificultan el tránsito por las calles estrechas, de vehículos que hacen que se rocen"*. En materia de tráfico sus reivindicaciones eran *"No hay señales que indiquen un límite de dimensiones en los vehículos por lo que a veces se quedan encajados en las esquinas como las últimas fotos que presento que tuvo que venir la policía a sacarlo, ponen en peligro al peatón, que se queda sin espacio o rozan la paredes de nuestras casas. Incumplimiento por los conductores de motos del sentido del tráfico, esto sí indicado por señales. Tanto motos como coches, sobre todo en esquinas no dan preferencia al peatón además de ocupar su espacio, de gran riesgo a la hora de entrada y salida de colegios"*.

Nos hemos dirigido al Ayuntamiento de Sevilla, pero al afectar a diversas competencias municipales, aún continuamos nuestras actuaciones en la queja, pues algunas dependencias municipales ya nos han contestado.

Sin perjuicio de ello, no queremos omitir el problema que ha conllevado, y del que nos hemos hecho eco en distintos informes anuales al Parlamento de Andalucía anteriores: el proceso, no ya de ocupación sino, en muchos casos, de mera **usurpación, de vías y plazas públicas por la instalación de mesas y terrazas de locales de hostelería sin la preceptiva licencia o excediéndose de la autorización otorgada.** Es una realidad inaceptable, a la que habría que añadir el mobiliario urbano indebidamente utilizado y la invasión de carteles anunciadores de actividades de locales de distinta naturaleza.

Así las cosas, hacemos un llamamiento, una vez más, para que los gobiernos locales se comprometan a garantizar la accesibilidad de los espacios públicos no sólo adaptando las infraestructuras existentes para que cumplan con los requisitos de accesibilidad, sino, también, impidiendo su ocupación indiscriminada para evitar actuaciones regresivas en lo que concierne a la tutela efectiva de los derechos de las personas con discapacidad o con movilidad reducida.

En la **queja 15/1512**, la interesada, en su escrito de queja, nos exponía, en síntesis, que en septiembre de 2011 solicitó al Ayuntamiento de Cantillana (Sevilla), en nombre de su padre, **usuario de silla de ruedas, que se adaptara el acceso a su vivienda**, sin que hubiera obtenido respuesta alguna, a pesar de que reiteró la solicitud en Marzo de 2015.



Tras admitir a trámite la queja y dirigirnos al citado Ayuntamiento, éste nos comunicó que, para la adaptación del acceso a la vivienda en cuestión a fin de facilitar la entrada y salida de las personas con movilidad reducida, se tenía prevista una actuación dentro del plan SUPERA, por lo que continuamos nuestras actuaciones para conocer la fecha aproximada en que podrían comenzar las obras.

Finalmente, el Ayuntamiento nos comunicó que ya había firmado el acta de replanteo de las obras para la rehabilitación de diversas calles y plazas, en las que está incluida el arreglo del acceso a la vivienda en cuestión, añadiendo que precisamente las obras de la calle en concreto eran las primeras a comenzar y estaba previsto que concluyeran en el plazo de un mes. Con ello entendimos que el asunto estaba en vías de solución y dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Iniciamos de oficio la **queja 16/0715** al conocer las **dificultades de acceso de personas con movilidad reducida en zonas de Sevilla Este y Torreblanca** y, por ello, nos dirigimos al Ayuntamiento de Sevilla.

Con las dos respuestas que hemos recibido de éste a nuestras peticiones de informe, se nos informó, por parte de la Oficina de Accesibilidad, de las actuaciones realizadas para la eliminación de barreras durante los años 2012 a 2015 y, en concreto, los proyectos de reurbanización que mejoran las condiciones de accesibilidad y actuaciones de conservación, en cuyo marco se realizó la mejora de la accesibilidad en el acerado de la zona del Palacio de Congresos y la adaptación del cruce peatonal situado frente a éste. Se añadía que, respecto al hundimiento que se denunciaba en el apeadero de RENFE, no se había apreciado tal deficiencia en visita de inspección, pero que se va a instar a ADIF a realizar ajustes razonables en el mismo para que quedara plenamente adaptado a las nuevas condiciones de accesibilidad establecidas.

Así las cosas, dado que se ha solucionado el problema de accesibilidad del cruce peatonal situado frente al Palacio de Congresos y no se había podido apreciar, en visita de inspección, el hundimiento del apeadero, no consideramos precisas nuevas gestiones por nuestra parte en esta actuación de oficio, aunque trasladamos al Ayuntamiento de Sevilla, respecto a futuras intervenciones de eliminaciones de barreras en ésta y otras zonas de la ciudad, dada la extensión del barrio y su gran población, nuestra consideración de que sería muy conveniente el que se llevara a cabo una inspección a fin de elaborar un inventario de al menos las barreras de más entidad en cuanto a población afectada, continuidad con el desarrollo de espacios accesibles, acceso a servicios públicos esenciales, etc., de manera que se pudiera realizar un plan de intervención urgente jerarquizando las actuaciones a realizar a fin de dotar de la imprescindible accesibilidad a los itinerarios peatonales.

Igualmente reiteramos que, a estos efectos, sería de gran interés contar, además de con la participación del Distrito en el que se ubica esta barriada, con las asociaciones de personas con discapacidad.

### 1.12.3 Actuaciones de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas

En lo que se refiere a las **actuaciones de oficio** iniciadas en 2016, a continuación se relacionan las mismas:

- **Queja 16/0598**, dirigida a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, y Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP), destinada a conocer el **grado de cumplimiento de las normas de accesibilidad en los medios de transportes públicos** de Andalucía.
- **Queja 16/0699**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Málaga ante la situación de riesgo que, al parecer y siempre según las noticias que llegaron a esta Institución, para los peatones genera el **cruce de la calle Cervantes con la calle Maestranza** en la citada ciudad.