



social de ejecutar y poner en servicio esta infraestructura, ofreciendo una solución técnica a la demanda de movilidad existente en esta zona.

1.12.2.3 Transportes, movilidad y tráfico

1.12.2.3.1 Transportes y movilidad

1.12.2.3.1.1 Usurpación, por la vía de hecho, del espacio público peatonal

El Defensor del Pueblo Andaluz, 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), ha sugerido a todos los Ayuntamientos de Andalucía de más de 10.000 habitantes, en la **queja 15/1813**, abierta de oficio que incluyan en sus planes de inspección una intervención 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 definitiva, creemos que, a la hora de perseguir las infracciones en materia de tráfico es muy importante establecer objetivos que prioricen las intervenciones de la Policía Local. En este contexto y a la vista de la naturaleza insolidaria e incívica de estas infracciones y del riesgo que conlleva estacionar los vehículos sobre las aceras y otros espacios destinados al uso peatonal –infracciones que el legislador decidió, en tales supuestos, calificar como graves–, sorprende la habitualidad con la que infinidad de conductores infringen esta normativa.

Justamente por ello, hemos **formulado** una Sugerencia a estos municipios para que incluyan en sus planes de inspección llevar a cabo una inspección específica destinada a terminar con estas conductas incívicas que generan riesgos para la seguridad vial de peatones y conductores, obstáculos para la accesibilidad y negativas consecuencias en la conservación del espacio público peatonal.

1.12.2.3.1.2 El uso intensivo del vehículo de motor privado es incompatible con la movilidad sostenible

Desde distintos foros, asociaciones, agentes públicos, medios de comunicación, etc., se viene insistiendo, cada vez más, en la insostenibilidad de un modelo de movilidad en nuestras ciudades que descansa, fundamentalmente, en el uso del vehículo a motor de titularidad privada.

Ni el calentamiento global, ni la contaminación atmosférica, ni la contaminación acústica que, en el día a día, provoca su uso toleran el mantenimiento preferente de este medio de desplazamiento en el largo plazo. A todo ello hay que añadir el altísimo consumo de suelo de dominio público y el alto coste económico, en términos comparativos, que demanda este medio de transporte.

Sin embargo, cuando buscamos medios alternativos para impedir la congestión del tráfico, su ineficacia y la prolongación de los efectos negativos mencionados, vemos que algunas de estas medidas son, en general, bien aceptadas, como por ejemplo el fortalecimiento de los transportes públicos o la creación de carriles bici. Pero, por el contrario, cuando se adoptan medidas de restricción del tráfico en determinadas zonas o calles, o se establecen estacionamientos limitados o la denominada ORA, suelen surgir importantes conflictos vecinales, sociales, etc.

No corresponde a esta Institución, en modo alguno, proponer y, aún menos, establecer el modelo de ordenación del tráfico, aunque sí somos conscientes que el futuro pasa necesariamente por un **modelo de movilidad sostenible que implica el establecimiento de un potente transporte colectivo, el uso de la bicicleta y el fomento de la movilidad peatonal**.



Ahora bien, lo que sí estamos completamente convencidos es que el diálogo, la confrontación de puntos de vista y el consenso final es la vía que puede garantizar, a largo plazo, la adhesión social y la eficiencia de las medidas que se adopten en relación con la ordenación del tráfico y la movilidad sostenible.

En este contexto, admitimos a trámite la [queja 14/3255](#), a la que sumamos otras presentadas por distintos colectivos sociales, asociaciones, sindicatos, etc., mostrando **su disconformidad con los criterios de implantación de la zona azul en determinados lugares de la ciudad de Sevilla**.

Por nuestra parte, después de interesar los oportunos informes y mantener reuniones con los colectivos que acudieron a la Institución por esta cuestión, enviamos un escrito al Ayuntamiento de Sevilla en el que, entre otros extremos, manifestábamos que el «ius variandi» inherente a la acción política es una facultad incuestionable de todo gobierno local. Partiendo de esta premisa, es lo cierto que, como manifestamos siempre que se nos presenta una queja en la que amplios colectivos cuestionan el modo en el que se han ejercido competencias legalmente atribuidas a la Administración, el respeto a las normas que regulan la acción administrativa no solo no impide sino que, al contrario, aconseja que las decisiones adoptadas dentro del marco de discrecionalidad que el «ius variandi» ampara, se adopten en un escenario de debate y máximo consenso que respalde socialmente las medidas puestas en marcha.

Respecto de la implantación de la zona azul, es claro que en la ciudad de Sevilla, y en otras capitales andaluzas, hay calles en las que es, literalmente, imposible aparcar de una forma “legal” y las alternativas, consistentes en tolerar diariamente la doble fila y una congestión permanente de las calles, no son sostenibles, en modo alguno, en términos de movilidad. Cualquiera que sea el modelo de movilidad por el que las autoridades locales opten en una ciudad, es evidente que tiene que ser social y ambientalmente sostenible y eficiente para alcanzar el fin perseguido con su implantación.

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

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

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

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

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

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



1.12.2.3.1.3 El “eurotaxi” necesita apoyo de los gobiernos locales

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

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

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

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

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

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

1.12.2.3.1.4 Pasos a nivel: la siniestralidad que no cesa

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

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

Recibimos el informe interesado y tras una valoración de su contenido, **formulamos** a la Alcaldía-Presidencia del municipio de Calañas Sugerencia de que, por parte de ese Ayuntamiento, se realicen las gestiones



precisas para determinar el momento de circulación del paso a nivel donde se produjo el accidente y del resto de los que existan en ese término municipal y, en base a los datos que ofrezca, que se interese de ADIF, como organismo gestor de la vía férrea, la posible supresión de aquellos en los que su momento de circulación lo aconseje o, en su caso, la adopción de nuevas medidas de seguridad y señalización a fin de evitar otros accidentes como el que ha motivado la tramitación de este expediente de queja.

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

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

Sin perjuicio de ello, instamos a que el Ayuntamiento siga desarrollando, por sí mismo o solicitándolo a ADIF, cuantas actuaciones sean aconsejables con objeto de seguir implementando las medidas de seguridad en los pasos a nivel de ese municipio, mientras no sea posible afrontar su total eliminación, con objeto de evitar futuros accidentes. También se ha dado cuenta de las actuaciones desarrolladas en esta actuación de oficio a ADIF a fin de que, en la medida de lo posible, estudie la aplicación de nuevas medidas de seguridad en los pasos a nivel de este municipio o se aborde su eliminación en caso de disponerse de la dotación presupuestaria precisa para ello.

1.12.2.3.2 Tráfico

1.12.2.3.2.1 Los Ayuntamientos deben comprometerse más con la seguridad vial

En su día, esta Institución se dirigió, en la [queja 13/6365](#), abierta de oficio, a todos los municipios andaluces de más de 20.000 habitantes con objeto de, en vía de Sugerencia, proponerles que asumieran el compromiso de **destinar el importe obtenido por la ejecución de las sanciones de tráfico a fines que guarden una conexión con el fomento de la seguridad vial**.

Tras recibir una amplísima información de los Ayuntamientos, se les envió un escrito en el que les comunicábamos que dábamos por concluidas nuestras actuaciones y hacíamos una amplia valoración de las respuestas obtenidas. A modo de resumen, nuestras conclusiones fueron las siguientes:

“1. La inmensa mayoría de los municipios no sólo se han mostrado favorables a la adopción de esta medida sino que, con frecuencia, nos manifiestan que destinan una cantidad muy superior a cuestiones relacionadas con la seguridad vial, que el importe recaudado por multas.

2. Hay un segundo grupo de municipios que nos manifiestan que están estudiando las posibles vías para articular el mecanismo o poner en práctica la sugerencia formulada.

3. Algún municipio nos dice que lo que tienen previsto es que se pueda sustituir la sanción pecuniaria por trabajos para la comunidad.

4. Como adelantábamos al principio, hay, también, algún municipio que considera que no podrían