



15. Transportes y tráfico

1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.2.3 Transportes, movilidad y tráfico	2
1.12.2.3.1 Transportes y movilidad	2
1.12.2.3.1.1 La proliferación de medios de transporte no autorizados de propulsión eléctrica por el espacio peatonal supone un riesgo para las personas	2
1.12.2.3.1.2 Debemos facilitar la formación de los agentes de la Policía Local para prevenir los riesgos que se derivan de la conducción bajo los efectos de las drogas	3
1.12.2.3.1.3 La regulación de la ORA no debe generar situaciones de discriminación entre los residentes de un determinado término municipal y de otros municipios	3
1.12.2.3.2 Tráfico	4
1.12.2.3.2.1 El déficit presupuestario no puede justificar la existencia de puntos negros en nuestras carreteras	4
1.12.2.3.2.2 La tramitación de las sanciones de tráfico debe respetar las normas que establecen las garantías de defensa del presunto infractor	6

ESTE TEMA EN OTRAS MATERIAS

1.1 ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, TRIBUTARIAS Y ORDENACIÓN ECONÓMICA

1.1.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite	7
1.1.2.1 Administraciones Tributarias	7
1.1.2.1.2 Bonificaciones, beneficios y exenciones en las Ordenanzas Fiscales municipales	7

1.3 DEPENDENCIA Y SERVICIOS SOCIALES

1.3.1 Introducción	8
1.3.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite	8
1.3.2.2 Personas con discapacidad	8
1.3.2.2.2 Valoración y calificación del grado de discapacidad	8
1.3.2.2.3 Discapacidad y Movilidad	8
1.3.2.3 Personas Mayores	9
1.3.2.3.4 Transporte público	9

1.8 MEDIOAMBIENTE

1.8.1 Introducción	10
--------------------	----

4. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS

4.2 De las quejas remitidas a otras instituciones similares	11
4.2.10 Urbanismo, obras públicas y transporte	11
4.3 De las quejas rechazadas y sus causas	11
4.3.2 Duplicidad	11
4.3.8 Sin recurrir previamente a la administración	12



1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.2.3 Transportes, movilidad y tráfico

1.12.2.3.1 Transportes y movilidad

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Por último, también Sugerimos en el sentido de que, sin perjuicio del respeto al ejercicio del «ius variandi» en el ámbito que nos ocupa, y dado el conflicto surgido y la discrepancia que se ha producido no solo por parte de las personas usuarias del hospital no residentes en el municipio, sino también por parte de los representantes de distintos gobiernos locales cuya población resulta afectada por la decisión de establecer una zona de estacionamiento regulado en el entorno de este establecimiento sanitario, se valore la posibilidad de conseguir el fin que se pretende, que no es otro que una ordenación del tráfico adecuada en esta zona, con otros medios o reconsiderando las tarifas establecidas, habida cuenta de las consecuencias y rechazo que las recogidas en la Ordenanza Fiscal han generado.



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

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

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

1.12.2.3.2 Tráfico

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Tras nuestra intervención, recibimos informe del Ayuntamiento de Sevilla del que resultaba que, tras admitir que, efectivamente, se había producido la infracción, se había sobreseído el expediente. Sin embargo, nada se decía sobre lo alegado por el denunciado en el sentido de que cuando el "controlador" denuncia la presunta infracción, el estacionamiento, quizás por unas obras que se estaban realizando, carecía de señalización vertical y horizontal. Hubiera sido de interés llevar a cabo una investigación para determinar la concurrencia de estos hechos, pero no tuvo lugar por los motivos ya comentados.

En la **queja 16/2073**, el interesado mostraba su disconformidad con la actuación administrativa del Ayuntamiento de Sevilla por una sanción de tráfico. En concreto había recibido una resolución en la que se desestimaban las alegaciones que había, supuestamente, presentado contra la sanción de tráfico, pero *"el recurrente manifiesta que nunca ha presentado escrito de alegaciones, toda vez que nunca ha recibido comunicación de incoación de procedimiento sancionador a su nombre"*. Tuvo conocimiento de la sanción mediante el requerimiento de identificación remitido a la empresa de la que era administrador, procediendo a identificar al conductor del vehículo con el oportuno escrito de identificación. Tras ello, en lugar de dirigirse el Ayuntamiento de Sevilla a la persona identificada como conductora, él, como administrador, recibió la respuesta a unas alegaciones que nunca había presentado. Ante ello, adujo al Ayuntamiento la improcedencia de continuar con el expediente sancionador al omitir una fase procedimental e inventarse unas supuestas alegaciones que nunca se habían presentado por parte del recurrente.



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

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 Bonificaciones, beneficios y exenciones en las Ordenanzas Fiscales municipales

...

Con ocasión de la tramitación de la queja 14/4138, el interesado nos indicaba que tras haber pasado a situación de retiro por inutilidad física e insuficiencia de condiciones psicofísicas para el servicio, formuló al Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz) **exención en el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica prevista para los de titularidad de personas con discapacidad reducida**, solicitudes que le fueron denegadas, así como desestimado el recurso de reposición igualmente presentado, por entender el Ayuntamiento que sólo resultaba de aplicación dicha exención a las personas que acreditaran al menos un 33% de discapacidad, sin aceptar la equivalencia con tal condición de las personas en situación de incapacidad permanente, como era el caso del promotor de la queja.

Disconformes con esta interpretación jurídica del Ayuntamiento de San Fernando, formulamos **Resolución**, instándole a adoptar los acuerdos necesarios para el reconocimiento al interesado de la exención fiscal que solicitaba desde el ejercicio de 2013.

Asimismo, formulamos Sugerencia a la Corporación municipal instándole a incluir en la correspondiente Ordenanza fiscal reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica la consideración de suficiencia a efectos de la acreditación de un grado de discapacidad del 33% o superior, de los certificados acreditativos de la condición de pensionistas de la Seguridad Social por incapacidad permanente en el grado de total, absoluta o gran invalidez, y los acreditativos de la condición de pensionistas de clases pasivas que tengan reconocida una pensión de jubilación o de retiro por incapacidad permanente para el servicio o inutilidad para el mismo.

Dichas resoluciones no fueron aceptadas inicialmente por el Ayuntamiento lo que motivó la inclusión de la queja en el Informe Anual al Parlamento. Si bien posteriormente el Ayuntamiento nos contestaba accediendo a conceder la exención que solicitó el interesado para el ejercicio 2016 y siguientes.

...



1.3 DEPENDENCIA Y SERVICIOS SOCIALES

1.3.1 Introducción

...

Es destacable también la Orden de 19 de septiembre de 2016, por la que se aprueba el modelo de las tarjetas de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida en Andalucía, aprobada en desarrollo del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Este Real Decreto entró en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado y obligaba a las administraciones públicas, para que en el plazo de un año adaptasen sus normas a las previsiones del mismo.

...

1.3.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.3.2.2 Personas con discapacidad

1.3.2.2.2 Valoración y calificación del grado de discapacidad

...

Un problema similar al de las quejas por desacuerdo con el grado de discapacidad reconocido se plantea en aquellas quejas que recibimos en las que la persona afectada denuncia la **denegación de la tarjeta de aparcamiento para personas con movilidad reducida**, ya que la concesión o denegación de dicha tarjeta se decide mediante la aplicación de un baremo específico conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad, dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.

Al tratarse de un baremo aplicado por personal con un conocimiento científico técnico especializado, estas actuaciones no son susceptibles de supervisión por parte del Defensor del Pueblo Andaluz, si bien en ocasiones se han producido errores de apreciación, que han sido corregidos tras la correspondiente revisión y, en consecuencia, se ha otorgado la referida tarjeta a la persona interesada (**queja 15/4568**, queja 16/5499).

...

1.3.2.2.3 Discapacidad y Movilidad

...

Continuando en la misma línea de intervención, iniciamos la **queja 16/0598** en la que nos dirigimos tanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, como a la **Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP)**, para poner de manifiesto, por un lado, la transcendencia que un **transporte público de calidad tiene para el colectivo de personas con discapacidad** y, de otro, que, en un futuro, en el nuevo diseño de ciudad el transporte público va a tener una relevancia aun mayor. Así parece poco cuestionable que nuestras ciudades, en la medida en que deben disponer necesariamente de un modelo sostenible de movilidad, éste tendrá que descansar en los desplazamientos peatonales, el transporte público y la bicicleta. A la fecha de cierre de este Informe Anual estamos valorando las respuestas obtenidas y las alegaciones que nos han enviado las federaciones provinciales presentes en aquel encuentro al que nos venimos refiriendo, a las que hemos remitido esta información para ello.

Por otra parte, en materia de **movilidad en el transporte** hemos impulsado la creación de una bonificación en el transporte público urbano de la ciudad de Sevilla para personas con discapacidad, tal y como nos



planteó el interesado de la queja 16/0095, en la que tras una valoración de la normativa constitucional y estatutaria, así como del derecho positivo, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla una **Sugerencia**, habiéndose recibido a principios de este año 2017 una respuesta positiva por parte del citado organismo, pues nos decían que en el Pleno de 3 de Noviembre de 2016 se acordó facilitar el transporte a personas con diversidad funcional y/o movilidad reducida para lo que se creará, a partir de 2017, una tarjeta de transporte gratuita para las personas que conforman este colectivo y que cumplan una serie de requisitos.

Por incumplimiento de la normativa de accesibilidad también se ha recibido varias quejas como queja 16/3899 por el incumplimiento, según el interesado, de la normativa de accesibilidad en la estación marítima dependiente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (Cádiz), o la queja 16/5279, en la que se denunciaban las barreras arquitectónicas existentes en la estación ferroviaria de Fuengirola (Málaga). Lo mismo ocurrió con la queja 16/3379, pero en este caso se denunciaba esta situación en el Aeropuerto de Madrid por la inadecuada, a juicio del afectado, asistencia recibida en el mismo.

...

1.3.2.3 Personas Mayores

1.3.2.3.4 Transporte público

Debemos referirnos en este epígrafe a una queja a la que ya hicimos alusión en el informe del ejercicio 2015 (queja 15/5374).

La **Tarjeta Andalucía Junta sesentaycinco** en lo que respecta al transporte, bonifica a los titulares de la misma, en sus dos modalidades, con un 50 por ciento del precio del billete en aquellos viajes interurbanos que, teniendo origen y destino en Andalucía, se realicen en los transportes públicos regulares de viajeros por carretera, de uso general y permanente, que sean prestados por las empresas de transportes que hayan formalizado Convenio de Colaboración con la Agencia de Servicios Sociales y Dependencia de Andalucía.

El promotor de la queja manifestaba su desacuerdo con el hecho de que la línea de transporte público de autobús entre Chauchina y Granada, tuviera diferente precio en función de cuál fuera la empresa concesionaria que realizaba el trayecto.

El interesado presentó una reclamación ante la Junta Arbitral de Transportes, que fue contestada por la Dirección Gerencia del Consorcio Metropolitano de Transportes de Granada, confirmando la efectiva duplicidad de precios que se cobra en el mismo trayecto a las personas jubiladas usuarias de la tarjeta "andalucíasesentaycinco".

En la respuesta a la referida reclamación se señalaba que la diferencia en la tarifa se debe a que el descuento no se aplica sobre la tarifa del Consorcio, sino sobre la tarifa kilométrica que tenga cada concesión, y se especificaba que la empresa Ureña e Hijos es titular de la concesión VJA-155 y la empresa Nex Continental Holdings es titular de la concesión VJA-194, obedeciendo la diferencia tarifaria a que ambas realizan un recorrido con igual origen y destino, pero transcurren por itinerarios diferentes. Finalmente señalaba que una de las concesiones estaba ya caducada y en prórroga y la otra próxima a su vencimiento, por lo que se solucionarían esas diferencias en el proceso de renovación de las concesiones.

Esta Institución acordó admitir la queja a trámite y solicitó al Consorcio Metropolitano de Transportes de Granada la emisión de un informe referido, entre otras cuestiones a la fecha prevista para la licitación de las referidas concesiones y la fecha prevista para que el nuevo sistema tarifario, que excluyera las diferencias que denunciaba el interesado, se hiciera efectivo, y que igualmente se valorara la posibilidad de introducir un sistema corrector transitorio que eliminase las referidas diferencias hasta tanto se produjera la anunciada renovación de las concesiones.

El Consorcio Metropolitano de Transportes de Granada nos contestó indicando que la tarjeta Andalucía Junta 65 establece descuentos para sus usuarios que solo se pueden aplicar sobre la tarifa kilométrica establecida para cada concesión, pues la Consejería de Igualdad y Políticas Sociales mantiene convenios



bilaterales con las empresas operadoras de transporte público y es la Consejería la que directamente realiza las liquidaciones con las distintas empresas.

Señalaba también que cuando un usuario utiliza la tarjeta del Consorcio de Transportes para viajar de Chauchina a Granada o viceversa, se le aplica la misma tarifa zonal, con independencia de la empresa que realice el recorrido, pero cuando el usuario utiliza la tarjeta Andalucía Junta 65 se aplica el descuento sobre la tarifa kilométrica, resultando precios dispares en función de la empresa con la que se realice el recorrido.

Con posterioridad nos hemos dirigido tanto a la Agencia de Servicios Sociales y Dependencia como a la Dirección General de Movilidad, reiterando ambos organismos la idea de la dualidad de regímenes tarifarios, señalándose que los Convenios de la Consejería de Igualdad y Políticas Sociales con los actuales prestatarios de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general por carretera no contemplan la diversidad de estos dos regímenes, pasando a aplicar la bonificación exclusivamente sobre la tarifa partícipe empresa.

En definitiva, tras la investigación de la queja hemos constatado que a diario se viene produciendo la paradójica situación, como describía el interesado en esta queja, de que resulten dos tarifas distintas para un mismo recorrido de autobús, por motivos que se escapan al consumidor final y que no parecen guardar relación con la calidad del servicio o las prestaciones extraordinarias de un transporte frente a otro sino que se debe a una estructura de gestión administrativa, plena de sentido para dotar de operatividad al servicio pero, como señalábamos, difícil de entender para el administrado, y en particular para aquel viajero que debido a su condición de ser una persona mayor de 65 años disfruta de un determinado descuento solo en algunos de los servicios que se prestan a diario.

Por este motivo hemos dirigido una **Sugerencia** tanto a la Agencia de Servicios Sociales y Dependencia como al Consorcio Metropolitano de Transportes de Granada, para que valoren la cuestión planteada de forma conjunta, con el objetivo de conseguir que los desplazamientos entre Chauchina y Granada o viceversa que realicen las personas mayores titulares de la Tarjeta Andalucía Junta sesentaycinco tenga la **misma tarifa bonificada con independencia de la empresa transportista que preste el servicio**. Nos encontramos a la espera de respuesta a dicha Sugerencia.

1.8 MEDIOAMBIENTE

1.8.1 Introducción

...

Aunque el mayor factor determinante del ruido y de la contaminación acústica en nuestras ciudades es el **tráfico rodado** (en torno al 80% del ruido generado), éste suele ser considerado, erróneamente, como un mero ruido ambiental que no es sino consecuencia inevitable de nuestro modelo de desarrollo. Justamente por esta visión apenas si se presentan quejas por esta causa.

...



4. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS

4.2 De las quejas remitidas a otras instituciones similares

4.2.10 Urbanismo, obras públicas y transporte

...

También se ha remitido a la Defensora del Pueblo la queja 16/2572, en la que la reclamante solicitaba que se reabriera el proceso para la **conversión de la N-432 en autovía**, debido a la gran siniestralidad que existe en muchos tramos. La N-432 es una infraestructura de titularidad estatal que une Badajoz y Granada, por lo que remitimos la queja a la Defensora del Pueblo Estatal.

En la queja 16/4972 se dirigió a nosotros una asociación para trasladarnos la **situación de aislamiento ferroviario en que viven los ciudadanos de Granada desde hacía casi 16 meses**, y sin perspectivas de solución, debido a las obras de construcción de la línea de Alta Velocidad.

Le informamos a la asociación que, ante la gravedad de la situación -no hay ninguna ciudad, capital de provincia, que esté incomunicada por vía de ferrocarril, como lo está la ciudad de Granada- esta Institución inició de oficio la **queja 16/1775** en la que nos habíamos dirigido a la Defensora del Pueblo de las Cortes Generales mostrando nuestra preocupación por el retraso de estas obras, que está ejecutando el Ministerio de Fomento, de ella ya damos cuenta en la parte correspondiente de este Informe Anual. En concreto, a la asociación proponente de la queja le trasladábamos que compartíamos plenamente su preocupación por el aislamiento ferroviario en el que se encontraba la ciudad de Granada y por las consecuencias, de índole personal y económico, que tenía para la ciudad.

En la queja 16/3899 se planteaba el **incumplimiento, según el interesado, de la normativa de accesibilidad en la estación marítima dependiente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (Cádiz)**, que remitimos a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales. En este caso, hemos conocido que la citada Autoridad Portuaria informó al interesado de las condiciones de accesibilidad de la estación marítima y, al mismo tiempo, daba cuenta de su compromiso para la eliminación de las barreras arquitectónicas existentes, aunque la citada Defensoría continua sus actuaciones a la fecha de cierre de este Informe Anual.

También tuvimos que remitir a esa Institución estatal la queja 16/5279, en la que se denunciaban las **barreras arquitectónicas existentes en la estación ferroviaria de Fuengirola (Málaga)**. Lo mismo ocurrió con la queja 16/3379, pero en este caso se denunciaba esta situación en el Aeropuerto de Madrid por la inadecuada, a juicio del afectado, asistencia recibida en el mismo.

...

4.3 De las quejas rechazadas y sus causas

4.3.2 Duplicidad

...

En la queja 16/2967 el reclamante, en un extenso escrito, nos daba cuenta de la controversia que mantenía con la Policía Local de Mijas (Málaga) en relación con los lugares adecuados para el estacionamiento de una moto scooter, adaptada para personas con discapacidad, de su propiedad. La queja podría resultar admisible a trámite, pero el afectado señaló que la había remitido también a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales, por lo que le comunicamos su no admisión a fin de evitar una duplicidad de actuaciones.

...



4.3.8 Sin recurrir previamente a la administración

...

El reclamante de la queja 16/2964 nos exponía su opinión sobre el transporte público en el Área Metropolitana de Sevilla, que consideraba deplorable, ya que cuenta con una sola línea de Metro, lo que determinaba una excesiva tardanza en desplazarse desde Alcalá de Guadaíra hasta el Aljarafe. Consideraba también que deberían construirse nuevas líneas de metro y establecerse un servicio de autobuses, al margen de TUSAM, que comunicara la Estación de Plaza de Armas con la del Prado.

Se trataba de opiniones respetables del afectado que, en sí mismas, no constituyen una irregularidad que justifique nuestra intervención y que, además, no habían sido planteadas a los organismos afectados, lo que determinó que la queja no resultara admisible a trámite. No obstante, le sugerimos que formulara su reclamación ante el Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Sevilla o ante el propio Ayuntamiento de Sevilla.

El interesado de la queja 16/5705 nos exponía su disconformidad con los cambios que venía efectuando el Ayuntamiento de Sevilla en cuanto a los requisitos para la obtención de la tarjeta de la tercera edad y, a esos efectos, solicitaba nuestra intervención. Sin embargo, no había planteado esta cuestión con carácter previo al propio Ayuntamiento, ni se desprendía de la queja que se hubiera producido una vulneración del ordenamiento jurídico, lo que motivó que no fuera admitida a trámite.

...