



15. Transportes y Tráfico

1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.1 Introducción	3
1.12.2.3 Transportes y movilidad	4
1.12.2.3.1 Transportes para todas las personas	4
1.12.2.3.2 Medidas para mejorar la seguridad vial en nuestras ciudades	6
1.12.2.3.3 Necesitamos más agentes de Policía Local preparados para ejercer el control sobre la conducción bajo los efectos de las drogas	7
1.12.2.3.4 Dilaciones en la tramitación de reclamaciones ante el Tribunal Económico-Administrativo de Sevilla	9
1.12.2.3.5 Los procedimientos sancionadores en materia de tráfico deben instruirse con las debidas garantías	9

ESTE TEMA EN OTRAS MATERIAS

1.1 ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, TRIBUTARIAS Y ORDENACIÓN ECONÓMICA

1.1.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite	11
1.1.2.1 Administraciones Tributarias	11
1.1.2.1.2 Gestión de tributos, bonificaciones, beneficios y exenciones en las Ordenanzas Fiscales municipales	11

1.3 DEPENDENCIA Y SERVICIOS SOCIALES

1.3.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite	12
1.3.2.3 Personas Mayores	12
1.3.2.3.4 Transporte público	12

1.4 EDUCACIÓN

1.4.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite: Enseñanzas no universitarias	12
1.4.2.5 Servicios Educativos complementarios	12

1.6 POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO

1.6.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite	13
1.6.2.7 Área de Sostenibilidad	13

1.8 MEDIOAMBIENTE

1.8.1 Introducción	14
1.8.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite	16
1.8.2.8 Contaminación acústica	16
1.8.2.8.5 Contaminación acústica provocada por el tráfico rodado	16
1.8.2.9 Contaminación atmosférica	16



1.8.3 Actuaciones de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas	17
1.8.3.1 Actuaciones de oficio	17
1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	
1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite	17
1.12.2.2 Obras públicas e infraestructuras	17
1.12.2.2.1 Obras públicas	17
1.12.2.2.2 Rentabilizar las infraestructuras públicas	18



1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.1 Introducción

...

En cuanto al **tráfico y al transporte**, las quejas por disconformidad con las sanciones de tráfico impuestas, la petición de medidas destinadas a mejorar la seguridad vial y la accesibilidad en el transporte público colectivo centran la mayoría de las quejas presentadas.

En relación con la **ordenación del tráfico y la seguridad vial**, hemos ultimado la tramitación de dos quejas de oficio sobre cuestiones que habitualmente generan riesgo en la población y conductores y que, sin embargo, creemos que no se afrontan con el debido rigor. En primer lugar la **queja 15/1813**, en la que, sin perjuicio de entender que los municipios tienen que ejercer su potestad sancionadora frente a las infracciones de tráfico cualquiera que sea el origen de la infracción, creemos que sería muy oportuno que se hicieran **planes de inspección** destinados a perseguir, de manera singular, aquellas conductas más antisociales e incívicas a fin de erradicar comportamientos que, además de suponer una infracción de tráfico que vulnera su ordenación, producen determinados efectos adicionales o colaterales y suponen riesgos para la población o dañan su patrimonio e infraestructuras.

En segundo lugar, la **queja 16/0707** en la que hemos realizado una investigación a fin de valorar hasta qué punto nuestros agentes de la Policía Local poseen los medios para implementar las medidas de prevención y sanción que exige el programa europeo de la lucha contra la **conducción bajo los efectos del alcohol, las drogas y los medicamentos**. Singularmente sobre esa conducta de altísimo riesgo para la seguridad vial que supone conducir bajo los efectos de las drogas.

La inmensa mayoría de los controles que se llevan a cabo siguiendo los protocolos exigibles se realizan en carretera por los agentes de la Guardia Civil, dentro de las competencias de la Dirección General de Tráfico (DGT).

El problema es tan grave como sencillo de explicar: los agentes de la Policía Local, que son los que deben ejercer esos controles allí donde habitualmente hay una fuerte presencia, por motivos obvios, de personas que conducen bajo los efectos de las drogas, en las ciudades y, en general, en el casco urbano de nuestro municipios, carecen, con frecuencia, de la formación y de los medios para ejercer tales controles.

Esto es una realidad en una mayoría de nuestros municipios y también lo es que esta situación insostenible y grave para la prevención de accidentes de tráfico, es ajena al deseo de infinidad de profesionales de la Policía Local y de los gobiernos municipales, que cuando solicitan colaboración para que sus agentes dispongan de la formación y medios necesarios no obtienen una respuesta por parte de los centros habilitados para ello, que se encuentran desbordados.

Justamente por ese motivo hemos realizado un **informe** que hemos dirigido a todos los Ayuntamientos de Andalucía, del que damos cuenta también en el apartado correspondiente.

En cuanto a los transportes, únicamente dos aspectos destacamos este año. De un lado, el impulso que hemos querido dar, de acuerdo con la demanda de las personas con discapacidad, a que se implanten **mejoras para la accesibilidad en el transporte colectivo interurbano** a través de la **queja 16/0598**, de la que en los siguientes apartados damos cuenta.

De otra, la conveniencia y, dado el tiempo transcurrido desde que se aprobó la Ley 2/2003, de 12 de mayo, la urgencia de que se apruebe la **carta de derechos de los usuarios del transporte** en la **queja 17/4537**.

...



1.12.2.3 Transportes y movilidad

1.12.2.3.1 Transportes para todas las personas

En el ámbito de los transportes públicos colectivos, destacamos, como ya lo hicimos al principio de este capítulo, la necesidad, más que mera conveniencia, de que la Comunidad Autónoma de Andalucía cuente con una **Carta de Derechos y Obligaciones de las personas usuarias de los transportes públicos** de viajeros, motivo por el que tramitamos de oficio la **queja 17/4537**) cuya Recomendación fue contestada por la Consejería de Fomento y Vivienda en el sentido de que se llevaba años trabajando en la redacción de esta Carta, hecho éste que valoramos positivamente aunque recordamos que hace 14 años que se había aprobado la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, en cuya Disposición Adicional Séptima se incluía tal previsión. Es verdad que sin hacer referencia alguna a una fecha límite.

Ahora bien, no obstante valorar muy positivamente el impulso a esta iniciativa, enviamos **Sugerencia** para que:

- 1) En la norma que se tramita se incluyan, como objeto de regulación, los derechos de los viajeros en servicios de transportes públicos urbanos, metropolitanos e interurbanos.
- 2) Se incluya una mención específica en la aplicación del derecho sancionador contemplado en la legislación de transportes en los supuestos en los que el incumplimiento de la carta de derechos de las personas usuarias de los transportes conlleve una infracción administrativa.
- 3) Se impulse, de oficio, el procedimiento a fin de que, sin perjuicio de los trámites legales que son imprescindibles cumplir, la mencionada Carta sea aprobada a la mayor brevedad posible.

Con motivo del encuentro que el titular de esta Institución mantuvo con las federaciones provinciales de las asociaciones de personas con discapacidad, al que posteriormente haremos referencia, esta Institución inició de oficio la **queja 16/0598**.

Pues bien, en este contexto la Institución del Defensor del Pueblo Andaluz 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 diversos ámbitos relacionados con la accesibilidad. Una de éstas, 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 los representantes de las federaciones y asociaciones de personas con discapacidad de Andalucía.

Justamente por ello, iniciamos de oficio esta queja para evaluar la accesibilidad en el transportes, fundamentalmente interurbano, aunque en la reunión se trató, también, de la accesibilidad en el transporte urbano, los aparcamientos reservados a personas con movilidad reducida, las infraestructuras de apoyo o servicios al transporte, etc.

Con objeto de conocer la situación y perspectivas, nos dirigimos interesando los oportunos informes a la Consejería de Fomento y Vivienda, Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP) y a las federaciones andaluzas de personas con discapacidad.

Las **conclusiones** a las que llegamos fueron las siguientes:

1. Respecto de lo que nos indica la Consejería de Fomento y Vivienda, nos parece muy preocupante que no exista una coordinación, o al menos intercambio de información, entre la Administración Local y la Autonómica en lo que concierne al transporte interurbano.
2. Creemos que son muy positivas las medidas que se proponen para facilitar la accesibilidad al transporte interurbano. Sin embargo, no percibimos una concreción en la puesta en marcha de tales medidas.



3. El denominado Plan de Accesibilidad puede ser, en los términos en los que está planteado, un importante paso adelante en la dirección correcta.

4. En cuanto a la supervisión de las empresas operadoras con objeto de verificar el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, nos parece imprescindible. La impunidad, en materia de accesibilidad, debe pasar a ser una cuestión del pasado.

5. Respecto del transporte de viajeros en vehículos autotaxi, no podemos compartir que la obligación de que el 5 % de la plantilla de vehículos sea accesible para personas con movilidad reducida resulte un porcentaje excesivo y que se debiera modular en función de la población.

6. Paradas de autobuses. Creemos que es interesante y bastante positivo que, por fin, se estén diseñando las marquesinas en los términos que nos informan, a cuyos efectos, suponemos, se ha contado con la participación del movimiento asociativo.

Por otro lado, es muy importante abordar la realización de los trabajos de adaptación del espacio físico de la parada y su entorno a la normativa de accesibilidad. De hecho, fue una cuestión planteada en el encuentro que mantuvimos con las federaciones y asociaciones de personas con discapacidad.

Según se desprende del informe, el estudio ha comenzado centrándose en las provincias de Huelva y Granada. Creemos que es una cuestión de vital importancia y que lo más pronto posible se debería extender a otras provincias.

En fin, esperamos que, tal y como se anunciaba en el escrito, se hayan realizado los análisis de accesibilidad en el resto de las provincias de Andalucía.

7. Estaciones de autobuses. Parece desprenderse del escrito que sus actuaciones se concentran en unos proyectos de adaptación a la normativa de accesibilidad que tiene previsto encargar para garantizarla en las estaciones de la Junta de Andalucía.

8. Estaciones y paradas de metro y tranvía. Respecto del proyecto para la adecuación de las estaciones de la Línea 1 del Metro de Sevilla, aunque nos parece muy necesario, nos sorprende que una infraestructura de nueva creación y tanta entidad no tuviera en cuenta las normas de accesibilidad, tal y como han demandado las federaciones y asociaciones de personas con discapacidad en distintas ocasiones.

Esperamos que tales normas sí hayan sido plenamente observadas en las líneas de metro y tranvía de Málaga, Granada y Jaén.

En conclusión parece que existe una conciencia clara en la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, sobre las graves carencias y la necesidad de poner en marcha distintas medidas tendentes a garantizar la accesibilidad en el transporte interurbano y que afectan tanto a los vehículos como a las infraestructuras a su servicio y sus entornos, pero la realidad es que estamos muy lejos de garantizar un transporte accesible que supere los obstáculos que impiden a las personas con discapacidad que puedan utilizarlo en condiciones de igualdad con el resto de la ciudadanía.

Justamente por ello formulamos un Recordatorio de deberes legales y una Recomendación para que se apruebe un Plan de Accesibilidad del transporte interurbano en el se establezcan, con claridad, los objetivos a abordar respecto de los autobuses, marquesinas, estaciones de autobuses y sus entornos.

Esta Institución, haciéndose eco de la propuesta de una asociación de personas con discapacidad, inició de oficio la [queja 17/3947](#) en la que sugerimos a la Consejería de Fomento y Vivienda que impulsara, mediante las iniciativas normativas que resulten precisas, la **gratuidad en el uso de los transportes públicos** competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía **de los acompañantes de las personas con discapacidad** que necesitan asistencia de una tercera persona en sus desplazamientos.

Como respuesta, la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, nos informa que la Consejería va a iniciar en breve la tramitación de un Decreto por el que se regulan los derechos de



las personas usuarias de servicios de transporte público por carretera titularidad de la Junta de Andalucía que, en su capítulo sobre personas con movilidad reducida, recoge un precepto por el que las personas ciegas o que se desplacen en silla de ruedas tendrán derecho a que su acompañante viaje sin coste adicional y, a ser posible, en el asiento más próximo.

No obstante, se añade que, mientras se completa la tramitación y aprobación del citado Decreto, en los pliegos de las licitaciones para los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros por carretera de la Consejería, figura como condición obligatoria la gratuidad del viaje para el acompañante de las personas ciegas o en silla de ruedas que lo precisen.

1.12.2.3.2 Medidas para mejorar la seguridad vial en nuestras ciudades

En este ejercicio hemos tramitado de oficio la [queja 15/1813](#) ante los municipios de más de 10.000 habitantes de Andalucía motivada por el hecho de que, con frecuencia, la ciudadanía se encuentra en sus itinerarios peatonales y entornos (aceras, jardines, parterres, pasos de peatones, etc.), con **vehículos a motor ilícitamente estacionados**.

Se trata de una infracción que limita la accesibilidad del espacio peatonal, genera riesgos en términos de seguridad vial, afecta notablemente a la calidad ambiental y diseño de los espacios peatonales, deteriora gravemente las infraestructuras, que no están preparadas ni diseñadas para que aparquen vehículos en ellas, por lo que originan destrozos en el acerado, losetas, jardinería, etc. y, además de todo ello, limita la visibilidad de peatones y conductores y contamina visualmente la calidad y ornamentación de estos espacios públicos.

Pues bien, después de recordar la previsiones normativas antes supuestos de esta naturaleza, formulamos Sugerencia para que los municipios incluyan en sus planes de inspección para garantizar el respeto a las normas de regulación del tráfico un plan de inspección destinado a terminar con estas conductas incívicas, que tanto riesgo generan para la seguridad vial de peatones y conductores y tan infaustas consecuencias tienen en la adecuada conservación del espacio urbano.

Estos planes deberían, además de ponerse en marcha, establecer un protocolo de valoración de resultados en términos de eficiencia en relación con el objetivo que se pretende, que no es otro que una tolerancia cero con la existencia de vehículos en las aceras, los espacios públicos peatonales y zonas verdes.

El [resumen](#) que hacemos de los resultados sobre la acogida y posicionamiento de los municipios sobre la Sugerencia es, con carácter general, bastante positivo.

Una pretensión vecinal fue lo que motivó la [queja 14/6071](#) en la que varios vecinos presentaron ante el Ayuntamiento de Andújar (Jaén) un escrito pormenorizando sus quejas y peticiones sobre la calle donde residen sin que, a la fecha de la formulación de la queja, se hubiera emitido respuesta a sus demandas. En su reclamación señalaban que la calle Lope de Vega forma parte de la redonda del tráfico general de la población, por lo que soporta un elevado e intenso nivel de tráfico; por ella, circula gran cantidad de vehículos (coches, tractores, camiones, motocicletas, vehículos de grandes toneladas y alturas, etc.), dañando fachadas, causando desperfectos en los balcones de las viviendas, puertas de los bloques, en la propia vía de circulación, etc., e incluso se sufre el retumbar y vibrar de los edificios, así como una contaminación acústica ambiental muy alta.

Añadían que, debido al doble sentido de circulación de esta calle, el tráfico circula en la misma acera de casa por lo que, día a día, los vecinos corren un alto riesgo al andar por unas aceras estrechas, deterioradas y casi a ras de calle, dando lugar, a que los peatones tengan que andar por la calzada, poniendo en peligro su integridad física y seguridad, en especial en lo que se refiere a personas ancianas y a los menores.

Aunque el Ayuntamiento de Andújar, en un primer momento, no contestó a nuestra resolución, por lo que tuvimos que incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, pasados cuatro meses de ello recibimos la respuesta a nuestra resolución en la que se accedía a la pretensión vecinal



de dotar de sentido único a la calle Lope de Vega y, a tenor de ello, entendimos que quedaba aceptada nuestra Recomendación en tal sentido. En consecuencia, dejamos constancia en este expediente de la resolución favorable de este asunto y queda anulada su inclusión en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía toda vez que, aunque de forma tardía, la Corporación Municipal dio una respuesta positiva a esta demanda vecinal.

La [queja 16/0392](#) la presentó una ciudadana demandando la implementación de medidas de seguridad en un camino municipal para evitar posibles riesgos y accidentes.

El Ayuntamiento, en su informe, nos trasladó que el expediente municipal incoado en torno a este asunto se encontraba pendiente de resolver a la espera de la emisión de un nuevo informe técnico que se había vuelto a recabar.

De acuerdo con ello, manifestamos a la Alcaldía que quedábamos a la espera de conocer la Resolución que se dictara en dicho expediente municipal, así como de que se nos indicara si compartía la opinión de la afectada en el sentido de que resulta necesaria y urgente la implantación de medidas de seguridad en el camino y, de ser así, que nos informara de las medidas a implantar y del plazo aproximado en que se procedería a su instalación.

Iniciamos de oficio la [queja 17/0326](#) al conocer la situación en la que se encontraba la calle Estación, de Gibrleón (Huelva), ante la inseguridad vial que, según el escrito de un vecino que nos hizo llegar la Fiscalía de Seguridad Vial de Huelva, presentaba.

Iniciamos de oficio la [queja 17/2648](#) al conocer, a través de los medios de comunicación, que la población residente en distintas urbanizaciones de la localidad de Carmona (Sevilla) se habría quedado sin parada de autobús metropolitano tras la decisión del Consorcio de Transportes del Área de Sevilla de suprimir la existente en la zona conocida como Camposol, ubicada en el cruce Mairena del Alcor-Brenes, de la línea M-124.

Siempre según estas noticias, se argumentaba que la causa de esta supresión era la inseguridad de la ubicación actual de la parada por encontrarse en medio del arcén, detrás de un quitamiedos y sin marquesina y se indicaba que los vecinos de las urbanizaciones afectadas, las personas que residen o trabajan por la zona y, en especial, los niños que acuden a colegios e institutos, deberían caminar por la autovía hasta llegar a la parada de Pino Grande, que se encuentra casi a un kilómetro de distancia, por lo que los afectados pedían que se buscara una alternativa de ubicación de la parada en las debidas condiciones de seguridad, pero que no se suprima la misma.

Tras recibir la respuesta de la citada Consejería, a través de la Dirección General de Movilidad, entendimos que habían sido atendidas las demandas vecinales para poder seguir contando con las paradas que se tenían que suprimir, pero sin menoscabo para su seguridad, propiciando su ubicación en lugares más adecuados tras hacer las gestiones pertinentes con otras Administraciones Públicas a las que afecta la cuestión.

De acuerdo con ello, considerando que las gestiones de la Consejería habían propiciado que este asunto se encontrara en vías de solución, dimos por concluidas nuestras actuaciones en esta actuación de oficio.

1.12.2.3 Necesitamos más agentes de Policía Local preparados para ejercer el control sobre la conducción bajo los efectos de las drogas

La oficina del Defensor del Pueblo Andaluz, con motivo de la tramitación de la [queja 16/0707](#), iniciada de oficio, elaboró un documento en el que propone una serie de medidas para que los agentes de la Policía Local de Andalucía puedan contar con una formación adecuada y los medios suficientes en materia de seguridad vial y drogas.



Para su elaboración interesamos informe de la Consejería de Justicia e Interior, Federación Andaluza de Municipios y Provincias, Asociación de Jefes y Jefas y Directivos y Directivas de las Policías Locales de Andalucía (AJDEPLA) y de la Asociación de Técnicos de Educación y Seguridad Vial de Andalucía (ATESVAN).

Aunque un resumen del trabajo elaborado se puede consultar en [informe queja 16/0707](#), la conclusión general a la que llegamos fue la siguiente:

“Las políticas de Seguridad Vial tienen una extraordinaria relevancia en todas las personas por los riesgos y consecuencias que se derivan de los accidentes de tráfico.

En la actualidad, se conoce perfectamente que la conducción bajo los efectos de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas supone un extraordinario riesgo para la seguridad vial y que estas sustancias están presentes, en un alto porcentaje, de las víctimas de los accidentes de tráfico.

Por este motivo, y sobre todo a partir del programa de la Unión Europea DRUID, la DGT realiza un gran número de controles en nuestras carreteras llevados a cabo por los agentes de la Guardia Civil. Sin embargo, los agentes de la Policía Local que deben ejercer este control preceptivo en las vías urbanas, con demasiada frecuencia carecen de la formación preceptiva, en los términos del art. 796.1.7º para ejercer tales controles y de los medios técnicos para la práctica de la prueba.

De acuerdo con ello, se hace muy necesario aprobar medidas efectivas que permitan ejercer esta importantísima labor por parte de la Policía Local a fin de evitar, controlar, disuadir y, en su caso, sancionar o poner a disposición de los órganos judiciales competentes a quienes conduzcan bajo los efectos de estas sustancias.

A la vista de la información recibida, formulamos las siguientes Sugerencias:

1) Sugerencia para que, a la mayor brevedad posible, se constituya una Comisión, con representación de la Consejería de Justicia e Interior, Diputaciones Provinciales, Federación Andaluza de Municipios y Provincias y las asociaciones más representativas de los cuerpos de Policía Local de Andalucía para debatir la forma en que se va a afrontar la formación de los agentes de la Policía Local en este ámbito, tanto en la propia Escuela de Seguridad Pública de Andalucía (ESPA) como mediante la impartición de cursos descentralizados, ya sea a nivel provincial, comarcal o en otro ámbito territorial que se determine.

En este contexto, sería interesante valorar la conveniencia de convocar un curso en la ESPA que tuviera por objetivo formar a los agentes de la Policía Local de las ocho provincias para que, a su vez, pudieran formar a otros agentes en ámbitos más descentralizados.

2) Sugerencia para que, dadas las competencias que se atribuye a la Policía Local en vías urbanas, a tenor de lo dispuesto en el art. 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y art. 53 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, así como lo previsto en el art. 796.1.7º de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, se aborde una modificación del Decreto 93/2003, de 8 de Abril, de Homogeneización de los Medios Técnicos de los Cuerpos de Policía Local, así como de la Orden de la Consejería de Gobernación de 15 de Abril de 2009, por la que se establecen las características y diseño de los medios técnicos de los Cuerpos de Policía Local, a fin de que se incluyan, entre el equipamiento con el que debe contar la Policía Local, los medios necesarios para poder llevar a cabo el control de la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, así como aquellos otros que, conforme al informe de AJDEPLA, se consideren imprescindibles para ejercer las competencias inherentes a las funciones que desempeña la Policía Local.

3) Sugerencia a fin de que la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Justicia e Interior, y la Federación Andaluza de Municipios y Provincias realice una campaña informativa recordando a los municipios la obligación de asumir estas tareas de control para mejorar la seguridad vial de nuestras vías urbanas, estableciendo, al mismo tiempo, cauces de colaboración con los municipios para facilitar la formación de los agentes de la Policía Local y, en su caso, la dotación de medios necesarios para ampliar sus funciones.



4) Sugerencia a fin de que la Junta de Andalucía, en coordinación con la Dirección General de Tráfico, realice campañas informativas recordando no sólo los riesgos que conlleva para la seguridad vial la conducción bajo los efectos de las drogas, sino también para los peatones pues, según el Instituto de Toxicología y Ciencias Forenses, sobre un total de 179 peatones fallecidos en accidentes de tráfico y sometidos a autopsia, 83 casos, el 46,3 %, arrojaron resultados toxicológicos positivos al alcohol, drogas de abuso y psicofármacos o a sus combinaciones.

1.12.2.3.4 Dilaciones en la tramitación de reclamaciones ante el Tribunal Económico-Administrativo de Sevilla

En la [queja 15/4257](#), el reclamante nos exponía que, con fecha 23 de septiembre de 2013, se enteró por aviso de su entidad bancaria que su cuenta corriente había sido embargada por importes sucesivos de 244,26 euros y 7,11 euros, a raíz, por la información a la que pudo acceder, pues no había recibido antes ninguna notificación, de una denuncia por mal estacionamiento. Interpuso recurso de reposición contra la diligencia de embargo y, al ser desestimado por silencio administrativo, la correspondiente reclamación Económica Administrativa en noviembre de 2015. El 28 de marzo de 2014 le fue notificada la desestimación del Recurso de Reposición, unos 7 meses después de su interposición. Sin embargo nos exponía que, con fecha 31 de agosto de 2015, en la que nos remitió su queja, aún se encontraba a la espera de la resolución de la Reclamación Económica Administrativa, habiendo transcurrido más de 21 meses desde su presentación.

Tras diversas actuaciones con el Ayuntamiento de Sevilla, dado el retraso en emitir sus resoluciones ante las reclamaciones dirigidas al Tribunal Económico Administrativo del Ayuntamiento de Sevilla, formulamos a la Alcaldía-Presidencia [resolución](#) consistente en Recomendación de que adopte las medidas necesarias para dotar a este órgano municipal de los suficientes medios para evitar estos retrasos, así como que se realice una auditoría de su funcionamiento para concretar las causas y carencias de medios y, en su caso, adoptar las medidas oportunas para conseguir una mayor eficacia y celeridad en la tramitación de las reclamaciones y que no se convierta en un obstáculo para que la ciudadanía ejerza sus derechos de recurso en materia sancionadora.

Como respuesta a esta resolución, el Ayuntamiento nos dio cuenta de la resolución estimatoria dictada en cuanto a la reclamación económico-administrativa interpuesta por el reclamante añadiendo, en cuanto al contenido de nuestras Recomendaciones, que siguiendo las mismas, había sido aprobado el aumento de los vocales de dicho Tribunal hasta el máximo permitido de nueve, habiéndose producido el reciente nombramiento de un vocal y quedando actualmente dos por nombrar. Se estimaba que ello debería tener un efecto directo en el incremento de las resoluciones de las reclamaciones planteadas y en la puesta al día del Tribunal, garantizando la debida tutela a la ciudadanía antes de tener que acudir a la jurisdicción contencioso-administrativa, disminuyendo así la conflictividad en materia tributaria.

1.12.2.3.5 Los procedimientos sancionadores en materia de tráfico deben instruirse con las debidas garantías

Esta Institución, con motivo de la tramitación de la [queja 16/5704](#) recomendó al Ayuntamiento de Sevilla que dejara sin efecto la sanción impuesta pues la [falta de colocación visible de tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida](#) no está prevista en la ley como sancionable.

Como quiera que tales hechos se conformaron en el curso de la tramitación de la queja, limitándose en su informe la Policía Local a ratificarse en que *“las alegaciones aportadas por el denunciado no aportan datos nuevos o distintos de los que fueron constatados por el Agente en el momento de ser formulada la denuncia, por lo que se RATIFICA que los hechos se produjeron tal y como se indica en la denuncia y que los mismos son constitutivos de la infracción denunciada, ya que el vehículo NO tenía expuesta la tarjeta de minusválido en el momento de la denuncia del vehículo”*, formulamos resolución en la que recomendamos que, en aplicación del principio constitucional de legalidad sancionadora, que impide sancionar conductas no contempladas expresamente como infracción en una norma con rango de Ley, en este caso, la falta de colocación visible de la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida, mediante el procedimiento que



se estime procedente previos trámites legales oportunos, se dejara sin efecto la sanción de multa de 200 euros impuesta al reclamante.

El interesado de la [queja 16/6217](#) nos exponía, en síntesis, que en junio de 2016 fue denunciado por agentes de la Guardia Civil en el casco urbano del municipio jiennense de Torreperogil por conducir de forma manifiestamente temeraria, resultando que, tras la correspondiente tramitación de expediente sancionador por parte del Ayuntamiento, se le había impuesto sanción económica y la retirada de seis puntos del carné de conducir.

Tras recibir el preceptivo informe que confirmaron los hechos que motivaron la presentación de la queja, formulamos, en base a las consideraciones que trasladamos al Ayuntamiento de Torreperogil (Jaén), resolución por la que le recordábamos que la competencia para formular denuncias, como agentes de la autoridad, en el caso urbano corresponde a la Policía Local.

En el caso de la [queja 17/1828](#) el supuesto de hecho era, justamente, el contrario: la tramitación del expediente de denuncia se había llevado a cabo por el Ayuntamiento de Bedmar y Garcíez (Jaén) pese a tratarse de una vía interurbana en la que tiene competencia la Policía Local para denunciar, pero no para tramitar la denuncia.

Dicho de otro modo, como agentes de la autoridad, a los miembros de la Policía Local únicamente les corresponde tramitar denuncias en las vías urbanas. Así se infiere, también, de lo dispuesto en el art. 5 del RDL 6/2015, que delimita las competencias del Ministerio del Interior, que en su aptdo. i) estipula que corresponde al Ministerio del Interior «la vigilancia y disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en travesías cuando no exista policía local, así como la denuncia y sanción de las infracciones a las normas de circulación y de seguridad en estas vías».

Cuestión distinta son las denuncias que, como cualquier ciudadano, pueden realizar con carácter voluntario y que, lógicamente, en tal caso no cuentan con el valor probatorio que sí poseen las realizadas por los agentes de la autoridad en el ejercicio de sus funciones.

De acuerdo con ello y dado que la denuncia por no respetar la marca longitudinal se formuló como consecuencia de un hecho que, según la Policía Local, había tenido lugar en una vía interurbana y tal denuncia se efectuó como agentes de la autoridad, hay que concluir que la misma se tramitó sin poseer competencia para ello, ya que tal función corresponde al Ministerio del Interior (agentes de la Guardia Civil).

Si tal motivo fue alegado por el interesado durante el procedimiento debió de aceptarse siendo, de lo contrario, la resolución por la que se impone la sanción nula de pleno derecho por aplicación del art. 47.1.b) de la Ley 39/2015, de 1 de Octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Para el caso de que el procedimiento esté concluso, se deberá proceder a su revisión de oficio por los trámites del art. 106 y ss. de la mencionada Ley procedimental. Por ello, trasladamos nuestras consideraciones a la Alcaldía-Presidencia del citado Ayuntamiento y resolución en la que recomendábamos, previos los trámites legales oportunos, que se procediera a la revisión de oficio de la resolución que impuso la sanción y que se dieran instrucciones oportunas a la Jefatura de Policía Local de forma que los agentes de la Policía Local actúen dentro del ámbito competencial establecido por el mencionado RDL 6/2015.



ESTE TEMA EN OTRAS MATERIAS

1.1 ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, TRIBUTARIAS Y ORDENACIÓN ECONÓMICA

1.1.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.1.2.1 Administraciones Tributarias

1.1.2.1.2 Gestión de tributos, bonificaciones, beneficios y exenciones en las Ordenanzas Fiscales municipales

...

Cuestión en la que hemos encontrado una cierta resistencia, por parte de las Entidades Locales respecto de las que recibimos queja, al momento de la equiparación en los beneficios fiscales en la Ordenanza reguladora del **Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica** (IVTM).

En las quejas a que aludimos, los interesados pretendían la equiparación de las situaciones de pensionistas de la Seguridad Social por incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y de pensionistas de clases pasivas en situación de jubilación o de retiro por incapacidad permanente o inutilidad para el servicio, con los derechos que corresponden a las situaciones de discapacidad en grado igual o superior al 33 %

En el 2017, sobre este asunto, hemos tratado la queja 15/6157, en la que se planteaba otra cuestión vinculada a la denegación de exenciones por discapacidad en el IVTM, pero esta vez el problema por el que la persona afectada acudía a la Institución era o revestía naturaleza mas formal que jurídico material.

La persona **cuestionaba que resultase necesaria la actualización de su certificado de discapacidad cuando el mismo había sido expedido con carácter indefinido** y se preguntaba si, para el caso de ser necesaria dicha actualización, no resultaría más eficaz establecer un cauce de comunicación entre las Administraciones implicadas que evitara desplazamientos innecesarios a las personas discapacitadas y tener que soportar las colas que se producían en el Servicio correspondiente de la Delegación Territorial de la Consejería de Salud, Igualdad y Políticas Sociales como consecuencia de la saturación derivada de la gran demanda de los certificados referidos.

Considerando razonable el planteamiento de esta persona optamos por formular una **Sugerencia** al organismo de gestión tributaria pidiéndole que se coordinase con la Delegación Territorial de la Consejería de Salud, Igualdad y Políticas Sociales para la acreditación documental de los requisitos necesarios para la concesión de la exención por discapacidad.

La Administración interpelada se mostraba receptiva a nuestra propuesta y se comprometía a analizar, conforme a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la obtención directa de documentos emitidos por otras Administraciones Públicas, evitando así los inconvenientes y dificultades denunciados por la persona interesada en nuestra queja.

...



1.3 DEPENDENCIA Y SERVICIOS SOCIALES

1.3.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.3.2.3 Personas Mayores

1.3.2.3.4 Transporte público

Ya se dio cuenta en el Informe 2016 de la queja iniciada por el desacuerdo con la existencia de **distintos precios para las personas usuarias de la Tarjeta Andalucía Junta sesentaycinco** para un viaje en autobús con el mismo origen y destino, al ser realizados por dos concesionarias distintas (**queja 15/5374**). La Agencia de Servicios Sociales y Dependencia de Andalucía ha aceptado la Sugerencia formulada por lo que, aunque no considera posible resolver por el momento la aludida diferencia tarifaria por problemas de viabilidad técnica, ha manifestado que tendrá en cuenta la misma para cuando sea posible acometer la reforma.

1.4 EDUCACIÓN

1.4.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite: Enseñanzas no universitarias

1.4.2.5 Servicios Educativos complementarios

...

En cuanto al **servicio complementario de transporte escolar** tenemos que lamentarnos de que no se haya procedido también a revisar el Decreto 287/2009, de 30 de junio, por el que se regula, por lo que se sigue sin dar una respuesta adecuada a todas aquellas familias cuyos hijos e hijas tienen que utilizarlo para desplazarse de una localidad a otra para poder estudiar el nivel educativo que le corresponde.

La mayoría de los problemas se refieren a rutas o paradas que están en vías de desaparecer y que unos hermanos pueden utilizar y otros no; alumnos y alumnas que acuden a un centro no adscrito y que no pueden utilizar el transporte escolar ya existente para centros próximos al suyo; y alumnos y alumnas que están escolarizados en un centro adscrito pero que no se encuentra autorizado como receptor de transporte.

Y todas estas negativas a prestar el servicio, a pesar de que los autobuses o vehículos que lo prestan tienen plazas libres al no estar su ocupación al 100%, por lo que podrían ser perfectamente utilizadas por el alumnado que lo necesita (queja 1668, queja 17/1906, queja 17/2220, queja 17/2338, queja 17/3043, queja 3045, queja 17/3494 y queja 17/4824).

Parece, no obstante, que hasta este momento la Administración educativa no ha estimado oportuno, o no ha visto posible, establecer unos nuevos criterios que permitan la utilización de este servicio por parte de un alumnado que, evidentemente, lo precisa.

...



1.6 POLÍTICAS DE IGUALDAD DE GÉNERO

1.6.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.6.2.7 Área de Sostenibilidad

En el Área que se tramitan las quejas que se presentan en torno a la agricultura, pesca, medio ambiente, urbanismo, obras públicas y tráfico y transportes, se han presentando un total de 1.062 quejas. Si deseamos las que no se ha podido determinar el sexo de las personas y las presentadas por personas jurídicas o abiertas de oficio, nos quedan 1.005 quejas; de ellas, el 66,57 % (669 quejas) han sido presentadas por hombres y 33,43 % (336 quejas) por mujeres.

Aunque las distintas materias, con la excepción de las referentes a agricultura, el porcentaje de quejas presentadas por mujeres en este Área se sitúa en torno al 30 %, hay que destacar que en las que existe un mayor porcentaje de mujeres son las que se presentan en las materias de obras públicas (37,89 %) y de urbanismo (39,17%).

Llama la atención que ninguna de las quejas presentadas por mujeres en estas materias hacían alusión directa o indirecta a cuestiones de género, sino que el motivo de presentación de las mismas se centraba en disfuncionalidades en el funcionamiento de la Administración o vulneración de derechos de las personas reclamantes o de miembros de su familia, sin hacer referencia a una incidencia singular por razón de género.

En realidad, esa ausencia de quejas motivadas por esta causa tal vez tenga su base en los escasos estudios sobre la incidencia que el planeamiento urbanístico, la movilidad y el medio ambiente puede tener en los derechos de la mujer y las situaciones de discriminación que se generan.

Todo ello a pesar de que la configuración del modelo de ciudad, como ocurre con cualquier construcción social, el protagonismo y la perspectiva de quienes fundamentalmente han intervenido en su diseño y planificación no han tenido en cuenta esa perspectiva.

Conocemos que en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía (en adelante LPIGA) se contienen diversos preceptos para intentar subsanar esta importante omisión (artículos 37, 53 y ss), pero creemos que no existe todavía una conciencia clara por parte de los responsables públicos que afronte con compromiso tener presente la mencionada perspectiva.

Pero poco a poco se van dando pasos en la dirección correcta. Tal fue el caso de la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, en el recurso de casación 2676/2012, por la que se anuló el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Occidental de la provincia de Málaga, por no contar con el preceptivo informe sobre impacto por razón de género. Y esto sin que sirva de justificación para su no elaboración la naturaleza presuntamente neutral de la norma o plan aprobado.

Como reconoce el propio Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, que prevé en su artículo 5.2 esa eventualidad y establece que «En el caso en que la disposición no produzca efectos, ni positivos ni negativos, sobre la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, se reflejará esta circunstancia en el informe de impacto de género, siendo en todo caso necesario revisar el lenguaje del proyecto para evitar sesgos sexistas».

Dentro de la Jornada que esta Institución organizó sobre la Nueva Agenda Urbana en 2017 se puso de manifiesto el lugar prioritario que debe ocupar el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 5, que no es otro que *“Lograr la igualdad entre géneros y empoderar a las mujeres y niñas”*.

Así podemos leer en la [web de Naciones Unidas](#), a propósito del ODS 11, en el que se centra la Nueva Agenda Urbana lo siguiente:



“Si bien el desplazamiento hacia las ciudades desempeña un papel fundamental en la aceleración del desarrollo -especialmente generando crecimiento económico- no ha sido tan eficaz en otros ámbitos, como, por ejemplo, a la hora de promover la igualdad de género. Actualmente, la mayoría de mujeres que viven en asentamientos urbanos se siguen enfrentando a múltiples dificultades.

Las mujeres y las niñas a menudo temen y sufren la violencia sexual y otras formas de violencia, lo que afecta a sus vidas cotidianas y les impide disfrutar de su libertad así como de la ciudad y de sus espacios públicos. En Londres, un estudio de 2012 reveló que el 43 por ciento de las mujeres jóvenes había sufrido algún tipo de acoso en la calle durante el año 2011, y, en Port Moresby, un estudio de alcance realizado por ONU Mujeres indicó que más del 90 por ciento de las mujeres y las niñas había sufrido algún tipo de violencia sexual al acceder al transporte público [2].

Con frecuencia, los suburbios carecen de infraestructuras y servicios públicos, lo que incluye infraestructuras e instalaciones relacionadas con la salud sexual y reproductiva. Por ejemplo, un análisis reciente de los datos de la Encuesta de Demografía y Salud procedentes de 30 países de ingresos bajos y medianos de África, Asia y América Latina sobre el acceso a servicios neonatales y de maternidad para grupos de diferentes niveles de pobreza reflejó que, en algunos casos, los índices de mortalidad materna, neonatal e infantil en los subgrupos urbanos pobres y marginados pueden ser tanto o incluso más altos que entre la población pobre rural.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible reconoce la relación entre igualdad de género y el desarrollo sostenible urbano. La visión del ODS 11, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente vinculada con el ODS 5 sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios públicos y los servicios públicos seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.

En Hábitat III y en los procesos que la preceden, ONU Mujeres ha defendido y respaldado firmemente la elaboración de la Nueva Agenda Urbana otorgando protagonismo a los derechos de las mujeres, fomentando que todas las partes interesadas aprovechen la oportunidad de modelar ciudades sostenibles, sensibles al género e inclusivas, y que presten su apoyo a la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible respetando su auténtica esencia de inclusión e igualdad”.

En fin, poner fin a la violencia de género y crear ciudades seguras y espacios públicos seguros, amables y tolerantes para todas las personas, a fin de que éstas puedan vivir y trabajar sin miedo a la violencia e intimidación.

1.8 MEDIOAMBIENTE

1.8.1 Introducción

...

La segunda cuestión que deseamos destacar en este Informe es la actuación que hemos iniciado, a través de la [queja 17/5612](#), relacionada con la **contaminación acústica que genera el tráfico rodado** y las medidas que se podrían adoptar para mitigarlo.

El tráfico rodado se ha convertido en una fuente permanente de contaminación de nuestras ciudades, causante de diversos daños ambientales y de un importante impacto en la salud de la ciudadanía.

Esta realidad, que es completamente conocida, está exigiendo un cambio en el modelo de movilidad que, si consultamos las páginas web de un gran número de municipios, parece que ya se ha producido e, incluso, que se ha consolidado como realidad cotidiana en nuestras ciudades.



Nada más lejos de la realidad. Basta salir cada mañana de nuestros domicilios para verificar que el protagonismo en la movilidad y en la ocupación del espacio público no lo han asumido, todavía -aunque con muy distintas velocidades, se vaya avanzando en la dirección correcta-, los desplazamientos a pie, el uso de la bicicleta y los transportes públicos colectivos propulsados por energías limpias.

Por ello, queremos dedicar unas líneas a la contaminación acústica por la clara incidencia que tiene en distintos derechos constitucionales que se pueden verse afectados por el ruido. Tal es el caso del derecho a la protección de la salud (art. 43 CE), íntimamente relacionado con el derecho al descanso. La Organización Mundial de la Salud (OMS) nos recuerda que una gran parte de la población está afectada por valores superiores a los objetivos de calidad establecidos en la normativa y, concretamente, a los aconsejados por la OMS, y que sufre molestias y elevados niveles de estrés, alteración del sueño, reducción de la capacidad cognitiva y riesgo elevado de enfermedades cardíacas y respiratorias. En la misma línea se ha manifestado, de manera retirada, la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA).

La contaminación acústica conlleva la vulneración del derecho a un medio ambiente adecuado reconocido constitucionalmente (art. 45 CE) y en el Estatuto de Autonomía para Andalucía (Ley Orgánica 2/2007, de 19 de Marzo) por su incidencia en la calidad de vida.

La contaminación acústica, cuando supera determinados niveles, puede suponer, como tienen reconocido el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo, una vulneración del derecho a la intimidad personal y familiar en el domicilio (art. 18.1 CE).

Por todo ello no es extraño que el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015), establezca en su art. 5, apartado a), que todos los ciudadanos tienen derecho a «Disfrutar de una vivienda digna, adecuada y accesible, concebida con arreglo al principio de diseño para todas las personas, que constituya su domicilio libre de ruido u otras inmisiones contaminantes de cualquier tipo que superen los límites máximos admitidos por la legislación aplicable y en un medio ambiente y un paisaje adecuados».

Pero hay un segundo motivo por el que vamos a dedicar unas páginas a la contaminación acústica: la provocada por el tráfico rodado y es que éste es el principal agente contaminante del ruido. De hecho, aproximadamente el 80% de esta contaminación tiene su origen en el tráfico rodado. Así lo tiene reconocido la OMS y la AEMA. En este sentido, se considera que el ruido provocado por el tráfico rodado es el segundo factor de estrés medioambiental más decisivo de Europa, por detrás de la polución atmosférica. Por ello, hemos iniciado de oficio esta queja.

Creemos que **ha llegado la hora de actuar** pues se trata de una tipología de contaminación que pese a las graves afecciones que ocasiona, ha sido considerada como contaminación “limpia” porque solo existe mientras hay emisiones, una vez que desaparece su fuente no queda ningún tipo de contaminación residual.

La lucha contra la contaminación acústica del tráfico rodado es un reto que tiene la enorme ventaja de que se puede combatir con medidas no excesivamente costosas y que tiene una incidencia inmediata en la mejora de la calidad de vida. Del resultado de esta investigación informaremos en el próximo Informe Anual.

...



1.8.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.8.2.8 Contaminación acústica

1.8.2.8.5 Contaminación acústica provocada por el tráfico rodado

El tráfico rodado se ha convertido en una fuente permanente de contaminación de nuestras ciudades, causante de diversos daños ambientales y de un importante impacto en la salud de la ciudadanía. La emisión de gases y partículas afecta seriamente a la salud, a lo que se une la contaminación acústica provocada por el ruido.

La actual sensibilidad de la que se hizo eco la Directiva Europea 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, ponen de manifiesto la trascendencia que en la actualidad tiene la lucha contra la contaminación acústica.

Pues bien, el tráfico rodado es el principal agente contaminante del ruido. De hecho, aproximadamente el 80% de esta contaminación tiene su origen en el tráfico rodado. Así lo tiene reconocido la OMS y la AEMA. En este sentido, se considera que el ruido provocado por el tráfico rodado es el segundo factor de estrés medioambiental más decisivo de Europa, por detrás de la polución atmosférica.

Debido a ello y con objeto de evaluar la situación y programar medidas que consideremos oportunas para que disminuya la contaminación acústica originada por los vehículos a motor, hemos iniciado la [queja 17/5612](#), en la que hemos elaborado un cuestionario que se ha enviado a todos los municipios de más de 10.000 habitantes.

En la [queja 15/1075](#), los promotores, con domicilio en el municipio gaditano de El Puerto de Santa María, exponían, en esencia, la problemática de ruidos que venían sufriendo por la carga y descarga de mercancías, en el espacio para ello autorizado por el Ayuntamiento, a un local de venta al por menor de ultramarinos y otros productos, situado bajo su vivienda. Sin embargo, también vendían, aseguraban, al por mayor frutas y verduras, de tal forma que la carga y descarga generaba elevados niveles de ruidos, insoportables por estar su domicilio justo sobre dicha zona de carga y descarga.

En este supuesto, como en otros anteriores, recomendamos al Ayuntamiento que se adopten todas las medidas legales que sean necesarias para eliminar la contaminación acústica que están padeciendo los promotores de la queja por la ubicación bajo su domicilio de la zona de carga y descarga del establecimiento sito en los bajos del mismo.

1.8.2.9 Contaminación atmosférica

...

El interesado de la [queja 17/1750](#) denunciaba en su escrito de queja las molestias, tanto por contaminación acústica como atmosférica, de "los autobuses de gran recorrido (...), que salen de la estación de autobuses central y se incorporan a la avenida Andalucía por el paseo de los Tilos". Tras admitir a trámite la queja y dirigirnos al Ayuntamiento de Málaga, la Delegación Municipal correspondiente nos informó que esta contaminación es muy similar a la que provoca el tráfico en otras calles cercanas. En este sentido, de la información remitida se deriva que existe, según el índice Lden (índice de ruido día-tarde-noche), una alta contaminación acústica en el Paseo de Los Tilos, bastante superior al nivel recomendable por la OMS y la propia normativa de protección contra la contaminación acústica. Ello, con independencia de que en otras calles cercanas, la situación no es distinta.

Ante lo informado por el Ayuntamiento cabían dos opciones, la primera entender que, en principio, el problema no tiene solución, pues según se desprende del informe del Ayuntamiento, el alivio ambiental que se puede generar en la calle del interesado agravaría la situación de los residentes en las calles cercanas a donde se derivaría el tráfico de autobuses de la calle Tilos; la segunda intentar, no obstante la dificultad



que entraña, dar una respuesta a una demanda social cada vez más presente en nuestras ciudades, de acuerdo con una nueva sensibilidad hacia este tipo de contaminación que está haciendo que nuestras ciudades adopten una diversidad de medidas, antes impensables, para aumentar la calidad de vida de la ciudadanía y su derecho a la protección de la salud y el descanso.

Justamente por ello enviamos Recomendación para que, con el fin de alcanzar los objetivos de calidad acústica a los que tienen derecho las personas residentes en esta calle, se adopten cuantas medidas sean necesarias (a título de ejemplo, instalar un tipo de asfaltado determinado, limitación de velocidad, colocación de radares, etc.) para disminuir el ruido al que están sometidos estos ciudadanos. Cuáles sean esas medidas concretas es una cuestión que corresponde a ese Ayuntamiento, en el ejercicio de sus competencias legales.

Ello, sin perjuicio de que dadas las características de la calle Los Tilos y si se comparte lo alegado por el interesado en relación de las consecuencias especialmente perniciosas que la contaminación genera en la misma debido a su estrechez, se estudie la posibilidad de cambiar el destino de algunos autobuses, singularmente de aquellos que por no ser urbanos generan una menor demanda por parte de los residentes en esta calle que, al parecer, tiene una población de cierta entidad.

...

1.8.3 Actuaciones de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas

1.8.3.1 Actuaciones de oficio

...

• [Queja 17/5612](#), dirigida a todos los municipios de Andalucía con más de 10.000 habitantes, a los que hemos remitido un cuestionario sobre el ruido provocado por el tráfico rodado.

...

1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.12.2.2 Obras públicas e infraestructuras

1.12.2.2.1 Obras públicas

...

La [queja 14/4892](#) la iniciamos de oficio para conocer si el Ayuntamiento de Sevilla iba a presupuestar la redacción de un plan programado para auditar la eficacia y riesgos del **carril bici** de Sevilla, así como la eliminación de los “puntos negros” en su recorrido. En su tramitación, formulamos [resolución](#) al Ayuntamiento de Sevilla.



En su respuesta, la Tenencia de Alcaldía de Hábitat Urbano, Cultura y Turismo nos dijo, en síntesis, en qué se concretaban las actuaciones previstas, que se enmarcaban, en lo substancial, en la redacción del Programa de la Bicicleta 2016-2020, que recoge diversas actuaciones para incrementar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, así como un estudio pormenorizado del estado de conservación de los carriles bici (que servirá para programar las actuaciones y dotarlas económicamente y subsanar las patologías que se detecten). A ello se añadía el contrato de mantenimiento en vigor que, para el corriente ejercicio 2017, introducía diversas mejoras, como una plataforma de gestión integral del servicio de mantenimiento y un aumento de su presupuesto.

Por último, ante el descenso del número de usuarios del servicio de alquiler de bicicletas, Sevici, se anunciaba una posible modificación de la tipología de los abonos para dar respuesta a la demanda existente y de sus precios.

...

Iniciamos de oficio la [queja 17/0958](#) cuando tuvimos conocimiento de la situación de la **estación de autobuses de La Línea de la Concepción** (Cádiz) que, según los medios de comunicación, se encontraba en mal estado de conservación y mantenimiento. Como respuesta, el Ayuntamiento nos trasladó un informe de la empresa concesionaria del que se desprende que se habían realizado pequeñas mejoras en la Estación para su debido acondicionamiento que, al parecer, el Ayuntamiento daba por suficientes.

...

1.12.2.2 Rentabilizar las infraestructuras públicas

...

También de oficio iniciamos la [queja 16/1775](#) al tener conocimiento, por las noticias aparecidas en los medios de comunicación, de la situación de la ciudad de **Granada** con motivo de la ejecución de distintas obras en las **líneas ferroviarias**, que se encuentra sin conexión alguna con la capital de España y demás ciudades por este importantísimo medio de transporte de personas y mercancías.

La consecuencia, entre otras, es que, en la actualidad y en una ciudad en la que tanta trascendencia para sus intereses económicos tiene el turismo, se dificulta ostensiblemente su llegada de éste, sin por supuesto olvidar las consecuencias que tiene para todas aquellas personas que, por razones de parentesco, trabajo u otras motivaciones, utilizan habitualmente este medio de transporte. A todas ellas se les obliga, desde hace algún tiempo, a utilizar autobuses que suplen esa imprescindible conexión de las líneas ferroviarias con la ciudad.

Pues bien, con motivo de esta queja nos dirigimos, en vía de colaboración, a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales. En la actualidad continúa tramitándose la queja por esta Institución y en el curso de la misma hemos planteado a la citada Defensoría que la frustración causada por un mal funcionamiento de la administración, que ha traído consigo un retraso de años en la puesta en servicio de la línea de alta velocidad, debería provocar una investigación sobre lo acontecido. Además, manifestábamos que, con independencia de las responsabilidades políticas y/o administrativas en las que se haya podido incurrir, lo cierto es que, como resultado final, la ciudad de Granada no va a poseer una línea de doble vía de alta velocidad normalizada hasta no se sabe qué fecha.

El tratamiento que está recibiendo la histórica demanda de que la ciudad de Granada cuente, como Sevilla, Málaga, Córdoba o Madrid, por citar sólo algunas ciudades, con una línea de alta velocidad con las características inherentes a la misma, no tiene justificación, quedando, al mismo tiempo, aislada durante años por ferrocarril. No se puede decir que haya sido ejemplar y, desde luego, no ayuda a fortalecer la confianza de la ciudadanía en las instituciones. Antes al contrario, genera frustración y desconfianza.

El Defensor del Pueblo Andaluz ha solicitado que la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales haga actuaciones para que se garantice una fecha en la que, con independencia de la solución provisional que



se haya dado a la vía de alta velocidad, se garantice a la ciudad que va a contar con una doble vía de alta velocidad en todo el trayecto entre Granada y la estación de Antequera. Este compromiso a fecha cierta nos parece irrenunciable.

...