



1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.12.2.1 Urbanismo

1.12.2.1.1 Disciplina urbanística

1.12.2.1.1.1 Construcciones ilegales en suelo no urbanizable

De acuerdo con el compromiso adquirido por la Institución con la protección de suelo no urbanizable, este año vamos a dedicar nuestro comentario sobre la disciplina urbanística a tres quejas de oficio a cuya apertura procedimos con objeto de hacer un seguimiento de las actuaciones que vinieran realizando las Administraciones Públicas para hacer cumplir unas sentencias en las que se había acordado la **demolición de construcciones edificadas sin autorización** en este suelo. Al mismo tiempo, tales iniciativas tenían por objeto impulsar medidas para determinar si las autoridades y/o funcionarios locales habían incurrido en responsabilidad por su actitud pasiva ante tales infracciones.

La **queja 15/0748** la iniciamos cuando conocimos, a través de los medios de comunicación, que el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) había emitido una diligencia por la que se daba un plazo de diez días hábiles a la Junta de Andalucía y al Ayuntamiento de Castilleja de Guzmán (Sevilla) para que informaran sobre qué actuaciones y resoluciones habían adoptado a fin de demoler el edificio construido, en el citado municipio, que iba a albergar a una **Escuela de Hostelería**.

En esta actuación de oficio nos dirigimos tanto al Ayuntamiento como a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para conocer, en síntesis, la razón de que se aprobara una modificación del planeamiento en un intento de legalizar la actuación en vez de instruir la anulación de oficio de la licencia otorgada, así como para saber si se iban a iniciar actuaciones para determinar si se había incurrido en responsabilidad por parte de autoridades y/o funcionarios en los términos del art. 145.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

En su respuesta, la Consejería nos dijo que había optado por facilitar la tramitación de la modificación del planeamiento a petición del Ayuntamiento, al contar con el dictamen favorable del Consejo Consultivo de Andalucía, el informe favorable de Cultura y la Declaración de Impacto Ambiental. No deja de sorprendernos la alusión que hace al citado Dictamen cuando la sentencia se ha expresado con absoluta claridad sobre los límites a la modificación del planeamiento urbanístico.

Por su parte, el Ayuntamiento de Castilleja de Guzmán, a la fecha de cierre de este informe no había emitido la información solicitada, pese a las gestiones realizadas desde esta Institución.

En cuanto a la **queja 15/1778** la iniciamos cuando conocimos, en la **Jornada de Coordinación que hemos mantenido con la Fiscalía Superior de Andalucía sobre delitos contra la ordenación del territorio, el urbanismo y el medio ambiente**, los problemas existentes para conseguir la **efectiva ejecución de las sentencias que ordenan una demolición** pues, cuando los órganos judiciales requieren la colaboración de la Administración Autonómica, en este caso la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, se encuentran con el obstáculo de que, desde hace aproximadamente dos años, reciben una notificación manifestando que se carece de consignación presupuestaria o que la partida «ad hoc» está agotada, por lo que no puede prestar la colaboración que se demanda.

Por ello, nos dirigimos a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio formulando Recomendación para que, en observancia de los principios constitucionales, estatutarios y legales de cooperación, coordinación y eficiencia, a la mayor urgencia y previos los trámites legales oportunos, se adoptaran cuantas medidas fueran necesarias para que, en los supuestos que proceda, la Consejería, dotándose de la consignación presupuestaria para ello, preste la debida colaboración a los jueces y tribunales para ejecutar las sentencias, cambiando con ello una situación que, a todas luces, resulta insostenible e inaceptable en un Estado de Derecho.



En este caso, la citada Consejería nos informó, en síntesis, que iba a proponer un aumento en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de la cuantía asignada a las finalidades señaladas, a fin de que fuera atendida por los órganos competentes para la aprobación del presupuesto. Con ello, entendimos que se había aceptado nuestra resolución y dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Por último, debemos citar la **queja 14/4885** en la que dimos por concluidas nuestras actuaciones cuando **el Ayuntamiento** de Albox (Almería) nos informó que **quedó eximido, judicialmente, de la responsabilidad civil por la construcción de viviendas en suelo no urbanizable en el municipio**. Esta queja se había abierto para investigar posibles responsabilidades de autoridades y/o funcionarios, por acción u omisión, en la ejecución de viviendas construidas ilegalmente en suelo no urbanizable.

1.12.2.1.1.2 Construcciones sin licencia o sin someterse a ella en suelo urbano

En cuanto a las quejas iniciadas a instancia de parte, tenemos que destacar la **queja 13/0405** en la que el interesado, representante de una entidad comercial dedicada a actividades hosteleras, **denunciaba el silencio del Ayuntamiento de Sevilla a su solicitud de revisión de oficio por nulidad de pleno derecho de la licencia otorgada por la Gerencia Municipal de Urbanismo a otra entidad comercial para la reforma de un establecimiento hostelero situado en la calle Betis de Sevilla**.

Tras varias actuaciones con el Ayuntamiento, conocimos que la entidad denunciada no cumplía con las condiciones impuestas para la concesión de la licencia de obras de reformado y de ocupación, por lo que la Gerencia Municipal de Urbanismo había comenzado los trámites para la revocación de la licencia de obras concedida de forma provisional en su día. Por ello, interesamos que nos mantuvieran informados de la resolución que finalmente se dictara pero, a pesar de nuestras actuaciones, el Ayuntamiento no respondió a esta petición de informe.

Ante la falta de colaboración del citado Ayuntamiento, tuvimos que formular al mismo Recordatorio de deberes legales, entre otros, de colaboración con esta Institución, de los arts. 42.1 de la Ley 30/1992 y 181 y ss. del capítulo V del Título VI de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, que establecen los procedimientos a seguir para la protección de la legalidad urbanística y el restablecimiento del orden jurídico perturbado.

También formulamos Recomendación para que, en cumplimiento de la normativa anteriormente mencionada, continuaran las actuaciones precisas en este asunto por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo ya que, dada su ausencia de respuesta, ignorábamos si finalmente había quedado restablecido el orden jurídico perturbado, tras la revocación de la licencia de obras provisional cuya condición fue incumplida.

Sin embargo y a pesar de todas nuestras actuaciones posteriores, finalmente no obtuvimos respuesta a esta resolución, por lo que tuvimos que proceder a incluir la queja en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacando esta falta de respuesta a nuestra resolución.

1.12.2.1.1.2 Gestión Urbanística

En este apartado, citaremos la **queja 14/0933** en la que el interesado nos exponía que, en su día, presentó ante el Ayuntamiento de Ayamonte (Huelva) escrito solicitando que, dadas las competencias municipales de tutela sobre la **Entidad Urbanística de Conservación "Costa Esuri"**, se pronunciara acerca de una serie de cuestiones afectantes a la misma. Añadía que, pasado un amplio plazo y a pesar de las posteriores gestiones que había efectuado, el escrito presentado no había obtenido respuesta.

Tras dirigirnos el Ayuntamiento, éste nos dio traslado de un escrito de la empresa gestora de la entidad urbanística de conservación, que trasladamos al interesado para que este nos remitiera sus alegaciones y consideraciones. Cuando recibimos las mismas, nos volvimos a dirigir al Ayuntamiento con objeto de que emitiera un pronunciamiento propio acerca de las solicitudes de tutela que, al amparo de la normativa urbanística, el reclamante había formulado, señalando si las estimaba o, de no ser así, que se nos aclararan las razones por las que ello no se considerara procedente.



Este escrito no obtuvo respuesta, por lo que tuvimos que recordar al Ayuntamiento de Ayamonte su obligación legal de colaborar con esta Institución en sus investigaciones e inspecciones, así como de los arts. 42.1 de la Ley 30/1992 y 153.4 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, recomendándole, además, que se pronunciara, de forma expresa y sin dilaciones, acerca de la solicitud del interesado para que el Ayuntamiento ejerza sus competencias de tutela sobre la Entidad Urbanística de Conservación “Costa Esuri”, informándole al respecto.

Sin embargo y a pesar de nuestras actuaciones posteriores, el Ayuntamiento de Ayamonte no respondió a nuestra resolución, por lo que tuvimos que proceder a incluir esta queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacando la falta de respuesta de la citada Alcaldía-Presidencia a nuestra resolución.

Un caso singular fue el de la [queja 14/3205](#), que iniciamos de oficio a causa de la **ausencia de desarrollo de la previsión del PGOU de ejecución de un paseo público en la orilla derecha de la dársena del Guadalquivir desde el puente de las Delicias hasta el puente de San Telmo de Sevilla**. Después de varias actuaciones con la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla tuvimos conocimiento de que, en síntesis, con fecha 22 de Mayo de 2013 fue suscrito un Convenio de Colaboración con la Autoridad Portuaria de Sevilla para la formulación y tramitación de una innovación del Plan Especial del Puerto en la zona identificada como cabecera actual del Puerto.

Tras informar del objeto de este Convenio, se manifestaba que se instrumentó la colaboración de ambos organismos mediante la constitución de una Comisión de Seguimiento que solamente se ha reunido en una ocasión, añadiendo que el Ayuntamiento estaba a la espera que la Autoridad Portuaria presentara la documentación de ordenación desarrollada de cada una de las zonas que configuran el ámbito de actuación, para convocar una nueva sesión de la Comisión de Seguimiento y analizar las propuestas presentadas. Añadía que, a tal efecto, había remitido escrito a la Autoridad Portuaria por ser conveniente que se retomara la agenda de planificación acordada y los compromisos adquiridos en la firma del Convenio.

De acuerdo con todo ello, recabamos informe de la Autoridad Portuaria de Sevilla, solicitando que nos mantuviera informados de las causas por las que no se ha seguido impulsando el Convenio de Colaboración entre esas dos administraciones, nos señalara su posicionamiento sobre lo expresado por el Ayuntamiento y, en todo caso, nos indicara las actuaciones desarrolladas por su parte para la formulación y tramitación de la innovación del Plan Especial del Puerto.

Pues bien, recibimos respuesta de la Autoridad Portuaria de Sevilla de la que se desprendía, en síntesis, que los títulos concesionales que tienen varias Asociaciones sobre terrenos que pudieran afectar a la construcción del paseo fluvial no impedirían en modo alguno el desarrollo de las previsiones del PGOU en tal sentido toda vez que, una vez concretada la ordenación de la zona, deberían ser revertidos en el plazo máximo de tres meses sin indemnización alguna. Añadía que la construcción del paseo fluvial está expresamente contemplada en el Plan Especial del Puerto de Sevilla, por lo que su ejecución resulta viable sin modificación alguna de dicho planeamiento especial. En cuanto al Convenio de Colaboración con el Ayuntamiento, se afirmaba que se están realizando los trabajos de definición de las distintas alternativas sin que, en todo caso, esté prevista la eliminación de la posibilidad de ejecución del paseo de ribera.

Por todo ello, la Autoridad Portuaria de Sevilla concluía que el Ayuntamiento podría solicitarle *“el correspondiente título administrativo o suscripción de convenio que ampare la ejecución por parte del referido Consistorio del referido paseo fluvial (necesaria la previa definición técnica del mismo mediante el correspondiente proyecto), debiéndose tramitar expediente a tal efecto...”*

Por ello, **formulamos** a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla Sugerencia para que, dado que las previsiones del PGOU deben ser vinculantes, teniendo en cuenta, además, que nos encontramos ante una actuación de interés general que lo que pretende es poner en valor y al servicio de la ciudadanía un espacio de dominio público para destinarlo a ocio y esparcimiento de la población, se adoptaran las medidas oportunas para que, de acuerdo con aquellas previsiones y previos los trámites legales oportunos, se proceda a la ejecución del paseo fluvial previsto en el PGOU de Sevilla y, consecuentemente, quede garantizada, tal y como pretendía éste, *“la apropiación pública de los márgenes fluviales y su utilización por parte de los ciudadanos”* desde el puente de las Delicias hasta el puente de San Telmo.



Ello sin perjuicio de que, en la medida de lo posible y siempre desde la legalidad, se compatibilicen los usos públicos y los privados de quienes, amparados en el ordenamiento jurídico, necesitan también utilizar este espacio para desarrollar las actividades propias de las entidades existentes en los alledaños de la ribera del río.

Respecto de estos intereses estimamos que, en ningún caso, puede suponer una privatización, como «de facto» está ocurriendo en distintos tramos de este espacio, el uso público y general. En la fecha de cierre del presente Informe, continuamos esperando una respuesta que no acaba de llegar del Ayuntamiento de Sevilla.

1.12.2.1.3 Accesibilidad

En la [queja 13/2723](#) en la que el interesado denunciaba diversos incumplimientos de la normativa de [accesibilidad en las calles Pío X y Villamanrique del municipio sevillano de Pilas](#), formulamos en 2014 una resolución a su Alcaldía-Presidencia ante la falta de respuesta a nuestros escritos por parte del Ayuntamiento, recordándole el deber de colaboración con esta Institución y Recomendación para que los pasos peatonales de estas dos calles de la población, recientemente reformadas, se adaptaran a la normativa de accesibilidad y dejaran de constituir una barrera urbanística.

Tras la respuesta que nos remitió el Ayuntamiento conocimos que se había aceptado esta resolución por cuanto habían quedado subsanados, tras las obras de reurbanización de las citadas calles, los problemas de accesibilidad existentes en los pasos de peatones allí ubicados, con lo que dimos por [concluidas](#) nuestras actuaciones en esta queja.

En cuanto a las actuaciones de oficio realizadas por esta Institución, tenemos que destacar la [queja 14/0974](#), que en este año hemos dado por concluidas cuando el Ayuntamiento de Sevilla nos ha informado de las actuaciones que iba a realizar para dotar de [accesibilidad a las obras que se estaban realizando en el Parque del Guadaíra, en la zona sur de Sevilla](#).

También hemos concluido nuestra intervención en la [queja 14/2462](#) que abrimos al conocer que el Ayuntamiento de Sevilla estaba utilizando grandes macetones en un espacio peatonal del centro que impedían el paso de personas con movilidad reducida.

En este caso, y tras las diversas actuaciones realizadas con el Ayuntamiento de Sevilla, en un primer momento la Oficina de Accesibilidad nos dio cuenta de las gestiones que desarrollaba ante las distintas instancias municipales para que quedara garantizado el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, añadiendo que efectivamente los macetones instalados eran desplazados con frecuencia dificultando la accesibilidad del acerado, por lo que se había trasladado este problema al Departamento de Conservación para que, a la mayor brevedad, quedaran fijados en su posición idónea.

Finalmente, la Delegación Municipal del Distrito Casco Antiguo, en lo que se refiere a la ocupación del acerado de diversas calles del centro de la ciudad con macetones que dificultaban el tránsito de los peatones, nos indicaba que, tras constatarse que los desplazamientos de los citados macetones ocasionaban dificultades en el tránsito peatonal, se había acordado su vaciado y limpieza y, tras ello, su fijación en el suelo, respetando la normativa de accesibilidad para evitar su posible desplazamiento. A raíz de ello, procedimos al archivo de la actuación de oficio.

Finalmente, en la [queja 15/4136](#) nos hemos dirigido a 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](#) y que, de alguna manera, limiten y/o dificulten el uso 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.

Consideramos que, en caso de mantenerse una actitud pasiva por parte de los responsables municipales, en la mayoría de los municipios se terminará agravando seriamente el deterioro, en términos de funcionalidad



y accesibilidad, que está teniendo ya el espacio público peatonal de nuestras ciudades como consecuencia de la diversidad de instalaciones y mobiliario urbano que, sin criterio adecuado y la mayoría de las veces de forma ilegal, se está instalando en estos espacios.

A la vista de los hechos que describimos en nuestro escrito y teniendo en cuenta que los desplazamientos peatonales constituyen un pilar básico del modelo de movilidad sostenible por el que deben apostar todas las ciudades y que resulta exigible que todos los espacios respondan a unos adecuados estándares de seguridad, accesibilidad y calidad, formulamos a las Alcaldías-Presidencia de los municipios de más de 50.000 habitantes, Recomendación para que:

“1. A la mayor brevedad posible se adopten medidas para ordenar la retirada inmediata de todas las instalaciones de esta naturaleza que estén ocupando el espacio público sin contar con autorización alguna y que, de alguna manera, limitan y/o dificultan el uso y disfrute del espacio peatonal y que, a veces, suponen un riesgo para los desplazamientos peatonales y, con frecuencia, implican una vulneración de las normas de accesibilidad.

2. Que, en caso de incumplimiento, al tratarse de ocupaciones de hecho del dominio público destinado a un uso general de la población que, en muchos supuestos, suponen una vulneración de las normas citadas, se proceda por el Ayuntamiento, previos los trámites legales oportunos, a su retirada por ejecución subsidiaria.

Esta resolución la hemos enviado a todos los municipios andaluces de más de 50.000 habitantes desde el convencimiento de que, si continúa manteniéndose esta actitud pasiva por parte de los responsables municipales, en la mayoría de los municipios se terminará agravando seriamente el deterioro, en términos de funcionalidad y accesibilidad, que está teniendo ya el espacio público peatonal de nuestras ciudades como consecuencia de la diversidad de instalaciones y mobiliario urbano que, sin criterio adecuado, la mayoría de las veces de forma ilegal, se está instalando en estos espacios”.

1.12.2.2 Obras públicas y expropiaciones

1.12.2.2.1 Necesidad de rentabilizar las infraestructuras

Como otros años, también en este ejercicio hemos abierto diversas quejas de oficio con motivo de la **paralización y nula conservación y mantenimiento de infraestructuras en curso de ejecución**, algunas ya terminadas, por cuanto que la inversión pública que conlleva su ejecución se realiza, básicamente, con cargo a los impuestos de la ciudadanía y es de difícil justificación, en términos de buen gobierno, como venimos defendiendo año tras año, que no se hayan terminado o se posponga su funcionamiento.

Un ejemplo de este tipo de actuaciones de oficio es la **queja 15/4140** que iniciamos cuando conocimos que el **punto limpio situado en la zona de Camposoto**, en el municipio gaditano de San Fernando, construido hace 5 años y financiado con el denominado “Plan E”, no había entrado en funcionamiento. Por ello, nos dirigimos al Ayuntamiento de San Fernando para conocer, además de los plazos de ejecución y los costes de esta infraestructura, los motivos por los que aún no estaba en funcionamiento y, en su caso, la fecha prevista para el inicio de sus actividades. Durante 2016, continuaremos nuestras gestiones en torno a este asunto.

Tras las actuaciones que hemos realizado en otros años sobre esta misma cuestión hemos dado por concluida la tramitación de la **queja 13/2663**, que iniciamos por el abandono de la infraestructura prevista como **intercambiador de transportes construida en el municipio sevillano de Mairena del Aljarafe**, que tuvo un importante coste económico.

Tras dirigirnos tanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, y al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe, de las respuestas que recibimos se desprende, en síntesis, que los contactos mantenidos entre la Administración Autonómica y Local para acordar una solución a este asunto habían resultado infructuosos.



Ante este resultado infructuoso de las actuaciones para que el intercambiador de transportes construido en la citada localidad –actualmente ejecutado pero sin entrar en funcionamiento– fuera una realidad **formulamos** resolución, a finales del ejercicio 2014, en la que recomendamos a ambas administraciones que continuaran sus conversaciones con la finalidad que adoptar las medidas necesarias para la puesta en funcionamiento del mismo y, en el supuesto de que no se considerara viable, se adoptaran las medidas necesarias para garantizar su conservación y minimizar, en lo posible, la depreciación de su inutilización por el paso del tiempo y los posibles actos vandálicos que se pudieran producir.

Si bien el Ayuntamiento aceptó la primera recomendación, de las respuestas obtenidas de éste y de la Dirección General de Movilidad se desprendía, con claridad, que el intercambiador no se iba a poner en funcionamiento. Por tanto, dimos por concluidas nuestras actuaciones dando cuenta en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía de la discrepancia de ambas administraciones con nuestra resolución.

Otro ejemplo de este tipo de actuaciones que realizamos es la **queja 15/4455**, que abrimos de oficio cuando tuvimos conocimiento del **estado en que se encuentra el Paseo Rey Juan Carlos I, en Sevilla**, que viene sufriendo, desde hace años, un extraordinario deterioro, singularmente desde la Pasarela de la Cartuja hasta el Puente de la Barqueta.

En este caso, la infraestructura sí se había inaugurado en su día, pero posteriormente ha sufrido un extraordinario deterioro, por lo que hemos **formulado** a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, además de un recordatorio sobre sus competencias en materia de conservación, protección y mejora de los bienes de las Corporaciones Locales, una Recomendación a fin de que manifieste su compromiso para que, en el próximo ejercicio presupuestario, se establezca la dotación necesaria para aprobar y ejecutar el proyecto de arreglo del paseo Rey Juan Carlos I y, asimismo, Sugerencia para que proceda, con la mayor brevedad posible, a realizar las mínimas obras de conservación que sean necesarias para que el viario resulte transitable en condiciones de seguridad.

Iniciamos en su día una actuación de oficio (**queja 13/1705**) para conocer la situación en la que se encontraba el **sistema tranviario del municipio de Jaén**, que, según las noticias a las que tuvo acceso esta Institución, estaba teniendo diversas dificultades para su puesta en funcionamiento, a pesar de que ya se habían invertido en esta infraestructura unos 100 millones de euros.

En la misma y tras conocer la paralización de la entrada en funcionamiento del tranvía de la ciudad, debido a que los estudios previos realizados carecieron del rigor exigible, **formulamos** a la Consejería de Fomento y Vivienda y al Ayuntamiento de Jaén resolución para que, a la mayor brevedad posible, decidieran, de forma conveniente, si, a medio plazo, iba a ponerse en funcionamiento esta infraestructura, acordando la fecha aproximada y las condiciones en que ello se produciría.

En caso negativo, es decir si no era posible el establecimiento del funcionamiento del tranvía, recomendábamos que se adoptaran las medidas necesarias para evitar su deterioro, de forma que se minimizara su depreciación en el tiempo, se estudiaran los posibles usos alternativos de este espacio público que permita rentabilizar el gasto y se investigaran las posibles responsabilidades, de toda índole, en las que se hubiera podido incurrir ante la innegable lesión patrimonial causada a las arcas públicas como consecuencia de la no entrada en funcionamiento de una infraestructura tan costosa.

Respecto del Ayuntamiento de Jaén y después de las actuaciones realizadas, finalmente no recibimos respuesta a nuestra resolución, por lo que procedimos a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, mencionando expresamente esta falta de respuesta de la autoridad municipal.

En cuanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, en su respuesta reiteraba, en síntesis, su interés en la puesta en servicio del sistema tranviario de Jaén y su intención de colaborar con la Administración Municipal, añadiendo que el gasto que puede suponer ello para las arcas municipales podría ser minimizado y racionalizado en el marco de una coordinación entre los diferentes modos y medios de transporte de Jaén.

En fin, formalmente cabría entender que aceptaba la resolución formulada por esta Institución, pero, sin embargo, no se nos adelantaba iniciativa alguna tendente a que, de forma conveniente, la Administración Autonómica y el Ayuntamiento de Jaén adopten una decisión acerca de si, a medio plazo, va a ponerse en funcionamiento



esta infraestructura y las condiciones para el establecimiento del servicio, concretando una fecha para ello. Tampoco se proponían alternativas, ni medida alguna, más allá de su ofrecimiento de colaboración, para evitar el deterioro de esta infraestructura o para propiciar otros usos temporales de la misma.

Tampoco se nos contestaba positivamente a nuestra Recomendación de apertura de una investigación a fin de determinar las posibles responsabilidades de toda índole en que se hubiera podido incurrir ante la innegable lesión patrimonial causada a las arcas públicas como consecuencia de la no entrada en funcionamiento de una infraestructura tan costosa. Por tanto, no podíamos entender que hubiera sido aceptada nuestra resolución en el plano concreto y material del problema, ya que seguíamos encontrándonos en una clara imposibilidad de determinar una fecha para la puesta en marcha de esta infraestructura, ni para un uso alternativo de la misma, ni se delimitaba responsabilidad alguna por esta inaceptable situación. Ello nos llevó, también, a incluir esta actuación en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, mencionado expresamente que la citada Dirección General de Movilidad sí respondió a nuestra resolución, aunque entendimos que no había aceptado su contenido.

A principios del ejercicio 2016 hemos vuelto a recibir nuevo escrito de la Dirección General de Movilidad defendiendo que han cumplido estrictamente las obligaciones que asumió en su día, en el marco del convenio firmado con el Ayuntamiento de Jaén y, asimismo, que han ofrecido a éste *“estudiar la posibilidad de crear un grupo de trabajo para estudiar conjuntamente las alternativas técnicas y económicas de explotación del tranvía de Jaén”*.

1.12.2.2 Colaboración interadministrativa

En su día, el Defensor del Pueblo Andaluz inició de oficio la **queja 13/4209** destinada a conocer las causas y, en su caso, las soluciones que se hubieran previsto, ante los importantes **retrasos que se estaban produciendo en la puesta en servicio del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz y, singularmente, en lo que concierne a la Línea 1 a su paso por San Fernando y Chiclana de la Frontera**.

Aunque ADIF no nos aclaró cuáles eran los obstáculos técnicos para esta puesta en funcionamiento, la Consejería de Fomento y Vivienda nos había informado que *“la causa de la falta de firma debe tener una causa sobrevenida pues a la fecha existía un principio de acuerdo, concretado además en determinados grupos de trabajo técnicos, que estaban desarrollando su actividad con normalidad, sin que conste a esta Consejería ningún impedimento técnico para su normal desarrollo”*.

Por todo ello y así se lo trasladamos a ambos organismos, consideramos necesario que, a la mayor brevedad posible, se adopte, de forma convenida entre ambas Administraciones Estatal y Autonómica, una decisión acerca de si, a medio plazo, va a firmarse el anunciado Protocolo de Colaboración, de forma que fuera posible poner en funcionamiento esta infraestructura.

Tras remitir estos escritos de cierre, en el último trimestre del ejercicio recibimos un nuevo escrito de ADIF manifestando, en síntesis, que se habían seguido manteniendo contactos con representantes de la Agencia de Obra Pública de Andalucía con el objetivo de solucionar aquellos aspectos y requisitos técnicos previos a la conexión de las redes tranviaria y ferroviaria en las que, en aquellos momentos, se estaba trabajando.

Se aclaraba que se trataba del primer caso de conexión de redes de este tipo y que ello era precisamente lo que determinaba que la Administración Autonómica, conforme a lo requerido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, debiera justificar adecuadamente que había realizado los pertinentes análisis de riesgos que ello implicaba; añadía que ello debería ir acompañado del compromiso expreso de la empresa operadora que explotara estos servicios de que asumía las medidas mitigadoras resultantes del análisis de riesgos o las restricciones de uso de los vehículos tranviarios por la red ferroviaria. Todo ello constituían requisitos previos para la firma de cualquier Protocolo o Convenio cuya posibilidad planteó esta Institución en el curso de la tramitación de este expediente de queja.

A la vista de la última comunicación de ADIF instamos a ambas partes para que los contactos reiniciados permitan alcanzar finalmente, previo el cumplimiento de los condicionantes técnicos y de seguridad anteriormente reseñados, la firma del necesario Protocolo de Colaboración de forma que sea posible poner en funcionamiento esta infraestructura.



En la **queja 14/3516**, se dirigió a nosotros el presidente de una asociación vecinal denunciando el **estado del cauce del río Antas** a su paso por Vera (Almería), que, a su juicio, suponía un importante riesgo de inundación con posibles consecuencias perjudiciales para personas y bienes.

Después de las devastadoras inundaciones del día 28 de septiembre de 2012 en la desembocadura del citado río en la costa de Vera, no se habían realizado las actuaciones de protección precisas por parte de ninguna administración.

La Administración Autonómica manifestó que venía cumpliendo incluso en el año 2014 con sus competencias de mantenimiento de cauces ante avenidas ordinarias, pero que no pueden afrontar actuaciones de prevención de avenidas extraordinarias, competencia que atribuye a la Administración Central que debería afrontar la laminación y encauzamiento que se demanda, contando con la colaboración de la Administración autonómica y Municipal.

La Dirección General del Agua, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a la que nos dirigimos en vía de colaboración, consideraba que habría de ser en el marco de la planificación hidrológica donde los intereses estatal y autonómico encuentren un punto de partida para la colaboración e integración de actuaciones prioritarias de cada parte en un objetivo común, a concretar en un convenio de colaboración.

Después de distintos informes, **formulamos** a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Sugerencia para que, ante la controversia existente, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 220 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, se planteara este conflicto competencial en el seno de la Comisión Bilateral de Cooperación Junta de Andalucía-Estado que, entre sus funciones, ostenta la deliberación, la realización de propuestas y, si procede, la adopción de acuerdos con relación a los conflictos competenciales planteados entre las dos partes y la propuesta, si procede, de medidas para su resolución. Ello, salvo que encuentren otras vías de colaboración que hicieran innecesario acudir a la mencionada Comisión.

Como respuesta a esta resolución, la citada Consejería, en escrito de la Viceconsejería, nos trasladó el compromiso de solicitar una nueva reunión con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para tratar específicamente de la obra de *"Laminación de avenidas y regulación del río Antas"* y, en general, todas aquellas actuaciones que vinieran afectadas por un conflicto competencial similar. En cuanto a la limpieza del cauce del citado río, nos informaba de las actuaciones que se realizaron a finales de 2014, que complementaban otras ejecutadas en los años 2012 y 2013 con objeto de limitar los riesgos de inundaciones por avenidas torrenciales.

Otro ejemplo de este tipo de actuaciones, en este caso de oficio, es la **queja 14/4115** que abrimos por los **retrasos en la construcción de una pasarela peatonal sobre la carretera A-8057, que conectaría el polígono PISA con las instalaciones del Metro**, salvando la citada carretera, en el término municipal de Mairena del Aljarafe, Sevilla. Nos dirigimos tanto al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe como a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Del contenido de la respuesta municipal cabía concluir, a juicio de esta Institución y entre otras consideraciones, se reconocía que efectivamente se encargó la redacción del proyecto de pasarela pero que se hizo con la intención de que, por parte de la Consejería competente, *"se incluyera en el ámbito de la obra de Plataforma Reservada, puesto que la ejecución del tranvía en superficie no vendría sino a incidir en la difícil comunicación y movilidad peatonal y ciclista entre el PISA y la estación de metro de Ciudad Expo"*.

Se añadía que *"parece lógico pensar que las soluciones tendentes a la intermodalidad de transportes, con el favorecimiento del uso del transporte público, sea una competencia de carácter prioritario por parte del ente autonómico, pero ya sabemos el posicionamiento que éste mantiene al respecto en estos asuntos ..."*

A la vista de que nos encontrábamos ante un nuevo desencuentro entre Administraciones, cabía concluir, con toda cautela, que la ausencia de estos pasos previos ha podido resultar determinante para que, en la actualidad, esta amplia demanda ciudadana de una infraestructura de cuya necesidad no parecen existir dudas, no haya podido ser ejecutada y tampoco se aprecie que exista posibilidad de que lo vaya a ser a corto o medio plazo.

En base a ello, **formulamos**, Sugerencia en el sentido de que, de manera conjunta, el Ayuntamiento y la Dirección General de Movilidad constituyan una comisión técnica a fin de determinar la idoneidad y rentabilidad



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



poner en práctica esta Sugerencia al considerar que técnicamente no sería posible por el principio de unidad de caja en materia presupuestaria.

5. Algunos municipios se han limitado a mostrar su compromiso con la seguridad vial concretado en las diversas actuaciones que vienen realizando, sin expresar con claridad su adhesión o no a esta Sugerencia. Tales actuaciones en el ámbito de la seguridad vial incluyen, según los distintos informes, el mantenimiento y mejora del viario público, así como de las señalizaciones verticales y horizontales, mantenimiento del parque infantil de tráfico y, en general, las medidas destinadas a impartir la educación vial, mejorar las dotaciones de la policía local poniendo a su disposición medios para garantizar una mayor eficiencia y eficacia a la hora de intervenir en el ámbito de la seguridad vial, etc.

6. Finalmente, como hemos comentado, algunos municipios excepcionalmente nos trasladaron los problemas de índole competencial que ya han sido comentados anteriormente.

A modo de conclusión general, parece que los municipios ven muy positivo que se destine y, de alguna manera, se visualice que el importe del dinero que se destina en cada presupuesto a cuestiones relacionadas con la seguridad vial sea, como mínimo igual y, en muchos casos, superior al que se recauda por la imposición de multas de tráfico y, asimismo, defienden una política activa destinada a mejorar la seguridad vial, ya sea reforzando las actividades destinadas a la educación vial, ya mejorando las infraestructuras más directamente relacionadas con la prevención de accidentes.

1.12.2.3.2 No hemos verificado un aumento en la recaudación por sanciones de tráfico en los últimos años

También en este ejercicio hemos dado por concluidas nuestras actuaciones en la [queja 13/4272](#) abierta de oficio con la finalidad de ofrecer una información adecuada en torno a las sanciones de tráfico y **valorar si es cierto que, en los últimos años, se están imponiendo más multas de tráfico en nuestros municipios**. En ella, nos dirigimos a los municipios de más de 20.000 habitantes, con objeto de conocer, a través de un cuestionario y, por tanto, con datos objetivos, la realidad de la idea –que sabemos que existe en la sociedad y en los medios de comunicación- de que las multas, en algunas ocasiones, son utilizadas como instrumento de recaudación de los Ayuntamientos.

Hemos recibido las respuestas de todos los Ayuntamientos, aunque no han respondido a nuestro cuestionario o, al menos, no nos consta la recepción de sus respuestas, los siguientes: en la provincia de Almería, el Ayuntamiento de la capital; en la provincia de Cádiz, Barbate y Jerez de la Frontera; en Córdoba, Cabra; en Huelva, Almonte y Huelva; en la provincia de Málaga, Alhaurín de la Torre, Benalmádena y Ronda y, por último, Sevilla y Utrera en la provincia de Sevilla. Es decir, de los 80 municipios a los que nos dirigimos, todos aquellos de más de 20.000 habitantes, han respondido 69 y no lo han hecho 11.

Tras valorar las respuestas recibidas, preparamos un **informe** que se trasladó a todos los Ayuntamientos a los que nos dirigimos, con un resumen de las respuestas recibidas, unas valoraciones y conclusiones y, en base a todo ello, unas resoluciones que nos ha sugerido el resultado de la información obtenida.

Como resumen, los datos que hemos obtenido no permiten concluir que exista un ánimo recaudatorio por parte de los municipios que venga a compensar la disminución de ingresos como consecuencia de la crisis económica. De hecho, la mayoría de los municipios han disminuido el número de expedientes sancionadores en los últimos años. Otra cosa es que, con frecuencia, el nivel de recaudación se haya mantenido, en algunos casos como consecuencia de una mayor eficacia en la gestión.



1.12.2.3.2.3 La no conexión de algunos municipios con la Dirección General de Tráfico impide, de facto, que se pueda aplicar el denominado “carné por puntos”

Con motivo de la investigación que llevamos a cabo en la queja anteriormente citada (queja 13/4272), en el cuestionario que enviamos a los municipios de más de 20.000 habitantes nos interesábamos en **conocer si también el municipio estaba conectado de forma telemática con la Dirección General de Tráfico**. De los municipios que nos contestaron, la mayoría nos dijo que sí, ya fuera directamente, o a través de los órganos supramunicipales, generalmente dependientes de las Diputaciones Provinciales.

A raíz de ello, consideramos conveniente iniciar una actuación de oficio, **queja 15/2079**, para concretar, en síntesis, si los municipios andaluces están conectados a la Dirección General de Tráfico y están informando a ésta de todas las infracciones de tráfico y de las correspondientes sanciones que conlleva la retirada de puntos. En caso negativo, queríamos conocer las razones de ello. Los municipios a los que nos dirigimos fueron:

a) Municipios que no remitieron el cuestionario: Almería, Barbate, Jerez de la Frontera, Cabra, Almonte, Huelva, Alhaurín de la Torre, Benalmádena, Ronda, Sevilla y Utrera.

b) Municipios que no respondieron la pregunta: Arcos de la Frontera, Cádiz, Puerto Real, Palma del Río, Puente Genil, Loja, Alhaurín el Grande, Coín, Nerja, Vélez-Málaga, Alcalá de Guadaíra y Mairena del Alcor.

c) Municipios que respondieron, pero en aquel momento no estaban conectados: Los Barrios, Conil de la Frontera, Lepe y San Juan de Aznalfarache. También podemos incluir en este grupo a Chiclana de la Frontera que nos comunicó que, en aquellos momentos, no podía ejecutar el acuerdo firmado con la Dirección General de Tráfico.

La **Ley 17/2005**, de 19 de julio, regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El denominado sistema por puntos, que supone su detracción cuando se incurre en determinadas infracciones, graves o muy graves, de tráfico ha tenido y posee una clara incidencia en la mejora de los aspectos preventivos de la seguridad vial.

Como decía la Exposición de Motivos de esta Ley, *“El reproche jurídico que se produce cuando se llega a la pérdida total de los puntos lo será, sin duda, no tanto por el hecho que ha constituido la infracción a la norma de tráfico, sino, esencialmente, por la actitud de reiterada vulneración de las reglas, que intentan poner el necesario orden en la circulación de vehículos y que sistemáticamente son ignoradas por algunos usuarios de la vía, generando riesgos a los que una sociedad como la nuestra ha de hacer frente de forma severa. Tender a la reeducación, al convencimiento, a la asunción de actitudes de respeto hacia los derechos de todos y, en concreto, a ése tan próximo al derecho a la vida, como es el de la seguridad vial, deben ser los principios que inspiran el sistema”*.

De acuerdo con ello, esta Institución concluyó en la necesidad de que todos los municipios, ya sea directamente o a través de las Diputaciones Provinciales, se “conecten” a la Dirección General de Tráfico con la finalidad de informar a ésta de las detracciones de puntos que se produzcan con motivo de la comisión de infracciones de tráfico que la lleven aparejada.

1.12.2.3.2.4 El retraso en la resolución de recursos vulnera el derecho a un procedimiento administrativo sin dilaciones

La interesada de la **queja 14/2452** mostraba en su escrito de queja su **disconformidad con multas de la O.R.A., o zona azul**, indicando que eran motivadas por ser propietaria de un piso en el barrio de los Remedios, en Sevilla, pero que justo el número del portal donde reside no es zona azul pero sí las calles adyacentes, por lo que había intentado sacarse el pase de residente para ahorrarse problemas, pero no se le reconocía tal condición de residente.



Las multas en cuestión eran unas 5 o 6, todas ellas debidamente recurridas, manifestando la reclamante su perplejidad por el hecho de que, cuando el Órgano que resuelve es el Tribunal Económico Administrativo, siempre habían sido estimados sus recursos, que previamente habían sido denegados en reposición.

Pues bien, en el informe remitido se manifiesta, en síntesis, que las reclamaciones de la afectada tuvieron entrada en el Tribunal Económico-Administrativo con fechas 28 de Marzo y 28 de Abril de 2014, añadiendo que actualmente se están resolviendo las reclamaciones presentadas en 2012, por lo que previsiblemente las reclamaciones de la afectada podrían ser resueltas en 2017. Es decir, tres años más tarde de su presentación.

Trasladamos al Ayuntamiento de Sevilla nuestras consideraciones pues se estaba produciendo, en definitiva, como en otros expedientes de queja por este mismo asunto, un importante retraso. Pero es que, además, se adelantaba una previsión de demora de unos tres años en la resolución de las reclamaciones económico-administrativas. Ello permite resaltar que no se aportan los medios precisos para resolver este problema de retraso estructural y, como también le hemos expuesto ya en otros expedientes de queja por las dilaciones apreciadas en la resolución de las reclamaciones económico-administrativas, destacar la contradicción que supone que este Ayuntamiento de Sevilla disponga de medios suficientes para la formulación de denuncias en gran número, para el impulso y tramitación de los correspondientes expedientes sancionadores y para poner en marcha los mecanismos ejecutivos de recaudación en caso de impago de las sanciones que se impongan, pero por el contrario no adopta medidas efectivas ante la clara insuficiencia de medios para analizar y resolver acerca de las reclamaciones económico-administrativas mediante las que articula la ciudadanía sus medios de defensa frente a lo que estima posibles actuaciones irregulares de la Administración municipal sancionadora.

Debemos insistir en que resulta innegable que la insuficiencia de medios puede generar puntualmente, debido a aumentos no previsibles de expedientes a tramitar, una ineficaz o dilatada resolución de ellos, pero lo que no resulta adecuado es que, ante un retraso estructural y continuado durante años del funcionamiento de este Tribunal Económico-Administrativo, sigan sin adoptarse medidas destinadas a paliar esta insuficiencia que viene a suponer un notorio perjuicio para las personas recurrentes.

No nos encontramos, pues, ante una situación excepcional, sino más bien ante un **problema estructural que exige sin demoras la adopción de medidas para que el Tribunal Económico-Administrativo tenga una capacidad de respuesta adecuada a las numerosas reclamaciones que previsiblemente pueden ocasionar el elevado volumen de expedientes sancionadores tramitados**, de forma que exista una efectiva proporcionalidad entre los medios sancionadores y los medios de resolución de los recursos que, legítimamente, formula la ciudadanía.

Debe tenerse presente que el artículo 103 de la Constitución Española determina que la Administración Pública sirva con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con, entre otros, el principio de eficacia, y con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho.

En línea con el precepto constitucional citado, el artículo 3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establece en su apartado 1 que las Administraciones públicas sirven con objetividad los intereses generales y actúan de acuerdo con, entre otros principios, el de eficacia, con sometimiento pleno a la Constitución, a la Ley y al Derecho.

Unos retrasos contrarios al principio de buena administración, previsto en el artículo 31 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, que comprende, entre otros, el derecho de todos ante las Administraciones Públicas a que los asuntos sean resueltos en un plazo razonable de tiempo.

Por todo ello, **formulamos** a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla Recordatorio de los deberes legales contenidos en los artículos 103.1 de la Constitución Española, 31 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y 3 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, conforme a los cuales la actividad administrativa debe regirse por los principios de eficacia, eficiencia, servicio al ciudadano, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho, e impulsar de oficio los procedimientos en todos sus trámites.



También formulamos Recomendación de que, por parte de la Alcaldía, de acuerdo con las atribuciones que le otorga el artículo 21.1 a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en cuanto a la dirección del gobierno y la Administración Municipal, se adopten las medidas que procedan para dotar al Tribunal Económico-Administrativo de los medios suficientes que permitan evitar los retrasos estructurales que se producen en la tramitación y resolución de las reclamaciones económico-administrativas que se presentan por parte de la ciudadanía y, en particular, de la formulada por la reclamante.

El Ayuntamiento, como respuesta, nos trasladó que se aceptaba nuestra resolución pues reconocían que el tribunal debe contar con una estructura y medios que le doten de la adecuada proporcionalidad para el cumplimiento de sus funciones, de forma que se pueda dar una respuesta rápida y eficaz a las reclamaciones presentadas por los ciudadanos.

Esta aceptación se concreta en que, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias, se iba a iniciar un estudio de la Relación de Puestos de Trabajo del tribunal para modificar la misma y dotarla de nuevos puestos de trabajo, incrementando el número de vocales, para paliar los retrasos existentes en la actualidad en la resolución de las reclamaciones, de forma que sean emitidas en los tiempos marcados por la legislación.

1.13 VIVIENDA

1.13.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.13.2.1 La necesidad de vivienda en Andalucía

Como ya venimos reiterando en nuestros sucesivos Informes Anuales, desde que dio comienzo la devastadora crisis económica que estamos viviendo, son muy numerosas las **familias que han perdido sus viviendas** como consecuencia de un procedimiento de ejecución de préstamo hipotecario, o en virtud de un procedimiento de desahucio, al no poder hacer frente al pago de las cuotas arrendaticias.

Estas situaciones se producen como consecuencia de un empobrecimiento de la población, debido al aumento de la cuota de desempleados, la precariedad del mercado laboral, el agotamiento de los ahorros y subsidios, ...

En este sentido, hemos de destacar, y así lo venimos haciendo, en nuestra intervención ante las Administraciones y organismos con competencias en materia de vivienda, el hecho de que la demanda de vivienda protegida, en su mayoría, está dirigida a la vivienda de segunda adjudicación o alquiler social, ante la precaria economía de los demandantes, que les impide hacer frente a un alquiler protegido, cuya cuantía, en estos momentos, oscila entre los 300 y 500 euros, (muy similar al alquiler de una vivienda en el mercado libre).

Esta situación, afecta muy directamente a la actuación de los Servicios Sociales comunitarios, toda vez que de conformidad con lo establecido en el Decreto 1/2012 de 10 de enero, por el que se aprueba el Reglamento regulador de los Registros Públicos Municipales de Demandantes de Vivienda Protegida, y en particular de su artículo 13, que determina excepciones a la obligación de adjudicación mediante dicho Registro, encomienda a los Servicios Sociales la tarea de ratificar la situación de riesgo de exclusión social de la unidad familiar solicitante y el carácter de urgencia en la adjudicación.

Es por ello, y por el incremento desmedido que ha protagonizado la demanda de la vivienda social, por lo que la actividad de los Servicios Sociales se ve desbordada, a la vez que arroja a la situación creada cada vez más casos de informes de exclusión social, a los que no se les puede ofrecer una solución habitacional, al no existir viviendas de estas características disponibles.

En estos casos, esta Defensoría, con alto grado de frustración, una vez promovida la oportuna investigación, y constatado que por parte de los Servicios Sociales se ha activado el protocolo diseñado para el acceso a la vivienda de aquellas familias que se encuentran en riesgo o situación de exclusión social, no nos queda