16 . Transportes y tráfico

*En el desglose de cada tema hemos incluido todo lo que se dice en el Informe Anual sobre ese tema, tanto en la **materia principal** como en **otras materias.** Asimismo, hemos incluido los artículos de la **Revista Resumen** del Informe Anual que afectan a este tema.*

Materia principal 3

1.9. Movilidad y Accesibilidad 3

1.9.1. Introducción 3

1.9.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite 6

1.9.2.1. Movilidad 6

1.9.2.1.1. Ordenación del Tráfico 6

1.9.2.1.2. Régimen sancionador 8

1.9.2.1.3. Aparcamientos 9

1.9.2.1.4. Servicios de Transporte público 10

1.9.2.2. Accesibilidad 12

1.9.2.2.1. Discapacidad en materia de tráfico 12

1.9.2.2.2. Personas con discapacidad y transportes públicos 13

1.9.2.2.3. Barreras urbanísticas que impiden o dificultan la accesibilidad 14

1.9.2.2.4. Las barreras arquitectónicas que afectan a las personas con discapacidad en edificaciones, establecimientos y locales de concurrencia pública 16

1.9.3. Quejas de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas 20

1.9.3.1. Quejas de oficio 20

1.9.3.2. Colaboración de las Administraciones 20

1.9.3.3. Resoluciones no aceptadas 20

Este tema en otras materias 21

Balance del Defensor 21

3. Retos ante la COVID-19 21

3.4. Todo está cerrado. Hacia una administración humanizada e inclusiva en su digitalización 21

1.1. Administraciones Tributarias, Públicas y Ordenación Económica 21

1.1.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite 21

1.1.2.2. Administraciones Publicas y Ordenación Económica 21

1.1.2.2.2. Transparencia, Participación Ciudadana y Buena Administración 21

1.1.2.2.5. Comercio e Industria 21

1.3. Dependencia y Servicios sociales 24

1.3.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite 24

1.3.2.5. Discapacidad 24

1.3.2.5.1. La situación de discapacidad 24

1.12. Servicios de Interés General y Consumo 25

1.12.1. Introducción 25

1.12.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite 25
1.12.2.1. Servicios de interés general 25
1.12.2.1.5. Servicios de transporte 25
1.13. Sostenibilidad, Medioambiente y Obras Públicas 26
1.13.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite 26
1.13.2.1. Sostenibilidad y Medioambiente 26
1.13.2.1.1. Contaminación acústica 26
3. Oficina de Información y Atención a la Ciudadanía 26
3.3. Análisis cualitativo de las quejas 26
3.3.9. Salud 26

REVISTA DEL INFORME ANUAL 27
04. Mejorar las normas 27
– Vehículos de transporte de movilidad personal en tiempos de pandemia. Uno de los efectos de la crisis sanitaria ocasionada por la pandemia del coronavirus ha sido un aumento del uso de la bicicleta, habiéndose registrado de forma paralela un considerable aumento de sus ventas 27
06. Atención e información ciudadana 28
– Mejorar y humanizar los servicios de Información y atención ciudadana 28
07. Servicio de Mediación 30
– Promover la cultura de Paz. Inversión de los modelos de gestión de la confrontación a la colaboración, en aras de la Paz social 30
08. Informes especiales 33
– Los 13 retos del Defensor del Pueblo andaluz para afrontar la COVID-19 33

Materia principal

1.9. Movilidad y Accesibilidad

1.9.1. Introducción

Abordamos en este capítulo las cuestiones planteadas a esta Defensoría en el año 2020, que afectan a la movilidad de las personas, entendida como uno de los fundamentos que mantienen el sistema urbano en funcionamiento. La mayoría de las personas utiliza uno o diferentes medios de transporte y normalmente lo hace a diario. Los gobiernos locales y el gobierno regional tienen un papel fundamental, ya que son los principales proveedores de transporte público, pero también los coordinadores de todos los demás modos de transporte.

En 2020, como en ningún otro año se han planteado nuevos y variados desafíos para las ciudades a causa de la situación de emergencia sanitaria creada por la pandemia provocada por la COVID-19, motivo por el que las consecuencias de la misma en lo que haya afectado al derecho humano a la movilidad van a estar presentes en el relato de nuestras actuaciones a lo largo de 2020 junto a las quejas que forman parte de nuestra gestión ordinaria, y a las que vamos a tener que efectuar obligada referencia, con independencia de que ya efectuáramos un somero análisis, especialmente en lo que atañe al transporte público de viajeros, en nuestro Informe Especial "**Derechos de la Ciudadanía durante la Covid-19. Primera ola de la pandemia**".

Debido a la pandemia de la COVID-19, los gobiernos han establecido importantes restricciones en el movimiento de personas, el funcionamiento de los servicios y las normas sobre el distanciamiento físico. Estas restricciones han tenido y están teniendo profundos efectos en la vida diaria de la ciudadanía y en la forma en que las personas interactuamos entre nosotros y con nuestro entorno.

Además, los espacios confinados y abarrotados se han definido como lugares de alto riesgo y las autoridades han optado por adoptar normas que limitan los servicios, incluso en lo aplicable a todos los medios de transporte público, para limitar el movimiento de las personas.

En este contexto, mantener un nivel mínimo de servicios de movilidad seguirá siendo aún más importante de lo que ya lo es habitualmente por cuanto que, en definitiva, la movilidad, como columna vertebral de las ciudades, debe seguir siendo prioritaria, ya que no sólo permite el desplazamiento de las personas en el marco del derecho a la movilidad y el acceso a las oportunidades, sino que también es vital para mantener en funcionamiento los servicios esenciales.

El derecho a la movilidad sin duda tiene también una dimensión social que incluye todo lo relativo al mantenimiento de los servicios para los ciudadanos y ciudadanas con necesidades especiales y podemos afirmar que que aún queda mucho por hacer para garantizar universalmente el derecho a la movilidad de toda la ciudadanía.

En cuanto a los **servicios de transporte**, tanto privados como públicos, estos se incardinan en una magnitud más amplia como es en el sistema integral de movilidad, y mediante los que se ejercita el derecho humano a la movilidad como expresión de una parte de lo que conocemos como calidad de vida de la ciudadanía, la cual, ni que decir tiene se ha visto tremendamente afectada por las medidas extraordinarias adoptadas para hacer frente a la situación de emergencia de salud pública ocasionada por la COVID-19.

Pues bien, fue el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declaró el estado de alarma, mediante el que se prohibió la circulación de personas por las vías o espacios de uso público, excepto para la realización de una serie de actividades tasadas en la propia norma, el punto de partida para afrontar la crisis sanitaria dictando para ello, entre otras, una serie de disposiciones para establecer condiciones a los servicios de movilidad, ordinarios o extraordinarios, en orden a la protección de personas, bienes y lugares.

Así, las medidas adoptadas para garantizar la seguridad de las personas trabajadoras y usuarias con las sucesivas reducciones de aforo en el transporte público, la accesibilidad de los medios de transporte y la

disponibilidad de transportes suficientes, en cuanto a frecuencia y horarios, especialmente relevante para las rutas con baja demanda, han sido objeto de preocupación planteado en las quejas presentadas ante esta institución a lo largo de 2020.

Es por todo ello que las quejas sobre el funcionamiento de los transportes públicos de viajeros han adquirido un especial protagonismo en el ejercicio 2020, la mayoría de ellas aún en tramite ya que se han venido presentando cuando se pusieron en vigor las restricciones a la movilidad por el estado de alarma o con posterioridad en las fases de reanudación progresiva de la normalidad. En ellas se denuncia la suspensión de servicios y horarios con los graves perjuicios que ello ocasiona para los pasajeros y las solicitudes de reanudación de los servicios existentes con anterioridad al estado de alarma.

En este contexto, hemos incoado de oficio, ya a finales de 2020, la queja 20/8693, por la suspensión, a causa de la COVID-19, de la línea de transporte regular de viajeros en los pueblos de la comarca de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, por lo que se había solicitado por las Alcaldías de los municipios afectados el restablecimiento de este servicio en cuanto a sus horarios, frecuencia y vehículos adaptados para personas con discapacidad, existentes con anterioridad al estado de alarma, dado el aislamiento que dicha medida había provocado en la población de los mismos, cuya alternativa era desplazarse en vehículos privados, del que no disponen muchos vecinos y vecinas, sin contar con que gran parte de la población se caracteriza por su avanzada edad. Del resultado de esta queja, daremos cuenta en la memoria anual correspondiente al ejercicio 2021.

Por otra parte, sin duda uno de los efectos de la crisis sanitaria ocasionada por el coronavirus ha sido un aumento del uso de la bicicleta, habiéndose registrado de forma paralela un considerable aumento de sus ventas. Es por esta razón que se demandan por amplios sectores sociales medidas de apoyo por parte de las administraciones para que este medio de transporte se consolide como una alternativa real frente a los transportes motorizados. Estos vehículos constituyen, además, una buena alternativa para eludir el peligro de contagio de los metros y autobuses en las horas punta y, por ello se está utilizando cada vez más como medio para realizar los trayectos diarios al trabajo o a otras actividades cotidianas.

Pues bien, en el marco descrito, cabe resaltar que en 2020 concluía la vigencia del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. Un ambicioso Plan que, por diversas circunstancias, no ha alcanzado los propósitos iniciales en cuanto a la creación de infraestructuras destinadas al uso de este medio de transporte personal. Es por ello que iniciamos una actuación de oficio, queja 20/7140 con la finalidad de conocer el balance de su ejecución y las previsiones de aprobación de un nuevo instrumento de estas características.

En materia de **ordenación del tráfico** se han planteado cuestiones muy diversas, entre las que adquieren cierto protagonismo las relativas a la peligrosidad de las vías públicas por deficiencias en la señalización viaria, reclamando su mejora o corrección, aparcamientos indebidos o la demanda de implantación de medidas de calmado del tráfico como badenes reductores, pasos de cebra, rotondas y semáforos, de forma que se reduzca la velocidad de los vehículos que transitan por determinadas zonas originando contaminación, accidentes y ruido.

La mejora de la movilidad en vías públicas en beneficio de los peatones, solicitando la ordenación del tránsito de ciclistas, solicitudes de instalación de bolardos, etcétera, son también motivos de queja.

En relación a estas cuestiones relativas a la ordenación de la movilidad en materia de tráfico hemos concluido en 2020 la queja 19/2354, incoada de oficio ante la grave preocupación que nos despertó en su día los problemas de seguridad que estaban originando la proliferación en nuestros espacios públicos peatonales de vehículos eléctricos de uso individual, en la que formulamos resolución consistente en Sugerencia.

Del examen de las respuestas recibidas, cabe concluir una general aceptación de la Sugerencia formulada pues casi la totalidad de los ayuntamientos a los que nos hemos dirigido o bien ya tenían aprobada su Ordenanza regulando los vehículos de movilidad personal o, en su caso, estaban trabajando en su modificación o mostraban su disposición favorable a corto plazo. Es por ello que, contando con el marco normativo que suponía la Instrucción 2019/S-149 de la Dirección General de Tráfico y las Ordenanzas

municipales ya aprobadas o en trance de hacerlo, estimamos que aunque no lo fuera de modo completo, se contaba con una normativa que establecía las condiciones de utilización de estos vehículos y garantizaba los derechos que ostentan las personas usuarias de las zonas peatonales.

Finalmente en el último trimestre de 2020, se ha producido la regulación normativa de estos vehículos de movilidad personal a nivel estatal con la aprobación del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.

Otro grupo de quejas que se presentan ante esta Defensoría en materia de **movilidad** atañen a la disconformidad de las personas afectadas con **expedientes sancionadores de tráfico** instruidos por los ayuntamientos, a causa de denuncias de la policía local o del personal controlador de las reservas de aparcamiento en vía pública de las denominadas Zona ORA. Así como la disconformidad con la retirada de vehículos por la grúa municipal o con la tasa cobrada por los días de depósito.

Los motivos de disconformidad más habituales suelen estar referidos a supuestos defectos de tramitación del procedimiento que culminan con la imposición de una sanción que se considera no ajustada a derecho por incurrirse en indefensión de la persona denunciada. En ocasiones es la tardanza en la devolución de cobros indebidos el objeto de la queja.

No obstante, el resultado de estos expedientes de queja ha sido diverso, como variada es la casuística que se plantea en cada unos de ellos, por lo que algunos no resultan admisibles toda vez que no advertimos las irregularidades que se nos exponen. Otros casos son cerrados por no irregularidad tras recibir los informes municipales y algunos de ellos se han cerrado en vías de solución al haberse estimado las pretensiones de las personas afectadas.

En materia de **aparcamientos de vehículos**, han sido pocas las quejas que se nos han presentado en 2020, y la mayoría de ellas ya bien avanzado el año. Suponemos que ello se debe a las consecuencias de las restricciones de la movilidad adoptadas a consecuencia de la declaración del estado de alarma por la emergencia sanitaria creada por la COVID-19. Los vehículos particulares durante muchos meses se han movido mucho menos y algunas de las quejas que se nos han formulado atañen a las zonas de aparcamiento con regulación horaria (zona azul).

A la hora de desplazarse, la eliminación de barreras en el entorno es fundamental para garantizar la movilidad de todas las personas. La accesibilidad es entendida como toda medida pertinente que permita asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información, comunicaciones y otros servicios e instalaciones abiertas al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Las personas con discapacidad para tener movilidad necesitan contar con un entorno accesible que les permita ser capaces de usarlo con sus diferentes grados de habilidad, tomando en cuenta los diferentes tipos de discapacidad. Para ello, se requiere que su entorno cuente con los ajustes razonables -modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida- para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás personas, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.

Pero no solo las personas con discapacidad requieren un entorno accesible, también lo necesitan los niños y niñas, las mujeres en periodo de gestación, personas convalecientes por enfermedades o lesiones, adultos mayores, así como los grupos de población que por su condición de vida o situación social o económica han sido excluidas, tales como las personas con menores ingresos, migrantes, entre otras.

Así pues en el apartado de **discapacidad en materia de movilidad**, han adquirido especial protagonismo las quejas sobre peticiones de reserva de plaza de aparcamiento para personas con movilidad reducida, de uso nominativo o cercanas a los domicilios de estas personas o centros de trabajo, o su cambio de ubicación, que no han sido atendidas por los ayuntamientos a los que se han dirigido; la disconformidad

con la anulación injustificada de plazas reservadas de estas características y las ya clásicas quejas del uso abusivo de estas plazas por personas poco solidarias.

En cuanto a la problemática del **acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos** en 2020 hemos concluido quejas presentadas en años anteriores sobre la carencia de vehículos adaptados para personas usuarias de sillas de ruedas, incluso de vehículos privados de alquiler o la disconformidad con la frecuencia y horario de los servicios públicos de autobús urbanos e interurbanos, o la reducción el número de taxis adaptados por alguna capital de provincial.

Las quejas presentadas en 2020, en relación con esta cuestión, están relacionadas con la reducción del número de vehículos adaptados para usuarios con discapacidad, su frecuencia y horarios a causa de las restricciones impuestas a la movilidad desde el mes de marzo de 2020 a causa de la pandemia provocada por la COVID-19.

Continuando con el apartado de **accesibilidad**, nos llegan quejas por la existencia de **barreras urbanísticas** sobre los más variados asuntos, predominando aquellas en las que se denuncia las barreras que dificultan el acceso de personas con movilidad reducida a su domicilio solicitando su eliminación; barreras urbanísticas en general en todo un barrio de una ciudad, demanda de ampliación de acerado para mejorar la movilidad y seguridad de peatones, la existencia de obstáculos en itinerarios peatonales que afectan a la movilidad de las personas con discapacidad etc.

En canto a las **barreras arquitectónicas** se repiten las existentes tanto en edificios privados de uso público como restaurantes, cafeterías y hoteles, como públicos que impiden o dificultan el acceso a los mismos para las personas con discapacidad. También en este ejercicio hemos concluido la queja incoada de oficio sobre la falta de ejecución de ajustes razonables previstos por la normativa de accesibilidad en edificios de vivienda, queja 18/7272.

1.9.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.9.2.1. Movilidad

1.9.2.1.1. Ordenación del Tráfico

En este apartado, centrándonos en aspectos concretos, como decíamos se han planteado quejas de contenido muy variado, entre las que adquieren cierto protagonismo las relativas a la peligrosidad de las vías públicas por deficiencias en la señalización viaria, reclamando su mejora o corrección; aparcamientos indebidos o la demanda de implantación de medidas de calmado del tráfico como badenes reductores, pasos de cebra, rotondas y semáforos, de forma que se reduzca la velocidad de los vehículos que transitan por determinadas zonas originando contaminación, accidentes y ruido.

La mejora de la movilidad en vías públicas en beneficio de los peatones, solicitando la ordenación del tránsito de ciclistas, solicitudes de instalación de bolardos, etcétera, son también motivos de queja.

Muchas de ellas han sido cerradas al encontrase los problemas planteados en vías de solución o por haberse aceptado las resoluciones emitidas por esta Institución. Veamos algunos ejemplos de estas quejas.

Así, en la queja 20/4435, la persona interesada manifestaba que tras varias comunicaciones al Ayuntamiento de Ogíjares y hacer éste caso omiso, era insufrible los **problemas de tráfico en una urbanización,** suponiendo un peligro ya que en varias ocasiones habían surgido posibles atropellos al cruzarse peatones.

Admitida la queja a trámite solicitamos del citado Ayuntamiento que nos informara si accedía a la petición vecinal de instalación de medidas de calmado del tráfico en la zona y, de ser así, el plazo aproximado en que podrían ser colocadas. De no ser posible, que nos indicaran las causas por las que ello no se estimara procedente.

En el informe policial se exponía la situación viaria de la calle afectada y señalaba que un paso sobreelevado o la instalación de bandas reductoras podrían contribuir a la mejora de la seguridad vial, concretando los

lugares en que podrían ser ubicadas. Dado que finalmente se nos informó que ya se habían colocado bandas reductoras de velocidad en el paso de peatones, consideramos que el asunto planteado se encontraba en vías de solución, por lo que dimos por concluidas nuestras actuaciones.

En la queja 20/5745, la persona que la promovía actuando en representación de los vecinos de una urbanización, exponía que desde el año 2016 en que presentó en nombre de la comunidad ante el Ayuntamiento de Vélez-Málaga, el primero de los cinco escritos que realizaron, no había recibido respuesta alguna.

En ellos solicitaba **la colocación de un paso de cebra para atravesar la carretera nacional** 340 que les separaba de la playa, así como la supresión de la bionda en dicho punto, que les permitiera un acceso seguro y fácil que en los meses de verano alcanzaban las 70-80 personas.

"La colocación de un paso de cebra para atravesar la carretera nacional 340 que les separaba de la playa"

También mantuvo dos entrevistas con la Jefatura de Policía Local, en las que se le manifestó que eran conocedores de su petición y que estaban a punto de satisfacer la demanda, pero transcurrió el tiempo, años, y nada. Ademas solicitó una entrevista con la Concejalía correspondiente sin haber tenido respuesta. Añadía que en las urbanizaciones vecinas existían pasos de cebra a la playa, y que este año, en pleno estado de alarma, el Ayuntamiento los repintó y adecentó sin que, en su caso, se atendiera su solicitud.

Antes de que se emitiera respuesta municipal, el reclamante nos informó que se había conseguido lo que la comunidad de propietarios no pudo lograr a pesar de la insistencia mantenida a lo largo de cuatro años. Así las cosas, estimando que el problema había quedado solucionado, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Ya en la memoria anual de 2019, dábamos cuenta de la queja 18/4277, en la que se nos exponía que en el Paseo Rey Juan Carlos de Sevilla, se producía un **tránsito desordenado de ciclistas** por las zonas peatonales y que, a causa de ello, se registraban frecuentes situaciones de inseguridad para los peatones. Formulamos Recomendación al Ayuntamiento para que la reclamación fuera atendida informando de las medidas y señalización que, en su caso, se hubiera efectuado o se tuviera previsto instalar a tal efecto.

Pues bien ya en 2020, con bastante demora, recibimos respuesta de la que se desprendía que nuestra recomendación había sido aceptada ya que en el Plan de la Bicicleta Sevilla 2020, el Paseo Juan Carlos I estaba clasificado como vía compartida, habiéndose realizado su señalización el 29 de mayo de 2019, con la colocación de 25 señales IO-8a, como "vía compartida con prioridad peatonal".

Asimismo, en lo que se refiere a ordenación del tráfico, formulamos en su día Recomendación al Ayuntamiento de Mairena del Alcor en la queja 19/0750 en la que se demanda la instalación de **elementos reductores de velocidad por la peligrosidad vial** que se registra en una calle determinada del municipio. A primeros de 2020 nos llegó la respuesta municipal informando de las actuaciones llevadas a cabo consistentes en la colocación de tres badenes de aglomerado asfáltico en calle Arrabal. En consecuencia, estimando que ello suponía la plena aceptación de la Recomendación que, en tal sentido, se le remitió a la Alcaldía y la toma en consideración de la petición de la persona reclamante dimos por concluidas nuestras actuaciones en este expediente de queja y procedimos a su archivo.

Por otra parte, se han resuelto favorablemente varias **quejas relativas al silencio de las Administraciones municipales competentes en materia de tráfico**. De entre ellas resaltamos la queja 19/3678, a la que ya hacíamos referencia en la introducción de nuestra memoria anual correspondiente a 2019, y que si bien la admitimos a trámite ante el silencio de la administración a la denuncia formulada por una asociación, relativa a la carencia de personal expendedor en gasolinera lo que ocasionaba problemas a las personas con discapacidad, a la vista de la respuesta recibida entramos a conocer sobre el fondo del asunto.

En las actuaciones practicadas interesamos que se nos trasladara el posicionamiento de aquélla y, en particular, sobre la interpretación que mantenía sobre el alcance y consecuencias de lo dispuesto en la Directiva 2006/123/CE, en relación con el artículo 50.3 de la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía, del que se deducía que las personas con discapacidad deberían contar con personal suministrador del combustible en las estaciones de servicio.

En su respuesta, tras exponer los antecedentes y causas que suscitaban el problema, derivadas principalmente de la necesaria observancia de la legislación comunitaria, se planteaba como posible solución el anteproyecto de ley para la modificación del artículo 50.3 de la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de atención a las personas con discapacidad en Andalucía, ya en marcha, que se esperaba que obtuviera la conformidad de todos los sectores y Administraciones implicadas, de forma que, sin rebajar las exigencias derivadas del cumplimiento del principio de accesibilidad universal que debían reunir todos los productos y servicios a disposición del público, se atuviera igualmente a la normativa europea.

Así las cosas estimando que, tras esta modificación legislativa, se verían atendidas las pretensiones que motivaron la queja y que, en consecuencia, nos encontrábamos ante un asunto en vías de solución, no resultaban precisas nuevas gestiones por nuestra parte, por lo que dimos por concluido el expediente.

1.9.2.1.2. Régimen sancionador

Este año 2020, de los expedientes de queja presentados por causa de disconformidad con expedientes sancionadores de tráfico pocos son los que han concluido en el ejercicio, estando aún muchos de ellos en tramitación. Algunos han sido resueltos de forma favorable a las pretensiones de las personas afectadas, y casi el mismo número hemos cerrado tras su instrucción al no haberse apreciado irregularidad en la actuación de la administración. Asimismo, vamos a dar cuenta de aquellos en los que a fecha de cierre del Informe Anual de 2019, estaban esperando respuesta a las resoluciones que formulamos por parte de las administraciones afectadas.

Así en la **queja 20/6817**, la persona interesada exponía que había sido sancionada porque en la tarjeta Persona con Movilidad Reducida de su hijo, que la tenía en el salpicadero, no se veía la fecha. Presentó recurso aportando la tarjeta original de PMR, la parálisis cerebral de su hijo, libro de familia, … que fue desestimado porque el agente de la empresa de aparcamientos no le veía la fecha.

Admitida a trámite interesamos del Ayuntamiento de Sevilla información para que nos indicara las causas por las que, a pesar de que la documentación obrante en el expediente sancionador acreditaba que la tarjeta se encontraba en el salpicadero del vehículo (aunque parcialmente no se viera) y, posteriormente, la persona afectada había acreditado la plena vigencia de la misma el día de la denuncia, habían sido desestimadas las alegaciones formuladas y confirmada la sanción impuesta.

En la respuesta municipal se indicaba que, tras el estudio de los expedientes, se procedía a la estimación del recurso presentado, el cual sería notificado en su domicilio en los próximos días.

También se aclaraba que el articulo 3 de la Orden de 10 de Marzo de la Consejería para la Igualdad y Bienestar Social de la Junta de Andalucía disponía: «La tarjeta de aparcamiento deberá colocarse en el salpicadero del vehículo de forma que resulte claramente visible desde el exterior». Y que la persona reclamante había sido denunciada por no tener visible la tarjeta de PMR, no poniéndose en duda, tras comprobar la documentación aportada, de que era titular de la misma y que cumplía todos los requisitos necesarios para estar en su posesión y poder utilizarla en las zonas reservadas para sus titulares, debiendo tener más cautela a la hora de colocarla en el salpicadero, para evitar circunstancias similares en el futuro.

Habiendo sido aceptada la pretensión planteada dimos por concluidas nuestras actuaciones.

En la queja 19/2517, formulamos **Resolución**, ante la ausencia total de respuesta a nuestras peticiones de información además de recordarle al Ayuntamiento de Jaén sus deberes de colaboración para con esta Institución, le recomendamos la necesidad de dictar resolución a la mayor brevedad posible ante recurso de reposición formulado por el reclamante.

En la respuesta municipal se nos aclara que, ya con fecha 19 de junio de 2019, se notificó la Resolución del Recurso de Reposición que había interpuesto contra la providencia de **apremio por impago de sanción de tráfico**. Esta resolución resultaba desestimatoria defendiendo la correcta tramitación del expediente sancionador y que el recurso de reposición contra la resolución en periodo voluntario debió entenderlo desestimado igualmente por el transcurso de un mes sin resolución expresa. Por tanto, dado que el contenido de nuestra Recomendación estaba ya cumplimentado incluso antes de su propia formulación, entendimos que se ha había aceptado nuestra Resolución.

En la queja 16/1103, la persona reclamante ha venido siempre mostrando su discrepancia con un expediente sancionador que le fue incoado por el Ayuntamiento de Sevilla por entender que el vehículo de su propiedad se encontraba estacionado en zona privada y, en consecuencia, ajena a las competencias de la policía local. Aducía también que, con motivo de la retirada del vehículo por la grúa municipal, se le había ocasionado diversos daños cuya indemnización reclamaba.

En cuanto al problema de los daños, tras múltiples actuaciones en julio de 2019 formulamos Recomendación con objeto de que, por parte de la Alcaldía se dieran las instrucciones oportunas para que el Departamento Municipal que corresponda dicte la resolución administrativa que proceda del recurso potestativo de reposición presentado por la persona reclamante derivado del expediente de Responsabilidad Patrimonial de la Administración por daños en el vehículo o, en su defecto, la comunicación motivada de silencio administrativo que ponga fin a la vía administrativa.

No ha sido sino en diciembre de 2019, cuando por la administración municipal se nos envió respuesta mediante la que se nos comunicaba que ya fue contestado el recurso de reposición toda vez que tanto los Agentes intervinientes como los operarios de la empresa de grúas ratificaron que los daños no se produjeron durante la carga, traslado o depósito del vehículo. Sin embargo, ello constituía precisamente el objeto del recurso de reposición que, pese a nuestra Recomendación, seguía sin obtener una respuesta expresa. En definitiva, entendimos que el Ayuntamiento de Sevilla no había actuado en el sentido expuesto en la Resolución formulada por esta Institución.

Por ello, procedemos a incluir el expediente en este Informe Anual pues finalmente y a pesar de su larga tramitación, la Administración Municipal no ha mostrado su disposición a una resolución favorable del problema ocasionado.

También por problemas derivados de daños en vehículos tras traslado de la grúa municipal, recordamos al Ayuntamiento de Marbella en el expediente de queja 16/0794, el deber legal de observar los artículos 32 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y formulamos Recomendación para que fuera incoado el expediente de **responsabilidad patrimonial** que, **por los posibles daños causados al vehículo durante el traslado de la grúa municipal**, había venido siendo reiteradamente solicitado por la persona afectada y por esta Institución.

Lamentablemente, en ningún momento hemos obtenido respuesta del Ayuntamiento de Marbella a nuestra resolución de fecha 30 de abril de 2019, a pesar de haber instado, en dos ocasiones, por escrito su contestación y de haber mantenido conversación telefónica con personal del citado Ayuntamiento. Por ello, ante la falta de respuesta del citado organismo, al amparo del art. 29, aptdo. 2, de la Ley 9/1983, de 1 de Diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, procedemos a incluir la presente queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacándola en la sección correspondiente del mismo y dando cuenta, expresamente, de la falta de respuesta a nuestra resolución.

1.9.2.1.3. Aparcamientos

En este apartado hemos recibido en 2020 pocas reclamaciones y el mayor número de ellas ya bien entrado el año, lo cual relacionamos con la poca movilidad que han tenido los vehículos particulares en los meses de confinamiento estricto decretado por el estado de alarma a causa de la emergencia sanitaria provocada por la COVID-19.

A modo de ejemplo podemos citar la queja 20/5533, en la que la persona interesada exponía que la calle en la que vivía, en Conil de la Frontera, tenía una señal de acceso prohibido en su única entrada, por lo que

ningún conductor estaba autorizado a circular o aparcar en ella. Pero hacía ya más de 5 años que todos los días los clientes de las tiendas cercanas dejaban su coche en esa calle y la gran mayoría no eran multados ni controlados por Policía Local. Para poner fin a ese caos, el 27 de agosto de 2020 acudió a la Policía Local con fotos de 6 vehículos que estuvieron aparcados en esa calle el día anterior.

El agente que le atendió le dijo que no aceptaba que realizara denuncia voluntaria porque, según le dijo, esos coches no le estaban molestando. Admitida la queja a trámite solicitamos informe al Ayuntamiento de Conil, recogiéndose en su respuesta que se tenía constancia a través de la Jefatura de la Policía Local, de varias reclamaciones interpuestas principalmente por el ruido y las molestias de los vehículos que circulaban a más velocidad por la avenida junto a su domicilio, y los que estacionaban indebidamente al haber una farmacia cercana. Todas las reclamaciones se atendían, habiéndose realizado modificaciones en los estacionamientos junto a la farmacia para tratar de evitar que los vehículos pararan incorrectamente, así como facilitar el acceso al garaje del edificio.

Se indicaba que desde la Jefatura de la Policía Local se vigilaba el correcto uso de las vías y lugares públicos, denunciando cualquier ilicitud, incluido el estacionamiento incorrecto denunciado. En consecuencia, considerando que el asunto planteado se encontraba en vías de solución, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

1.9.2.1.4. Servicios de Transporte público

Decíamos en la introducción que las quejas relativas a los transportes públicos en 2020 han adquirido un especial protagonismo a causa de las restricciones a la movilidad impuestas por el desarrollo normativo de la declaración del estado de alarma por la incidencia de la COVID-19. De toda esta normativa, queremos destacar, por la índole de las cuestiones que se han planteado a esta Defensoría en las quejas presentadas en este período, la Orden TMA/273/2020, de 23 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre **reducción** de la oferta de operaciones de los **servicios de transporte de viajeros por carretera**, ferroviarios, aéreo y marítimo de competencia estatal **sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público** al menos, a un 70%, posteriormente modificado a un 50%.

Ha sido variada la casuística y, al margen de las quejas de oficio iniciadas, debe resaltarse que no pocas de las **quejas** recibidas vienen **referidas a carencias o deficiencias en la prestación del servicio público de viajeros entre núcleos de población distantes de los cascos urbanos o entre distintas poblaciones**. Nuestra intervención se centra en demandar la solución de estas carencias siempre que ello sea posible.

Así en relación a las quejas en las que se reivindica el restablecimiento de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera en autobús, al estado anterior a la pandemia, podemos citar las quejas 20/3998, 20/7667, 20/4072 y la 20/6119 mediante la que se denuncia la masificación de los vehículos y la reducción de aforo de los mismos para evitar los contagios de la COVID-19, las cuales se encuentran actualmente en tramitación.

El transporte público es básico para que la ciudadanía pueda acceder a otros bienes y servicios esenciales también públicos, tal es el caso de la queja 19/1811, en la que el reclamante, en representación de una Asamblea Ciudadana, exponía que la atención sanitaria pública en la localidad de Morón de la Frontera padecía de muchas y graves deficiencias. Y añadía que "*todo ello hace que en demasiadas ocasiones sea necesario trasladarse a los Hospitales de referencia de Valme y Tomillar, traslado que resulta muy difícil realizar mediante transporte público. De hecho hasta 2014 ni siquiera existía línea directa de autobuses desde Morón hasta esos hospitales situados a 70 kilómetros y actualmente los horarios son muy reducidos.*"

Por ello, afirmaba que el Pleno Municipal había aprobado reiteradas mociones, la última de ellas de mayo de 2018, para **que se aumentara la frecuencia de los servicios de transporte público interurbano desde Morón de la Frontera a los Hospitales del Valme, Virgen del Rocío y Tomillar**.

Admitida la queja a trámite, solicitamos de la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio que nos indicara si era posible acceder a las peticiones contenidas en el acuerdo municipal y,

de ser así, el plazo aproximado en que podrían implantarse tales mejoras. En caso contrario, deseábamos conocer las causas que no permitían acceder a estas demandas municipales.

En la respuesta recibida, la Administración Autonómica informaba sobre las conexiones de la localidad de Morón de la Frontera con los hospitales de referencia, añadiendo que, con objeto de adaptar el servicio a la demanda real, la Dirección General de Movilidad iba a iniciar un estudio en el que se propondrían fórmulas que garantizaran la oferta necesaria a un coste razonable y que se iban a iniciar los trabajos de renovación de la concesión tratando de mejorar la prestación de los servicios. En consecuencia, considerando que el asunto planteado se encontraba en vías de solución, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

En cuanto a la **aplicación de los sistemas tarifarios**, citamos la queja 20/1124, en la que la reclamante, adjuntando un pliego de 322 firmas, exponía que en Molvízar llevaban bastante tiempo sin que se les aplicara la normativa vigente de descuento de la mitad del precio en los billetes de transporte público interurbano por carretera a los mayores de 65 años en la línea de autobuses Itrabo-Molvízar-Lobres-Salobreña-Motril y Motril-Salobreña-Lobres-Molvízar-Itrabo.

Manifestaba que éste era un derecho reconocido por la Consejería de Salud y Bienestar Social de la Junta de Andalucía y, por eso, pedían que se les reconocieran y aplicaran las prestaciones a las que tenían derecho.

Admitida la queja a trámite solicitamos a la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio que nos indicara si tenía conocimiento de la situación denunciada y, de ser así, las medidas que se estuvieran impulsando para solucionar el problema que afectaba a estas personas mayores de 65 años.

En la respuesta recibida se reconocía el derecho de que les fueran aplicados los descuentos correspondientes a los titulares de la tarjeta Andalucía Junta sesenta y cinco y se exponían las causas que habían venido determinando que ello no se hubiera efectuado durante un plazo de tiempo por la empresa prestadora del servicio en la línea Ítrabo a Motril con hijuela a Salobreña.

Se añadía que, al no encontrarse formalizado el convenio necesario con la empresa concesionaria que permitiría la utilización de la tarjeta, se estaban desarrollando gestiones al respecto, habiéndose solicitado a dicha empresa la aportación de documentación en el mes de febrero.

Así las cosas, cabía estimar que se estaban haciendo las gestiones precisas para que, finalmente, los titulares de la tarjeta en cuestión pudieran disfrutar de los descuentos correspondientes en la línea Ítrabo a Motril por lo que, considerando que nos encontrábamos ante un asunto en vías de solución, dimos por concluidas nuestras actuaciones, si bien, instamos a la citada Viceconsejería que prosiguiera con celeridad y eficacia las gestiones necesarias para la formalización del convenio y, consecuentemente, para la aplicación sin más demoras del descuento a que tenían derecho como titulares de la tarjeta Andalucía Junta sesenta y cinco.

También relatábamos en nuestro Informe Anual de 2019, las quejas relativas al **Servicio del Taxi**, y dábamos cuenta de una actuación de oficio, la queja 19/3710 por los problemas que, al parecer, afectan a las personas con discapacidad para poder disponer de vehículos autotaxi adaptados en la ciudad de Cádiz.

En la respuesta municipal emitida se nos daba cuenta, en síntesis, de la elevación del número de autotaxis hasta 23 que se iba a producir en esa capital, así como de las modificaciones que se estaban impulsando en la Ordenanza reguladora de este servicio que iban encaminadas a la mejora de las condiciones de prestación del servicio a las personas con discapacidad y movilidad reducida.

Así las cosas, valorando positivamente estas reformas y esperando que fueran una realidad a la mayor brevedad posible, no estimamos necesarias nuevas actuaciones en este expediente de queja y procedimos a su archivo.

En la queja 18/1849, formulamos Resolución al Ayuntamiento de La Algaba. El problema que se nos trasladaba era la ausencia de información municipal sobre la **prestación del servicio de taxi en horario**

nocturno en dicha población. Hemos remitido Recomendación consistente en la necesidad de dar respuesta a la mayor brevedad posible acerca del funcionamiento del servicio del taxi en horario nocturno en esta localidad.

Lamentablemente, no hemos obtenido respuesta del Ayuntamiento de La Algaba a nuestra resolución de fecha 11 de junio de 2019, a pesar de haber instado, en dos ocasiones, por escrito su contestación. Por ello, ante la falta de respuesta del citado organismo, con esta fecha y al amparo del art. 29, aptdo. 2, de la Ley 9/1983, de 1 de Diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, procedemos a incluir la presente queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacándola en la sección correspondiente del mismo y dando cuenta, expresamente, de la falta de respuesta a nuestra resolución.

Finalmente, hay dos quejas actualmente en tramitación presentadas por el colectivo del taxi de la ciudad de Córdoba sobre su no participación en las decisiones y regulaciones municipales que le afectan.

1.9.2.2. Accesibilidad

1.9.2.2.1. Discapacidad en materia de tráfico

En el ejercicio 2020, han tenido protagonismo las quejas relativas a las solicitudes de plazas y placas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, que no habían sido atendidas por la administración municipal.

Así la queja 19/7013, en la que la persona reclamante exponía que había solicitado reiteradamente al Ayuntamiento de Obejo la instalación de una placa reglamentaria de reserva de plaza de aparcamiento para personas con movilidad reducida donde se hiciera constar el número de la matrícula de su vehículo. Consideraba que la placa actualmente colocada no se ajustaba a las características exigibles reglamentariamente y por ello demandaba su sustitución.

Nos dirigimos al citado Ayuntamiento para que nos indicara si era posible acceder a la petición del reclamante o, de no ser así, se explicaran las causas por las que ello no se estimaba procedente.

De la respuesta remitida se desprendía que ya había sido instalada una placa reservada nominativa nueva atendiendo a lo solicitado, por lo que, habiendo quedado solucionado el problema que motivó la reclamación, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

O la queja 19/4946, en la que ante la falta de respuesta del Ayuntamiento de Orcera a nuestra petición de que resolviese expresamente, sin más dilaciones, la petición formulada por el afectado, en relación con un **cambio de ubicación de plaza reservada de aparcamiento para personas con discapacidad**, informándonos al respecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 29.1 de la Ley 9/1983, de 1 de diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, se formuló Resolución al citado organismo en el sentido de que procediera a ello a la mayor brevedad posible.

En la respuesta remitida se señalaba que, tras la conclusión del estado de alarma, se pudo atender a la solicitud del interesado instalando y pintando la plaza de aparcamiento reservada en el sitio que pedía, aunque con posterioridad, aquél la habría repuesto a su lugar anterior sin previo aviso.

De acuerdo con ello, como quiera que el escrito de queja fue admitido a los efectos de que el Ayuntamiento se pronunciara acerca de la solicitud de la persona reclamante y ello ya se había producido, entendíamos que no resultaban precisas nuevas gestiones por nuestra parte.

También la queja 20/1866, en la que la persona reclamante exponía que hacía dos meses y medio que presentó solicitud ante el Ayuntamiento de Higuera de la Sierra para **que le pintaran un estacionamiento para personas de movilidad reducida delante de su domicilio**. Al tener un vado con garaje no podía tener ambas cosas, por lo que el Ayuntamiento le dio tres opciones que no le satisfacían. Aducía que la ley de la dependencia exponía que los casos se estudiarían caso por caso y que la única limitación que imponía era no perjudicar a un tercero, cosa que, afirmaba, hacía porque solicitaba pintar delante de su vado una plaza de discapacidad individualizada, para cuando su coche estuviera fuera, no perjudicando a nadie, porque de por si nadie debería estacionar en su vado.

Admitida la queja a trámite solicitamos del citado Ayuntamiento que nos informara si consideraba posible la concesión de dicha plaza de estacionamiento reservada y personalizada, así como si se estimaba compatible con el mantenimiento del vado de garaje que tenía concedido.

En la respuesta emitida se informaba que el escrito presentado se había considerado como recurso de reposición contra la resolución de la Alcaldía acerca de su solicitud habiéndose ordenado la emisión de nuevo informe acerca de las alegaciones que se formulaban. La Resolución municipal exponía las distintas alternativas sobre las que la interesada podía elegir para solucionar el problema de estacionamiento o acceso a su garaje que le venía afectando.

Entendimos que, dado que el Ayuntamiento había mostrado su buena voluntad en encontrar una solución aceptable para todos y que, en consecuencia, nos encontrábamos ante un asunto en vías de solución.

1.9.2.2.2. Personas con discapacidad y transportes públicos

La **carencia de autobuses adaptados** que permitan su uso por personas con movilidad reducida usuarias de sillas de ruedas, suele ser un motivo de queja constante ante esta Institución.

En la queja 19/1916, la Junta Directiva de una asociación de discapacitados físicos y/o sensoriales exponía que, desde hacía bastante tiempo, venía luchando para la **accesibilidad de la línea de autobuses de su localidad** que discurría desde Sevilla hasta Estepa.

Admitida la queja a trámite nos dirigimos a la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio solicitando informe de las actuaciones que tuviera previstas en orden a que la empresa concesionaria diera cumplimiento a las mejoras de accesibilidad a las que, en su día, se comprometió y a las que estaba obligada legalmente.

De la respuesta recibida parecía desprenderse que, en términos generales, la empresa concesionaria cumplía con la normativa de accesibilidad en la línea que prestaba servicio a la localidad, por lo que dimos trámite de alegaciones a la asociación, quien manifestó lo siguiente:

> *"Después de ponernos en contacto con la compañía de autobús, efectivamente tienen el servicio adaptado, el problema se encuentra en que, para poder hacer uso del servicio, tenemos que llamar uno o dos días antes, concretando el lugar y la hora, pero nos encontramos con el problema que nos pueden llamar anulando el servicio porque, para ese día, no lo puedan ofrecer; es decir, que no estamos nunca seguros de poder hacer nuestro viaje, ya sea por ocio o para una cita médica.*
>
> *Entonces nosotros proponemos que, aunque se tenga que avisar uno o dos días antes, sí tengamos el derecho de tener el horario del que dispone el servicio y no arriesgarnos a perder el viaje."*

De acuerdo con lo expresado, nos dirigimos nuevamente a la Viceconsejería interesando que nos indicara si era posible atender esta petición y garantizar que, cuando se hubiera solicitado un vehículo adaptado con la debida antelación, el servicio pudiera ser disfrutado por la persona con discapacidad con normalidad y evitar posibles anulaciones.

En el informe recibido se señalaba que la empresa concesionaria mantenía que no se había negado por su personal el servicio de bus adaptado y que, en caso de que sucediera algún problema, pondría los medios para solventarlo lo antes posible y, si fuera necesario, con otro tipo de vehículo adaptado. Así las cosas, dimos por concluida nuestra intervención en este asunto.

Sin perjuicio de ello, instamos a la Viceconsejería a que si, por parte de los Servicios de Inspección de Transportes de la Delegación Territorial, se constatara alguna de las irregularidades que motivaron la queja de esta asociación, se adoptaran las medidas disciplinarias o sancionadoras que procedieran comunicándolo a esta Institución.

Dos fueron las quejas presentadas en 2019 contra sendas empresas de transporte discrecional en vehículos turismo, la queja 19/3660 y la queja 19/3679, por carecer de un determinado **porcentaje de vehículos de sus flotas adaptados para su uso por personas con movilidad reducida** usuarias de sillas de ruedas, al igual que se les exige a los vehículos de autotaxi.

Se nos remitió un completo informe de la Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión situando la cuestión al amparo de la normativa vigente y planteando la posibilidad de que resultara aplicable por analogía la obligación del sector del taxi de disponer de un 5% de vehículos adaptados a las empresas de vehículos de turismo con conductor. Se añadía que esta cuestión se había estimado de interés por lo que se había sometido la misma a la consideración de la Comisión Técnica de Accesibilidad, esperando dar respuesta en la primera sesión del pleno que se celebrara.

Así las cosas, nos dirigimos a la Viceconsejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación interesando que nos mantuvieran informados de las conclusiones que, sobre esta cuestión, se alcanzaran por parte de la Comisión Técnica de Accesibilidad y, en definitiva, si se estimaba aplicable a las empresas de VTC la obligación de disponer de un 5% de vehículos adaptados.

Junto a la respuesta se remitía informe dado a las peticiones de informe de esta Institución, señalando también que el borrador de Decreto que tramitaba la Dirección General de Movilidad para la ordenación y modernización del sector del transporte discrecional en vehículos turismo establecía la adaptación de al menos un 5% de la flota para aquellas empresas con más de quince vehículos VTC.

Entendíamos que esta normativa, una vez aprobada, permitiría atender a las demandas de la asociación reclamante ya que las empresas de transporte que motivaron sus quejas deberían disponer del porcentaje de vehículos adaptados similar al servicio de taxi. Ello nos permitía estimar que nos encontrábamos ante un asunto en vías de solución.

En ocasiones, esta institución actúa de oficio cuando tiene conocimiento de los problemas que padecen las personas con discapacidad y movilidad reducida en alguna provincia para poder utilizar los servicios de transporte publico interurbano por carretera.

Tal fue el caso de la queja 19/6854, tras conocer posibles **problemas que afectaban a las personas con movilidad reducida en la utilización de los transportes públicos de Almería en su comunicación con Adra.**

En la respuesta del Consorcio de Transporte Metropolitano, Área de Almería, se nos indicaba que no tuvo conocimiento de tales problemas en los transportes entre Almería y Adra hasta el 21 de octubre de 2019 en que una pasajera interpuso una reclamación por no haber dispuesto la empresa concesionaria de autobús adaptado durante la jornada del 18 de octubre. A raíz de ello, se nos indicó que se instó al concesionario la adopción de las medidas necesarias para solucionar dicha situación.

También se nos aclaraba que las líneas M380 y M381 se hallaban incluidas en una concesión de recorrido y carácter autonómico, aun cuando discurrían parcialmente o íntegramente dentro del área de Almería, por lo que no mantenía el Consorcio competencias sobre la gestión de su flota. No obstante, se indicaba que se habían hecho gestiones con la operadora y había dispuesto un vehículo con rampa de acceso con seis horarios y expediciones, permitiendo modificarse a demanda previa de los usuarios.

A la vista de lo expuesto, entendimos que el Consorcio, sensible a la reclamación formulada, había adoptado las medidas que, dentro de su ámbito de competencias, resultaban posibles para que no volviera a producirse el problema. Ello determinó que pudiéramos concluir nuestra intervención en este asunto.

1.9.2.2.3. Barreras urbanísticas que impiden o dificultan la accesibilidad

En esta materia han sido varias las quejas que han sido resueltas satisfactoriamente, normalmente tras nuestra petición de informe, aunque aún muchas de ellas se encuentran en tramitación. También hemos concluido alguna otra cuya tramitación venía arrastrando desde hace años. Pasamos a mencionar algunos de estos casos que, de alguna manera, permiten afirmar que los responsables municipales están demostrando una sensibilidad más creciente ante estos obstáculos que tan gravemente afectan a personas con discapacidad, mayores y ciudadanía en general y están dispuestas a adoptar medidas para eliminarlos aunque las más de las veces son los problemas de índole presupuestaria los que lo impide, aunque en algunos otros supuestos no siempre es así.

Tal es el caso de la queja 19/4162, en la que la reclamante nos decía que tanto su madre, mujer de 85 años y con un reconocimiento de Grado III de Gran Dependencia, como otra señora en la mismas

circunstancias y su hija ya mayor y con una gran discapacidad intelectual, se encontraban **atrapadas en una calle con escaleras**, en la que viven en el pueblo de Fuente Obejuna (Córdoba).

Tras solicitar su padre verbalmente ayuda a la alcaldesa desde el otoño de 2017, para que hiciesen una rampa en dicha calle y no obtener ninguna respuesta, ella lo solicitó por escrito, con registro de entrada al ayuntamiento el 1 de diciembre de 2017. Después de seguir insistiendo, la solución que daban es que harían unos pocos de tablones para las escaleras de la calle y su padre, un señor de casi 80 años, los pusiese y los recogiese, cada vez que alguna de estas mujeres lo necesitase.

Tras saber la solución que daba la señora alcaldesa, puso una hoja de reclamación, que no llego a tramitar, porque tras ello, les contestaron diciendo que harían el correspondiente proyecto, el cual una vez realizado se incluiría en los presupuestos del 2019. En julio de ese mismo año, le comunican que su ejecución cuesta 167,000 euros, que por ello no es rentable y que no van hacerlo.

El Ayuntamiento de Fuente-Obejuna informó acerca de las diversas gestiones que se habían realizado por parte municipal para intentar mejorar las condiciones de accesibilidad a la calle en cuestión y las razones de índole técnica y económica que lo habían impedido.

Presentada alegaciones por la reclamante formulamos Sugerencia al Ayuntamiento para que, dado que la calle presentaba en la actualidad unas barreras que no se atienen a la normativa de accesibilidad y que ocasionan la práctica situación de aislamiento de varias personas con discapacidad allí residentes, se proceda a valorar la posibilidad de, con cargo al próximo ejercicio presupuestario y contando con las subvenciones de otras Administraciones Públicas a las que el Ayuntamiento pueda acogerse, llevar a cabo los trabajos recogidos en la Memoria elaborada por el Servicio de Arquitectura y Urbanismo de la Diputación Provincial de Córdoba, de forma que se realicen aquellas adaptaciones que sean necesarias y que técnicamente permitan la pendiente y estrechez de la calle citada.

En la respuesta que nos remite el Ayuntamiento se expone, en síntesis, que la subvención concedida para las anualidades 2020-2021 por parte de la Diputación Provincial de Córdoba para la eliminación de barreras asciende a unos 40.000 euros, sin que se haya recibido ninguna otra subvención de otra Administración a estos efectos. Dicha subvención se ha destinado en su totalidad a la adaptación de la piscina municipal por ser unas instalaciones que pueden ser utilizadas por la totalidad de los habitantes del municipio. Se indica asimismo que el presupuesto anual para mantenimiento de infraestructuras asciende a 70.000 euros y, en consecuencia, no es posible asumir con cargo al mismo la adaptación de la calle que tiene un coste de unos 132.500 euros. También se alude a que el municipio tiene un núcleo principal y 14 aldeas lo que hace difícil asumir el mantenimiento de sus infraestructuras, por lo que se procura eliminar barreras con ocasión de la reparación de deficiencias en el viario. Por último, se alude a la difícil orografía de la localidad con muchas calles en pendiente, lo que hace aún más complicada la eliminación de barreras urbanísticas. Por ello, se concluye señalando que la adaptación de la calle se abordará en cuanto las posibilidades presupuestarias lo permitan.

En definitiva, de forma argumentada, el Ayuntamiento expone las razones por las que no le es posible actuar en el sentido recogido en nuestra Sugerencia.

Pues bien, aunque nos hacemos cargo de la dificultad y carencias presupuestarias municipales para abordar todas las mejoras y peticiones que, en materia de accesibilidad, se formulan, lo cierto es que la normativa reguladora de esta materia establecía unos plazos, ya sobrepasados, para la eliminación de las barreras existentes en el viario.

Por ello, no considerando que ha sido aceptada nuestra Resolución, debemos incluir este expediente de queja en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

La queja 17/4157, finalmente la hemos concluido en 2020, tras una larga tramitación, en la que ante la falta de respuesta a nuestra petición de informe para conocer si, finalmente, se estaban adoptando por parte del Ayuntamiento de Sevilla medidas efectivas en orden a la **mejora de la accesibilidad en la Barriada de Sevilla Este** y llevado a cabo las obras de eliminación de barreras urbanísticas demandadas por el reclamante, de conformidad con lo establecido en el artículo 29.1 de la Ley 9/1983, de 1 de diciembre, del

Defensor del Pueblo Andaluz, se le formuló **Resolución** en el sentido de que se dictaran las instrucciones oportunas con objeto de que se indicaran, entre otras cuestiones, las prioridades que, en materia de eliminación de barreras urbanísticas, se hubieran valorado para el ejercicio por la Oficina de Accesibilidad con el responsable del Distrito de Sevilla Este, señalando las actuaciones previstas y la dotación económica con la que se contaba para abordarlas, así como los plazos presumibles para su ejecución en la zona.

Del contenido de la respuesta municipal se desprendía que, en términos generales, había sido aceptado el contenido de nuestra Recomendación puesto que, además de indicar las actuaciones de eliminación de barreras urbanísticas ya ejecutadas, se reseñaban las prioridades que, se valoraron por la Oficina de Accesibilidad con el responsable del Distrito de Sevilla Este, señalando las actuaciones previstas, por lo que dimos por concluidas nuestras actuaciones.

También en la **queja 19/4032**, la persona reclamante exponía que, en la confluencia entre 2 calles de su población, se encontraba una piedra esquinal o guardacantón que, debido a la estrechez de la acera, dificultaba gravemente la movilidad y el tránsito de personas, singularmente de aquellas que eran usuarias de silla de ruedas o que llevaban carritos de bebé. Creía que también se veía afectada la seguridad debido al tráfico muy cercano de los coches en dicha acera.

Admitida la queja a trámite nos dirigimos al Ayuntamiento de Écija solicitando se nos informara si era posible acceder a la **pretensión de la persona reclamante de ampliación del acerado** en dicha zona o, en caso contrario, que se nos expusieran las causas por las que ello no se estimaba procedente.

En la respuesta municipal se indicaba que la actuación sobre el acerado de la zona se encontraba pendiente de realizar en las previsiones municipales de mantenimiento, acogiéndose para ello a algún programa o plan de empleo para la ejecución de la obra, ya que no era posible con los propios medios municipales.

Finalmente se nos comunicó que, por medio del Programa de Urgencia Social 2020 de la Diputación Provincial de Sevilla y por la bolsa de trabajo que se estaba creando por parte municipal, se pretendía actuar sobre el acerado de la zona. Así las cosas, aún cuando no se podía concretar la fecha en que darían comienzo las obras de ejecución de los citados trabajos, cabía estimar que nos encontrábamos ante un problema en vías de solución.

Finalmente en la queja 19/4534, la persona reclamante nos exponía que tenía 68 años, daño cerebral adquirido, una discapacidad del 83% y su hija era la que se había encargado de realizar las quejas, pidiendo desde hacía tiempo a través de una asociación que el ayuntamiento arreglara accesos, aceras, y que no les pusiera más barreras; peticiones a las que había hecho caso omiso.

El Ayuntamiento de Montellano nos daba cuenta de que se había confeccionado un listado de actuaciones preferentes de eliminación de barreras y de que ya se había procedido, en varios proyectos, al rebaje de los acerados, así como a la reurbanización de varias calles dejándolas libres de barreras. Se añadía que próximamente se iniciarían varias de las obras preferentes y que se habían realizado partes de trabajo con objeto de que se ejecutasen las obras de escasa entidad de las demandadas por la afectada.

1.9.2.2.4. Las barreras arquitectónicas que afectan a las personas con discapacidad en edificaciones, establecimientos y locales de concurrencia pública

Ya en 2020, hemos concluido varias quejas en materia de barreras arquitectónicas para las personas con discapacidad con la resolución favorable o en vías de solución de las cuestiones planteadas, como la **queja 19/6789**, 19/7022, 18/5968 y 19/0748; o bien tras una muy larga tramitación.

Tal es el caso de la **queja 17/1444**, y varias quejas más presentadas por los mismos motivos, en la que la reclamante denunciaba los numerosos obstáculos a la accesibilidad en su triple enfoque, físico, sensorial y cognitivo, detectados en un edificio cultural en aquella fecha recientemente inaugurado en Sevilla, cuyas barreras habían sido constatadas por visitantes profesionales especialistas en Accesibilidad universal y personas con diversidad funcional. Solicitaban que se cumpliera la normativa vigente para que todas las personas pudieran usar el edificio con igualdad de oportunidades. Admitida la queja a trámite solicitamos

del Ayuntamiento de Sevilla que, por parte de los Servicios Técnicos municipales, se verificaran los posibles incumplimientos de la normativa de accesibilidad que se denunciaban y, en el caso de que se confirmaran los mismos, nos indicara las causas por las que se había procedido a la apertura de estas instalaciones a pesar de ello y nos informara de las medidas que se tuvieran previsto adoptar para que, por parte de la entidad titular del inmueble, se llevaran a cabo las actuaciones de adaptación que resultaran procedentes.

Del contenido de la respuesta recibida y de la documentación adjuntada, -en la que se indicaba que la entidad titular del edificio se había comprometido a corregir los aspectos reseñados y se añadía, por la Oficina de Accesibilidad que se seguía trabajando para el efectivo cumplimiento de las cuestiones observadas, de forma que queden garantizadas las condiciones mínimas de accesibilidad- dimos cuenta a las personas interesadas de las quejas formuladas con objeto de que, en caso de estimarlo conveniente, pudieran formular alegaciones o consideraciones acerca del posicionamiento del Ayuntamiento sobre sus reclamaciones en torno a este asunto.

Pues bien, tras ello, recibimos por parte de la Asociación reclamante escrito de alegaciones en el que se solicitaban diversas actuaciones del Ayuntamiento ya que, a su juicio, quedaba aún mucho por hacer en el edificio afectado para que se cumplieran todos los criterios de accesibilidad que se recogían en la normativa vigente.

Dado que la Oficina de Accesibilidad indicaba, a 9 de marzo de 2018, que se encontraba trabajando para que la propiedad subsanara los incumplimientos observados en materia de accesibilidad, consideramos oportuno esperar un plazo prudencial para trasladar las alegaciones formuladas que eran numerosas y graves. Todo ello, con objeto de que se dispusiera del margen de tiempo preciso para acometer las actuaciones necesarias.

Es por ello que, en noviembre de 2018, dimos conocimiento al Ayuntamiento de las alegaciones formuladas por la Asociación con objeto de que se nos trasladara su posicionamiento sobre las peticiones que se formulaban señalando aquéllas que fueran atendidas positivamente o, en caso contrario, nos indicara aquéllas en las que no se estimaba procedente.

En todo caso, creíamos conveniente que, para informar de los avances que se hubieran producido y exponerle su respuesta, se convocara a un representante de dicha Asociación por parte de la Oficina de Accesibilidad de forma que pudieran ser analizadas de forma más detenida las reclamaciones que se planteaban, dando cuenta con posterioridad a esta Institución del resultado de dicho encuentro.

Tras las múltiples gestiones realizadas ante el Ayuntamiento de Sevilla, finalmente se nos remitió un completo informe en el que, tras enumerar las numerosas actuaciones realizadas para intentar lograr la plena accesibilidad del edificio en cuestión, se estimaba por la Oficina de Accesibilidad Municipal que habían quedado resueltos de forma satisfactoria los problemas de accesibilidad que motivaron la queja y se subrayaba la voluntad de la Dirección del citado centro de garantizar la accesibilidad universal de todos los visitantes, así como de atender cualquier incidencia que se presentara al respecto por los mismos.

De acuerdo con ello, considerando resuelto de forma favorable el problema que motivó la queja, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

También la queja 16/6039, en la que desde una asociación de Discapacitados Físicos, Psíquicos y Sensoriales de Puerto Real, se nos remitía un escrito denunciando al Ayuntamiento por la licencia de utilización concedida en enero de 2016 para ampliación de unas instalaciones deportivas para cafetería y terraza.

Dichas instalaciones se encontraban ubicadas en un patio compartido con un Centro educativo, habiendo considerado el Servicio Técnico Municipal que estas instalaciones cumplían con las normas para la accesibilidad según el Decreto 293/2009, de 7 de julio, debido a que se utilizaba el aseo y vestuario adaptado del propio centro escolar. Posteriormente en enero de 2016 a la Gestión Deportiva se le concede una ampliación de licencia para una Cafetería y Terraza con Marquesina, sin haber realizado ninguna obra de adecuación para cumplir con las normas de accesibilidad.

El Ayuntamiento comprobó que tanto el vestuario como el aseo adaptado se justificaban en el proyecto de adecuación para ser compartido con la escuela, distante a 150 metros, la cuestión era que para acceder a las instalaciones había que hacerlo a través de una cancela que siempre estaba cerrada con llave la cual había que pedir al conserje del centro y que las instalaciones de la escuela al tener un horario diferente al de las pistas deportivas había un periodo de tiempo en el que no se podían usar dichos servicios.

El Ayuntamiento hizo un requerimiento para la adecuación de inodoro, ducha y vestuario a fin de que cumplieran con los requisitos de adaptación en las mismas instalaciones deportivas, sin que se llevaran a cabo, por lo que se iba a proceder a efectuar un nuevo requerimiento con advertencia de que, en caso contrario, se adoptarían las medidas necesarias dentro del contexto de la disciplina urbanística y ámbito sancionador.

De acuerdo con ello, interesamos que se nos mantuviera informados, produciéndose un reiterado silencio municipal, por lo que nos vimos obligados a formular al Ayuntamiento de Puerto Real Resolución de fondo en torno a este asunto.

Por toda respuesta, se nos remitió Informe Jurídico del Departamento de Urbanismo en el que se exponía que una vez realizada la visita correspondiente, realizado el requerimiento a la escuela y su reiteración sin que las deficiencias hubieran sido subsanadas, se estaban adoptando las correspondientes medidas disciplinarias en el ámbito sancionador.

De acuerdo con ello, con el fin de valorar si, en definitiva, las medidas disciplinarias suponían la aceptación de nuestra Resolución interesamos que, adjuntando copia del expediente sancionador incoado al efecto, se nos diera conocimiento de cuales eran tales medidas, los plazos en que se habían concretado las mismas y si habían conllevado que la entidad obligada hubiera ejecutado las obras de adaptación requeridas por la Corporación Municipal.

Lamentablemente, no hemos obtenido respuesta del Ayuntamiento de Puerto Real a nuestra resolución de fecha 8 de abril de 2019, a pesar de haber instado, en dos ocasiones, por escrito su contestación. Por ello, ante la falta de respuesta del citado organismo, al amparo del art. 29, aptdo. 2, de la Ley 9/1983, de 1 de Diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, hemos procedido a incluir la presente queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacándola en la sección correspondiente del mismo y dando cuenta, expresamente, de la falta de respuesta a nuestra resolución.

Por último, queremos dejar constancia del resultado final de la actuación de oficio que iniciamos en 2018, queja 18/7272, en relación con la ausencia de ajustes razonables previstos por la normativa de accesibilidad en edificios de viviendas colectivas existentes a 4 de diciembre de 2010.

En nuestra petición de informe a la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de 25 de noviembre de 2019, le trasladábamos el posicionamiento de la Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión sobre el objeto de este expediente de queja señalando, en síntesis, los antecedentes de asunto y aludiendo a que la Ley de Propiedad Horizontal optó por la fórmula de reforma bajo demanda para **garantizar los ajustes razonables en materia de accesibilidad universal** y, en todo caso, las requeridas a instancia de los propietarios en cuya vivienda o local vivan, trabajen o presten servicios voluntarios, personas con discapacidad o mayores de setenta años.

Más adelante, en cuanto a las cuestiones planteadas por esta Institución, se indicaba por dicha Dirección General que, como no podía ser de otro modo, se consideraba conveniente promover una modificación de la normativa urbanística andaluza que incorporara el contenido básico de los apartados anulados al artículo 29 de la Ley del Suelo 2015 y, en tal sentido, se envió un oficio al titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo solicitando el impulso en Andalucía de alguna norma que acordase la inspección de las condiciones básicas de accesibilidad en edificios residenciales de vivienda colectiva, con ocasión de la regulación autonómica del Informe de Evaluación de Edificio.

En lo que se refiere al detalle de las subvenciones destinadas a la rehabilitación de edificios y viviendas, así como las que se destinaban a accesibilidad y número provincializado de comunidades que hubieran

ejecutado obras de adaptación con la ayuda de estas subvenciones, se manifestaba que, al gestionarlas directamente la Consejería de Fomento, lo más adecuado sería solicitarle directamente esta información.

Sobre estas cuestiones se nos remitieron dos informes sucesivos por parte de la Viceconsejería competente. El primero emitido por la Secretaría General de Vivienda y el segundo, por la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio.

Por la Secretaría General de Vivienda se señalaba que el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía 2016-2020 contemplaba un conjunto de disposiciones en materia de rehabilitación residencial, entre ellas, los programas destinados al fomento de la rehabilitación de edificios residenciales de vivienda colectiva, al fomento de la rehabilitación de viviendas, así como a su adecuación funcional, que tenían por objeto la financiación de actuaciones que resultaran necesarias para subsanar sus deficiencias básicas y mejorar la accesibilidad y eficiencia energética. A continuación, se nos ofrecían datos de ejecución de los programas del Plan en lo referido a la mejora de la accesibilidad y se ofrecía información sobre las convocatorias 2019 de los programas de rehabilitación de viviendas y edificios en la Comunidad de Andalucía, actualmente en tramitación.

Se pretendía con estas convocatorias contribuir a financiar, entre otras, obras de mejora de la accesibilidad en edificios de tipología residencial colectiva promovidas por las comunidades de propietarios o en viviendas de personas físicas. La cuantía máxima de estas subvenciones se encontraba fijada en las correspondientes órdenes de convocatorias.

Por su parte, la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio acompañaba informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo donde se daba cuenta del actual marco normativo regulador del Informe de Evaluación de los Edificios que debería acreditar el cumplimiento de la normativa vigente sobre accesibilidad. Se añadía que la ausencia de desarrollo por parte de la Comunidad Autónoma del contenido del Informe de Evaluación de los Edificios no excluía del cumplimiento de los requisitos básicos establecidos por la normativa de accesibilidad, ni impedía que los municipios desarrollaran procedimientos de control de su cumplimiento.

Por último, se aludía al anteproyecto de Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía a tramitar por urgencia señalando que los extremos relativos al contenido, periodicidad o ámbito de aplicación del informe de Evaluación de los Edificios eran propios del desarrollo reglamentario de la Ley, para lo que se disponía de un plazo de seis meses desde su aprobación. La Ley obligaría a los propietarios, dentro de su deber de conservación de las edificaciones, a mantenerlas en condiciones de accesibilidad universal y ello se podría controlar por los municipios a través de sus Ordenanzas de Inspección Técnica.

Examinada la amplia documentación remitida por la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio no cabía sino valorar positivamente la misma esperando que, tanto las medidas de fomento de obras de mejora de la accesibilidad en viviendas colectivas y particulares de las que se nos daba cuenta, como la posterior aprobación de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía contribuyeran de forma decisiva a que la falta de ejecución de ajustes razonables previstos en edificios de viviendas existentes a 4 de diciembre de 2010 que recogía la Disposición Adicional 3ª del Real Decreto Legislativo 1/2013, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y su Inclusión Social -que dispone la obligación de realizar tales obras en los inmuebles que permitan ajustes razonables en todos los espacios y edificaciones existentes a 4 de diciembre de 2010- dejara de ser una mera propuesta y se convirtiera en una realidad para facilitar la accesibilidad en los edificios de viviendas a toda la ciudadanía y, en especial, al colectivo de personas con discapacidad.

1.9.3. Quejas de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas

1.9.3.1. Quejas de oficio

Por lo que se refiere a **actuaciones de oficio**, a continuación se relacionan las que han sido iniciadas a lo largo del año:

- Queja 20/7140: dirigida a la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, relativa a la **necesidad de elaboración de un nuevo Plan Andaluz de la Bicicleta** tras la conclusión de la vigencia del anterior en el año 2020.

- Queja 20/8693: dirigida a la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio en Huelva, relativa a la **suspensión de la línea de transporte regular de viajeros en pueblos de la Sierra de Aracena** a causa de la Covid-19.

1.9.3.2. Colaboración de las Administraciones

A este respecto podemos decir que aunque si bien se han cerrado bastantes expedientes en 2020 en vías de solución de los asuntos planteados o por haberse aceptado las pretensiones de las personas afectadas, hemos de hacer constar que en otros casos la falta de colaboración inicial para con esta Institución, principalmente de los ayuntamientos a los que nos dirigimos, da lugar a que se produzca una dilatada tramitación en el tiempo, la cual llevamos a cabo encaminada a conseguir que con nuestras sucesivas actuaciones impulsemos la tramitación municipal de los procedimientos de los que se trate, con la finalidad de que finalmente sean resueltos los problemas que en materia de movilidad y accesibilidad nos traslada la ciudadanía, dada la naturaleza de los derechos constitucionales en juego.

1.9.3.3. Resoluciones no aceptadas

Fueron asumidas prácticamente la mayor parte las Resoluciones individuales que a lo largo del pasado año fuimos emitiendo en los expedientes de queja individuales en materia de movilidad y accesibilidad que desde el punto de vista cuantitativo, han sido mucho menos que en años anteriores.

No obstante, hemos de reseñar las quejas en las que ello no ha sido así:

- Queja 16/0794: dirigida al Ayuntamiento de Marbella, relativa a daños a vehículo tras retirada de la vía pública por la grúa municipal.

- Queja 16/1103: dirigida al Ayuntamiento de Sevilla, relativa a disconformidad con sanción de tráfico.

- Queja 16/6039: dirigida al Ayuntamiento de Puerto Real, relativa a licencia de primera utilización a cafetería que no cuenta con aseos accesibles y presenta otras barreras.

- Queja 18/1849: dirigida al Ayuntamiento de La Algaba, relativa a silencio ante solicitud de información sobre prestación del servicio de taxi en horario nocturno.

- Queja 18/2365: dirigida al Ayuntamiento de Almonte, relativa a disconformidad con pago de tasa por retirada de vehículo.

- Queja 19/4162: dirigida al Ayuntamiento de Fuente Obejuna, relativa a solicitud de rampa en calle con escaleras para accesibilidad de personas usuarias de silla de ruedas.

Este tema en otras materias

Balance del Defensor

3. Retos ante la COVID-19

3.4. Todo está cerrado. Hacia una administración humanizada e inclusiva en su digitalización

...

Por último, un reto global**. Impulsar nuevas formas de resolución de conflictos, como la mediación** (reto 13). Sin abundar, ya que profundizaremos en el siguiente capítulo de este Informe Anual. Parece evidente que la sociedad actual exige unas Administraciones Públicas que adopten e incorporen **nuevas fórmulas de solución de los conflictos naturales** con la ciudadanía; mecanismos como la mediación, la facilitación, la intermediación, la gestión de conflictos, etc.

Las experiencias extraídas de la mediación intrajudicial y extrajudicial, en todos los órdenes del Derecho demuestran que existe una oportunidad para **otorgar a estos mecanismos un lugar relevante para la gestión de los problemas sociales**.

El reto está en reforzar las instituciones, incorporando estos enfoques en la acción política y formando a personas con competencias adecuadas para gestionar conflictos de manera eficaz.

En definitiva, el contenido de este Balance clarifica nuestro trabajo y compromiso de presente y futuro, haciendo frente a los nuevos retos que nos demanda la ciudadanía para los próximos años. Y refleja, además, la apuesta de esta Defensoría por lograr la superación de la pandemia que nos invade, la toma de conciencia de las enseñanzas que se han puesto al descubierto tan dolorosamente y la ansiada paz, igualdad real y convivencia de la ciudadanía andaluza en igualdad y disfrute de los derechos.

1.1. Administraciones Tributarias, Públicas y Ordenación Económica

1.1.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.1.2.2. Administraciones Publicas y Ordenación Económica

1.1.2.2.2. Transparencia, Participación Ciudadana y Buena Administración

...

Sobre temas de **participación ciudadana** se está tramitando la queja 19/1009 en la que una entidad nos expone su disconformidad con el proceso participativo establecido por el Ayuntamiento de Sevilla que considera limitado y parcial en relación con la reordenación del sector de la Cruz Roja. Reiteran las argumentaciones que han trasladado a ese Ayuntamiento y además solicitan que se amplíe el ámbito del proceso participativo a todos los vecinos y vecinas de Sevilla que se consideren afectados por la reforma de la Avenida de la Cruz Roja y que, antes de proceder a ninguna votación, se establezcan mecanismos para debatir las diferentes propuestas y alcanzar un consenso entre los y las afectados/as, sin excluir la posibilidad de incluir nuevas propuestas en la agenda.

...

1.1.2.2.5. Comercio e Industria

...

Las quejas referidas a las **incidencias del servicio de inspección técnica de vehículos,** han continuado recibiéndose con posterioridad al informe extraordinario "Derechos de la Ciudadanía durante la COVID-19, referidas la mayor parte de ellas a reclamaciones contra VEIASA por no aceptar -en la visita de inspección

de su vehículo- el pago en efectivo, sino mediante tarjeta y por exigir el uso de mascarilla durante la cita de inspección.

En estos casos en relación al servicio de ITV, como han sido las **quejas referidas a la prórroga y plazo de validez de la misma, en el caso de revisiones de ITV que habían caducado durante el estado de alarma.**

Dado que las cuestiones que se nos planteaban, afectaban al ámbito de actuación de un organismo sobre el que no tenemos competencia, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, se ha comunicado a los interesados que el Defensor del Pueblo (de las Cortes Generales) es competente para tramitar las quejas referidas a este asunto o bien se ha dado traslado directamente a esta Institución.

En las quejas 20/6755, 20/7065, 20/7505, se planteaban que a pesar de haber establecido una prórroga para la validez de los certificados de inspección periódica de vehículos no pudieron realizarse debido al cierre -por el estado de alarma- de las estaciones ITV, sin embargo, a la hora de determinar el plazo de validez de la inspección realizada, se está descontando para determinar la fecha de la nueva revisión el periodo de prórroga, en aplicación de normativa dictada por la Administración General del Estado.

Conforme estableció el artículo 8 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, para la inspección de los vehículos se seguirán los criterios técnicos de inspección descritos en el Manual de procedimiento de inspección de las estaciones ITV, que publicó el citado Ministerio de Industria.

En el contexto de la queja 20/7065 se ha recibido copia del escrito enviado por el Defensor del Pueblo Estatal al promotor de la queja, formulando Resolución recomendando **"Determinar el plazo de validez de las Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV) que hayan sido objeto de prórroga a partir de la inspección realizada, sin descontar el período de prórroga".**

En las quejas 20/3582; 20/7775; 20/8676, también referidas a la no aplicación por la Entidad VEIASA de ese descuento en la validez de la tarjeta ITV, se les traslada que lo había aclarado el Auto cautelar del Tribunal Supremo ATS 7185/2020, recaído en el Recurso 204/2020 contencioso administrativo promovido por la "Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER)", contra la Orden SND 413/2020, de 15 de mayo, por la que se establecen medidas especiales para la inspección técnica de vehículos, cuyo artículo segundo establece:

> «Segundo. Cumplimentación de las tarjetas ITV y certificados de inspección técnica.
>
> Una vez realizadas las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos cuyos certificados hayan sido objeto de prórroga automática, para la cumplimentación de la fecha hasta la que es válida la inspección en las tarjetas ITV y los certificados de inspección técnica de los vehículos a los que se refieren los artículos 10 y 18 del Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, se tomará como referencia la fecha de validez que conste en la tarjeta ITV y no computará, en ningún caso, la prórroga de los certificados concedida como consecuencia de la declaración del estado de alarma y de sus sucesivas prórrogas.»
>
> Al respecto de las cuestiones antes expuestas, con antelación, el Defensor del Pueblo de las Cortes Generales, ya había formulado la Resolución de fecha 6 de julio de 2020, en la que afirmaba que "al descontar el periodo de prórroga está acortando (la Administración) el periodo de manera artificial la duración de las ITV, produciendo el efecto de obligar a los particulares a realizar la siguiente operación antes de lo previsto".
>
> Con posterioridad al Auto citado anteriormente, por la Asociación FEAT-Tarragona, se interpuso recurso contencioso administrativo 182/2020; contra la referida Orden Ministerial, que ha sido objeto de nuevo Auto del Tribunal Supremo ATS 8408/2020 de fecha 5 de octubre de 2020.
>
> Y, todavía, posteriormente, se ha producido un nuevo Auto del Tribunal Supremo, ATS 10402/2020, de 11 de noviembre de 2020, recaído en relación con recurso de reposición formulado mediante escrito de 20 de octubre de 2020 por el Abogado del Estado, contra el Auto anterior manifestando

que reproduce los argumentos empleados en el recurso de reposición interpuesto contra el otro auto de la Sala de 24 de septiembre de 2020 (Rec. 204/2020).

En cualquier caso le informamos que la resolución o sentencia final que dicte el Tribunal Supremo aún no ha recaído, desconociendo cuando pueda producirse la misma y cuando adquirirá firmeza, pasando a ser ejecutiva y vinculante para las partes.

En este sentido, el artículo 17.2 de la Ley reguladora de esta Institución (Ley 9/1983, de 1 de Diciembre) dispone que «el Defensor del Pueblo Andaluz no entrará en el examen individual de aquellas quejas sobre las que esté pendiente resolución judicial y lo suspenderá si, iniciada su actuación, se interpusiese por persona interesada demanda o recursos ante los Tribunales ordinarios o el Tribunal Constitucional».

Por otro lado, las decisiones adoptadas por los Juzgados y Tribunales no son susceptibles de revisión por parte de instituciones ajenas al Poder Judicial, según establece el artículo 117.3 de la Constitución Española."

Finalmente en un tercer grupo de expedientes tratamos la cuestión de las **citas para ITV, concedidas fuera del plazo de la vigencia de la anteriormente pasada, y señaladas en la etapa de nueva normalidad.** Así en este grupo de expedientes, incluimos las quejas 20/8338, 20/8339, 20/8344, 20/8347, 20/8405, 20/8609 y 20/8610.

En relación a este grupo de quejas nuestro posicionamiento está contenido en el escrito de comunicación remitido al Defensor del Pueblo de las Cortes Generales, en el siguiente sentido:

"Por las circunstancias que sean (convocatoria de huelga de los trabajadores de la ITV en Andalucía, acumulación de revisiones ITV que no se han hecho durante el estado de alarma) están dando citas en Granada para la ITV a dos meses vista.

Por lo visto esto mismo está pasando en toda Andalucía, según he visto por internet en diversas ediciones digitales de periódicos regionales. ¿Qué hacemos entonces los que necesitamos el coche? ¿No cogerlo por no exponernos a una multa por parte del gobierno autonómico se debería buscar alguna solución, pues la culpa no es del ciudadano.

Pudiera ser un aplazamiento, por ejemplo, de los plazos, como se ha hecho para los casos de caducidad durante el estado de alarma. El ciudadano, como siempre, desprotegido"

En el expediente de queja 20/8228, iniciado a instancia de parte nos hemos dirigido a la Empresa Pública Verificaciones Industriales de Andalucía S.A. (VEIASA), concesionaria del servicio de interés general de inspección técnica de vehículos y, a la Secretaría General de Industria de la Junta de Andalucía, para tratar de determinar las medidas que se estén adoptando en esta situación de retraso en la realización de las inspecciones técnicas periódicas de vehículos y las instrucciones recibidas de las Autoridades Delegadas de la Administración del Estado, solicitando nos concreten:

" - Instrucciones recibidas de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, trasladando - en su caso- las provenientes de los Ministerios de Industria, Salud e, Interior, como Autoridades Delegadas, sobre medidas especiales para la inspección técnica de vehículos, tras el estado de alarma y la desescalada; así como sobre ampliación de la prórroga de validez del correspondiente certificado, y, sobre la realización de nueva inspección y actualización de la tarjeta ITV.

- Información detallada sobre datos de pendencia de inspecciones técnicas provenientes del estado de alarma y de las fases de desescalada a realizar respecto de vehículos por VEIASA y, medidas adoptadas para agilizar la frecuencia de las mismas y descongestionar las Inspecciones, conforme al Reglamento General de Vehículos. Entre otras cuestiones que nos debería referir en su informe le solicitamos datos sobre ampliación de líneas de inspección, turnos establecidos, personal contratado o nombrado para, atender el aumento de demanda del servicio.

- Informe detallado sobre las afecciones que la situación de aglomeración en las estaciones de ITV, pudiera estar suponiendo, en la cobertura por parte de las aseguradoras sobre las pólizas suscritas en garantía de los riesgos para la seguridad vial y de los usuarios titulares y conductores de vehículos (tomadores del seguro) respecto a los derechos y deberes de los mismos consignados en aquéllas.

- Instrucciones impartidas desde la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior) sobre el régimen sancionador a consecuencia de las denuncias formuladas por los Agentes de Tráfico en relación con la falta de actualización de las certificaciones de inspección o por el retraso forzado por la situación descrita."

Estando pendiente de recibir respuesta a la solicitud de informe.

Por otra parte, a través de los medios de comunicación y de las publicaciones especializadas, hemos tenido conocimiento de que desde el mes de septiembre **se están produciendo retrasos y demoras en todo el Estado, en la concesión de citas para realizar las inspecciones técnicas**. Ello, por acumulación de vehículos con prórroga para la realización de inspección por haber caducado sus tarjetas ITV durante el estado de alarma y, por la concesión de nuevas citas para la realización de inspecciones periódicas, cuyos efectos van caducando tras la vuelta a la normalidad.

Las personas usuarias afectadas denuncian falta de información y la aparente inseguridad jurídica en la que se sienten, por lo que se refiere a la infracción o no de la normativa de trafico y seguridad vial, y a la normativa de seguros de la responsabilidad de conductores y titulares de los vehículos en caso de siniestro o accidente, en los supuestos de vehículos cuyas tarjetas de ITV hayan caducado entre tanto se cita a los/las titulares para realizar la nueva ITV (en algunos casos en marzo de 2021).

Unas quejas que han sido remitida al Defensor del Pueblo Estatal por referirse a una cuestión de su competencia, trasladándole que "*…sería conveniente tomar conocimiento de las circulares e instrucciones administrativas que para tratar de clarificar esta delicada situación se hubieren adoptado por los Ministerios de Sanidad; de Industria, Comercio y Turismo; de Interior; y de Asuntos Económicos a los efectos de que ese Defensor del Pueblo inicie la investigación correspondiente, si lo estima oportuno, ya que las instrucciones que al respecto se hayan podido adoptar por tales Ministerios y los organismos directivos dependientes de los mismos, no entran en el ámbito específico de las competencias que le vienen atribuidas a esta Institución* "

1.3. Dependencia y Servicios sociales

1.3.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.3.2.5. Discapacidad

1.3.2.5.1. La situación de discapacidad

…

Terminaremos citando como novedad normativa en elaboración, el Anteproyecto de Ley de modificación de la Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía, cuyo texto fue remitido en diciembre a informe del Consejo Consultivo de Andalucía, y que persigue introducir la accesibilidad o, en su defecto, la asistencia a consumidores con discapacidad, en las máquinas expendedoras, suministradoras automáticas o en la modalidad de autoservicio, que vendan bienes que puedan poner en riesgo la seguridad de las personas y, particularmente, combustibles y carburantes; estableciendo sanciones pecuniarias por el uso indebido de la tarjeta de aparcamiento por persona distinta de su titular.

…

1.12. Servicios de Interés General y Consumo

1.12.1. Introducción

...

Por último y en relación a los **servicios de transporte**, entendemos necesaria una norma legal que establezca las condiciones para que todas las personas, con independencia de cuál sea su situación personal o económica, puedan acceder a los servicios de transporte que precisen para ejercer su derecho a la movilidad.

Esta regulación debería agrupar y ordenar todas las actuales regulaciones que contemplan ayudas o bonificaciones en el acceso al transporte público o privado, estableciendo una ordenación de mínimos que garantice que todas las personas puedan acceder a estos servicios con independencia de su situación económica.

Del mismo modo, debería establecer unos servicios mínimos de transporte que garanticen el derecho a la movilidad de todas las personas cualquiera que sea su lugar de residencia.

...

1.12.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.12.2.1. Servicios de interés general

1.12.2.1.5. Servicios de transporte

En este apartado nos referimos específicamente a las quejas presentadas por usuarios de servicios de transportes de viajeros relacionadas con la prestación del servicio, esto es, cuando hay una relación empresa-cliente.

La situación de emergencia de salud pública ocasionada por la COVID-19, y la consecuente declaración del estado de alarma, afectaba al derecho a la movilidad y al transporte en general.

La cancelación de viajes y servicios de transporte aéreo y terrestre motivó muchas quejas; incluso antes de decretarse en nuestro país el estado de alarma ya eran numerosas las quejas y consultas recibidas en relación con viajes programados que se veían afectados por la extensión de la pandemia. Normalmente se atendían facilitando información sobre las vías de reclamación disponibles, así como sobre las diferentes medidas aprobadas por el Gobierno para la protección de los intereses de los consumidores.

Sobre este asunto ya hablábamos en el **Informe Especial** sobre "Los derechos de la ciudadanía durante la COVID-19", por lo que nos remitimos a lo ya expuesto.

Las restricciones en la oferta de servicios de autobuses motivaron quejas de personas que se vieron perjudicadas por los horarios que estaban en vigor, al ocasionarles dificultades para llegar a tiempo a sus trabajos o a los servicios sanitarios, educativos, etcétera.

La normativa aprobada tras la llamada "*vuelta a la normalidad*" por las distintas administraciones territoriales, para posibilitar los desplazamientos y velar por la seguridad del transporte, protegiendo la salud de trabajadores y viajeros, ha generado también quejas por disconformidad con los criterios empleados para determinar el aforo de los autobuses urbanos.

Así ocurría en la queja 20/6951, de una usuaria de autobuses de Tussam. En este caso, sin embargo, tuvimos que explicar que se estaba aplicando la normativa estatal y autonómica existente y que esta ni siquiera era de aplicación directa a los autobuses urbanos sino meras recomendaciones, que la empresa había acogido como medidas frente a la COVID-19.

En el caso de la queja 20/8543 se ponía de manifiesto la dificultad encontrada en la tramitación electrónica de la renovación de la tarjeta solidaria de Tussam, teniendo que hacer la gestión de modo presencial.

1.13. Sostenibilidad, Medioambiente y Obras Públicas

1.13.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.13.2.1. Sostenibilidad y Medioambiente

1.13.2.1.1. Contaminación acústica

...

Distinto era el foco acústico del expediente de queja 20/3798, que tramitamos a instancia de una vecina de Monachil, Granada, que se quejaba de que el Ayuntamiento de esa localidad no terminaba de dar solución al problema de ruidos que sufría por la **deficiente colocación de una arqueta del viario público** sita a la altura de su domicilio, por impactos y vibraciones del tránsito de vehículos.

Admitida a trámite la queja, fuimos informados por el Ayuntamiento de Monachil de que "*al estar pendiente de asfaltado la vía donde se encuentra dicha arqueta, en el momento de proceder a dichas obras se intentará modificar su ubicación para que los vehículos que circulan por la vía no pasen por encima de la arqueta, lo que evitaría los ruidos que se producen. Por lo tanto, las actuaciones quedan pendientes de la realización de las obras de asfaltado que están previstas se realicen en fechas próximas*". Entendimos que el problema estaba en vías de solución, por lo que archivamos el expediente.

...

3. Oficina de Información y Atención a la Ciudadanía

3.3. Análisis cualitativo de las quejas

3.3.9. Salud

...

Aunque la consulta 20/13361 se incluyó en la materia de transportes, podemos citarla en este apartado debido a la incidencia que tiene en nuestra salud. Esta persona, a través de las redes sociales, se dirigió a nosotros para denunciar la situación que se encontraba en los vagones del Metro de Granada entre las 7:15 y 7:45 de la mañana: "*Esas horas son claves para trabajadores SAS y estudiantes puesto que el parque* [Parque Tecnológico de la Salud] *aglutina sanidad, formación e investigación. Es horroroso y vergonzoso ver, y vivir, cómo va la línea en esa franja horaria. Incumplen absolutamente la principal medida antiCovid, distancia de seguridad, vamos como sardinas en lata. Asimismo, y contrario a toda lógica, en los 8/10 minutos que distan entre los pases del transporte se puede comprobar que en la línea contraria, dirección Albolote, pasa con más asiduidad y con menos usuarios. Es absurdo, la línea más demandada tenga menos afluencia de servicio y, por tanto, va sobrecargada. Y si ya de por sí es absurdo, más si añadimos que estamos en una pandemia*".

REVISTA DEL INFORME ANUAL

04. Mejorar las normas

Vehículos de transporte de movilidad personal en tiempos de pandemia

Uno de los efectos de la crisis sanitaria ocasionada por la pandemia del coronavirus ha sido un aumento del uso de la bicicleta, habiéndose registrado de forma paralela un considerable aumento de sus ventas

Es por esta razón que se demanda por amplios sectores sociales medidas de apoyo por parte de las administraciones para que este medio de transporte se consolide como una alternativa real frente a los transportes motorizados.

Estos vehículos constituyen, además, una buena alternativa para eludir el peligro de contagio de los metros y autobuses en las horas punta y, por ello, se está utilizando cada vez más como medio para realizar los trayectos diarios al trabajo o a otras actividades cotidianas.

Algunos ayuntamientos, conscientes de esta realidad, han tomado medidas para facilitar este tipo de transporte que resulta menos contaminante e invasivo de los espacios públicos.

A nivel estatal, las competencias sobre organización de la movilidad las ostenta el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que ha puesto en marcha un proceso participativo para elaborar una Ley de Movilidad Sostenible que potencie los modos de transporte menos contaminantes.

En este orden de cosas, la Red de Ciudades por la Bicicleta presentó durante el estado de alarma un plan de choque que incluía entre otras medidas **ampliar las redes ciclistas**, coordinar los semáforos para priorizar peatones y ciclistas, hacer respetar los límites de velocidad, facilitar espacios de aparcamiento seguro y la puesta en marcha de ayudas para la compra de bicicletas.

Pues bien, en el marco descrito, cabe resaltar que en 2020 concluía la vigencia del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. Un ambicioso Plan que, por diversas circunstancias, no ha alcanzado los propósitos iniciales en cuanto a la creación de infraestructuras destinadas al uso de este medio de transporte personal.

El Plan pretendía propiciar un mayor uso de este medio de transporte y aportar el marco estratégico que contribuyera a la obtención de los objetivos territoriales y ambientales que tenía planteada la Comunidad Autónoma Andaluza. Constituyó una apuesta en favor de la movilidad sostenible, al abordar no solo la infraestructura viaria, sino también elementos complementarios como aparcamientos, la intermodalidad o medidas de concienciación ciudadana y de gestión.

Las inversiones previstas en el Plan se contemplaban en cuatro programas: Redes Urbanas, Redes Metropolitanas, Aparcamientos y Red Autonómica, ascendiendo a una cuantía total de 421,47 millones de euros a desembolsar durante su periodo de vigencia.

Desgraciadamente, los recortes presupuestarios derivados de la crisis económica que ha venido afectado a nuestro país y a nuestra Comunidad Autónoma en los últimos años, en concreto desde 2008, han impedido que estas inversiones se hayan podido desembolsar y, por tanto, las infraestructuras con las que se pretendía contar no han llegado a ejecutarse. También se ha cuestionado jurídicamente que la Junta de Andalucía pueda invertir cantidades en la ejecución de infraestructuras de titularidad municipal.

En comparecencia parlamentaria de la titular de la Consejería en 2019 se manifestó que únicamente se habían ejecutado 142,2 kilómetros de carril bici de los 4.392 previstos en el plan. Concretamente, a un año de finalizar, se habían construido 13 kilómetros en Sevilla, 10 de Córdoba y 2,3 kilómetros de Huelva, destacando que en Málaga no se había ejecutado un solo kilómetro nuevo de carril bici durante estos años.

No cabe desconocer que la situación de crisis económica antes citada obligó a un replanteamiento de las inversiones previstas y a priorizar necesariamente la implementación de políticas sectoriales destinadas, al menos, a sostener los servicios públicos básicos y las demandas sociales más inmediatas. La actual

situación de crisis sanitaria, económica y social generada por la pandemia del COVID-19 no hace sino ahondar en la necesidad de priorizar el uso de los recursos económicos a las mismas finalidades antes citadas.

Ello exige revisar con realismo, eficacia, celeridad y proporcionalidad, las políticas a desarrollar, de forma que planes tan relevantes y con tanta incidencia en los derechos a un medio ambiente adecuado y a la protección de salud, como el Plan Andaluz de la Bicicleta, se vuelvan a retomar en un marco adecuado al nuevo escenario económico intentando priorizar aquellas actuaciones de mayor interés.

El incumplimiento del plan por problemas de financiación hubiera debido determinar, en su momento, que se dieran los pasos necesarios e imprescindibles para que la revisión del plan se abordara con rigor, se discutieran las alternativas y se fijaran, de manera consensuada, los objetivos a conseguir. No podemos apreciar que se actuara en tal sentido y, finalizando la vigencia del frustrado Plan 2014-2020, esta Institución estimó que la demanda social y la apuesta por un desarrollo equilibrado y sostenible exige, atendiendo a la demanda social inicialmente expuesta, que se vuelva a apostar en la medida de los recursos disponibles por un uso decidido de la bicicleta impulsando políticas públicas que mejoren y aumenten las infraestructuras para ello.

Por estas razones, resultaba oportuna la apertura de una queja de oficio, **queja 20/7140** con objeto de recabar de la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio su posicionamiento acerca de estas cuestiones, teniendo en cuenta que se ven afectados derechos constitucionales como el de protección de la salud (artículo 43 CE), a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona (artículo 45 CE), así como el deber de los poderes públicos de fomentar la educación física y el deporte (artículo 43 CE).

Más información en Informe Anual 2020. Capítulo 1.9. Movilidad y Accesibilidad, epígrafe 1.9.1

06. Atención e información ciudadana

Mejorar y humanizar los servicios de Información y atención ciudadana

Ya va para un año que la vida, eso tan serio que decía Gil de Biedma, se volvió del revés y nos sacó la lengua de su peor caricatura. Todo empieza a ser otra cosa, aunque para alguna gente la vida seguía siendo la de siempre: ese inhóspito lugar donde vivir es abrirle la puerta a la tristeza. O a la rabia, que es una de las maneras más legitimas de enfrentarse a la desesperación. (Alfons Cervera)[1]

Durante este año hemos podido comprobar que las personas que se encontraban ya en una situación de vulnerabilidad social previa a la crisis sanitaria, han visto incrementadas sus dificultades para hacer frente a sus necesidades más básicas.

La llegada de la pandemia se produjo en un contexto en el que una parte más que considerable de la ciudadanía no había tenido tiempo de comenzar a recuperarse de los efectos de la crisis económica que comenzó en 2008. Jóvenes, mujeres con hijos, personas mayores de 45 años expulsadas del mercado de trabajo, personas sin hogar, inmigrantes, trabajadores precarios con bajos salarios y con contratos temporales y *personas con alquileres altos y sueldos bajos se han tenido que apretar todavía más un cinturón sin espacio para nuevos agujeros.*[2]

Ante este escenario en el que la Administración pública debería actuar, si cabe, con más **eficiencia y eficacia,** nos hemos encontrado que la Administración pública es un vehículo penosamente adaptado a las necesidades de 2020.

Prestaciones que aprueban para atender a las personas en situación de vulnerabilidad social y que por las propias características deben de tener un procedimiento rápido y fácil de usar se convierten, en palabras

1 https://www.infolibre.es/noticias/opinion/plaza_publica/2021/02/02/nos_ponemos_salvar_semana_santa_116178_2003.html

2 Guillermo Martínez: Las esenciales no llevan corbata. Revista Público. Especial y llegó la Pandemia. Junio 2020.

de Sara Mesa[3], en un **laberinto burocrático**: " *La máquina burocrática no está pensada ni diseñada a su favor; lo contrario es más verdadero".*

Así nos hemos encontrado con prestaciones como la Renta Mínima de Andalucía que se debía tramitar en dos meses, las ayudas al alquiler o las prestaciones no contributivas, en tres meses, que están tardando más de un año y reinando el silencio administrativo negativo en todas ellas.

Víctor Almonacid, Secretario de un Ayuntamiento, nos decía en una conferencia de finales de 2020: *Quería que sintieseis lo que siente un ciudadano.* ***¿Puede haber algo más indignante y bochornoso que el silencio administrativo?*** *Que una persona se dirija a la Administración y que ésta no se digne a contestarle es absolutamente vergonzoso. ¿Por qué o para quién existimos?*[4]

El cierre, lógico y necesario, en un primer momento de las Administraciones públicas dejó indefensos a grandes sectores de la población y puso en evidencia el retraso de la puesta en marcha de una buena Administración electrónica en muchos de los organismos que debían gestionar procedimientos y prestaciones sociales así como que dicha administración no estaba preparada para esta situación.

En los dos primeros meses del estado de alarma, nos encontramos con que muchos de los procedimientos de ayudas y de prestaciones sociales no podían seguir tramitándose porque la mayoría de los expedientes no estaban digitalizados y el personal funcionario que debía tramitarlos, no podía acudir a la oficina, ni disponía de medios ni habilidades para realizar esta prestación de servicios a través del teletrabajo.

Y por otro lado, **la brecha digital**. Durante todo este año hemos detectado las dificultades para tramitar solicitudes de manera informática para la mayoría de las personas, al carecer de certificado digital y por la propia falta de claridad de los formularios. Además de que las **nuevas tecnologías no están al alcance de todos.** No toda la población tiene acceso a equipos informáticos con conexión a internet y la mayoría de procedimientos son muy complicados de realizar por este medio.

Procedimientos mal diseñados y nada amigables en su utilización; trámites que exigían la aportación de documentos que no estaban al alcance de una población confinada en sus domicilios; peticiones de datos que ya obraban en poder de la administración y resultaban de difícil o imposible aportación para el solicitante; instrucciones redactadas con un lenguaje burocratizado, difícil de entender para el ciudadano medio y mucho más para las personas vulnerables a las que iban dirigidas.

De todas las reclamaciones recibidas las más repetidas han sido las que denunciaban la inexistencia de canales de atención al público que ayudaran a resolver las dificultades de la tramitación telemática y las que denunciaban la imposibilidad de acceder a información sobre el estado de tramitación de las solicitudes presentadas o de los procedimientos en curso. La desesperación y la indignación ciudadana ante unos teléfonos de información que nunca dejaban de comunicar o nadie contestaba ha sido un auténtico clamor durante todo el periodo de estado de alarma.

"Consideramos excesiva la necesidad de cita previa para cualquier gestión ante los registros de la Administración"

La suspensión de la atención presencial en muchas de las oficinas de la Administración pública y en los servicios sociales municipales ha afectado a la población más vulnerable, que acudía a las oficinas de manera presencial y que no disponía de destrezas informáticas o de dispositivos electrónicos.

También **consideramos excesiva la necesidad de cita previa para cualquier gestión** ante los registros de la Administración: para presentar un escrito de reclamación previa, una subsanación de solicitudes, presentar prestaciones, solicitar información, etc. Cita previa que la mayoría de las veces se tenía que pedir de manera telemática, ya que los teléfonos en muchas administraciones estaban colapsados o no eran atendidos (Servicios de Empleo Estatal, Seguridad Social, Servicios Sociales, etc.). Además en

3 Sara Mesa.- Silencio Administrativo. La pobreza en el laberinto burocrático. Editorial Anagrama.

4 Víctor Almonacid.- La nueva normalidad en la nueva Administración.

aquellas administraciones donde era posible solicitar cita previa, se producían retrasos de más de 15 días o un mes para conseguirlas, o directamente informaban de que no había citas disponibles.

Es necesario implantar sistemas ágiles y flexibles de canales de comunicación con los ciudadanos para que ninguna persona se quede atrás en el ejercicio de sus derechos de información o para tramitar sus solicitudes o demandas de prestaciones.

"Yo he llamado más de 100 veces y no me cogen nunca el teléfono. Como me sale apagado, comunica o fuera de cobertura, no sé nada de mi solicitud, si me falta algún papel o me lo han denegado. En Septiembre hará dos años que solicité la prestación: yo creo que algo no va bien y no sé nada más. ¿Qué se puede hacer para que me cojan el móvil o saber algo de mi salario social? Pido por favor que me ayude a saber más porque no sé que es lo que se puede hacer."

Desde esta Institución coincidimos con la Recomendación General del Ararteko de 5 de noviembre de 2020 donde se hace una llamada expresa a que todas las Administraciones públicas adopten las medidas imprescindibles para que la atención telefónica y también la presencial, y no solo la telemática, funcionen de forma apropiada para prestar la atención debida a la ciudadanía.

Recomendando que se adopten*, en su caso, medidas de refuerzo en esos servicios asistenciales físicos o la mejora de prestación de servicios por los canales telefónicos, pues ambas vías son las que más utilizan en sus relaciones con las entidades públicas las personas de mayor edad, o las que disponen de menos recursos o carecen de medios tecnológicos o de competencias digitales, y no pueden verse penalizadas por esas circunstancias cuando pueden ser paliadas con medidas preventivas y de refuerzo de personal, ya que ello supone un tratamiento discriminatorio que afecta al principio de igualdad y a la naturaleza del Estado social y de Derecho comprometido con la remoción de los obstáculos, que impiden o dificultan su ejercicio o la participación de las personas en la vida política, económica, cultural y social.*[5]

Desde el Defensor del Pueblo Andaluz hacemos una apuesta decidida por que el servicio público que se ofrezca proporcione siempre y en todo caso proximidad, asistencia personal y asesoramiento, empatía y acompañamiento a quienes sufren desigualdades (también de brecha tecnológica). Esa es la auténtica idea de servicio público. Por ello, entre otras cosas, los servicios de atención a las personas (sanitarios y sociales, entre otros) deben salir revalorizados de esta pandemia y de la tremenda crisis ulterior, así como frente a la revolución tecnológica. Nunca podrán ser totalmente sustituidos por máquinas ni por artefactos digitales. Ese será su gran valor y su gran servicio público.[6]

Más información Informe Anual 2020, capitulo 3. Oficina de Información y Atención a la Ciudadanía, epígrafe 3

07. Servicio de Mediación

Promover la cultura de Paz

Inversión de los modelos de gestión de la confrontación a la colaboración, en aras de la Paz social

La mediación es un nuevo paradigma en nuestro ordenamiento, para la consecución de la justicia, **restablecimiento de la igualdad y protagonismo de la ciudadanía ante la Administración.** La mediación facilita una gestión del conflicto con la participación voluntaria, directa y protagonista de los implicados en el mismo.

Es la *cultura de paz* la que informa la mediación. En ella aprendemos, cómo de forma natural, las personas tendemos a concebir el conflicto como un obstáculo y no como una posibilidad de avance y evolución, en función de cómo se gestione. En este sentido, la mediación favorece la comprensión de los

5 Recomendación general del Ararteko 4/2020, de 5 de noviembre: Necesidad de reforzar la atención ciudadana para evitar perjuicios en el ejercicio de los derechos de las personas con las Administraciones públicas y de adoptar medidas para luchar contra la exclusión digital en situaciones de emergencia como las derivadas de la pandemia de la Covid-19. https://www.ararteko.eus/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_5057_3.pdf

6 Ídem: Pandemia, vulnerabilidad social y administración pública.

conflictos de forma global, al abordarlos **desde el diálogo con un enfoque colaborativo**, adaptado a cada contexto, a la realidad social y a las necesidades dinámicas de las personas y organizaciones implicadas.

La gestión global de un conflicto implica integrar además de la conversación de naturaleza jurídica aquella de carácter relacional. Cuestiones como el poder, la identidad, la comunicación y las emociones condicionarán la evolución del conflicto, por lo que resulta esencial integrar y atender dichos aspectos, en los procesos encaminados a su transformación y/o resolución.

"Dar la oportunidad a las personas y a las instituciones a que dialoguen, es una manera de impartir Justicia"

Cuando la ciudadanía nos traslada en sus peticiones, de forma recurrente, la falta de respuesta, o silencio de la Administración, desde el enfoque mediador identificamos una primera necesidad a gestionar, "no se siente escuchado", con independencia de la cuestión de fondo del asunto planteado. Por ello, **dar la oportunidad a las personas y a las instituciones a que dialoguen, es una manera de impartir Justicia**. Procurar a la **ciudadanía** un espacio que permita el diálogo con la administración, donde se sienta atendida o escuchada, donde participe en la aportación de ideas y alternativas para resolver la cuestión material planteada, **devolviéndole su sitio y protagonismo**, forma parte de hacer justicia y sobre todo, de humanizarla.

Nuestras experiencias de mediación estos últimos años, nos permiten elaborar conclusiones positivas sobre el método y su aplicación a la gestión de conflictos de los ciudadanos y la Administración. Y no solo por el volumen de acuerdos alcanzados, a los que llegan las personas que se sientan a hablar, incluso cuando no se da un "acuerdo" al uso que solucione la problemática. En estos casos los procesos de diálogos, los participantes han podido gestionar limitaciones, malos entendidos, prejuicios, interpretaciones erróneas, que propician de cara al futuro, una mayor información y en cierta forma un giro o transformación por pequeña que sea, en el aspecto relacional de la problemática.

El sentir de los ciudadanos y de las Administraciones participantes en las mediaciones de la institución, en todos los casos ha sido de agradecimiento y un alto nivel de satisfacción. Los escenarios de mediación, además de un gran numero de acuerdos, totales o parciales, han propiciado:

Reducir la ansiedad, al recuperar la presencia el ciudadano y ante la posibilidad de lograr una resolución consensual.

Focalizar en cómo los participantes reducirán y resolverán el conflicto, en lugar de hacerlo en las causas y que lo dirigen.

Clarificar intenciones, facilitar información, guiar próximos pasos, que han permitido tanto la elaborar pactos contingentes, como también diseñar o planificar hojas de ruta para poner fin al conflicto, en atención a los tiempos en la complejidad de los procesos de toma de decisiones de la administración.

Reactivar, crear o cambiar canales de comunicación y avanzar en la evolución del problema hacia la solución, mejorando la interlocución directa entre los interesados y la administración

La administración ha encontrado un espacio para explicar limitaciones, complejidades, de una forma más humana, generando un cambio de actitud y percepción más positiva en los ciudadanos, (algo difícil de soportarlo el papel).

La concurrencia de distintas administraciones ha permitido dotar de mayor eficacia los esfuerzos realizados por ellas , que a veces resulta poco apreciado. Se ha propiciado facilitación de información, disponibilidad técnica, coordinación, cooperación y comunicación fluida, en el marco de su natural vocación de servicio al ciudadano, en ocasiones diluida. El sentir de la Administración en nuestras experiencias de mediación, se dirigen a valorar el giro en el enfoque de gestión colaborador, basado en el dialogo, y la agilidad del método. Queremos recoger el sentir de un técnico de empresa municipal de servicio "antes de empezar agradezco mucho esta reunión al Defensor, pues me encargaron DEFENDER la queja y elaborar

un informe. *Como técnico supe que hablando con los interesados podría resolverse, seguro llegamos a una solución, así que felicito al defensor por ofrecer este espacio".*

Ello resulta representativo de la necesidad de evolución y modernización en la gestión de conflictos en el ámbito público. En este sentido debe avanzar hacia la implementación de metodologías como la mediación en aras de *recuperar con el ciudadano dialogo, agilidad, cercanía y simplificación en los tramites, al tiempo que gana en eficacia y eficiencia en las soluciones.*

Agradecemos desde aquí a los ciudadanos y a las administraciones participantes en nuestras mediaciones su voluntad, confianza y compromiso, que nos permite hacer estas valoraciones y seguir creyendo en la posibilidad de cambio de actitud social en la gestión de conflictos que necesitamos como sociedad. Que pasa por la colaboración y el dialogo, de forma preferente a la actitud de defensa en el afrontamiento de los conflictos.

Animamos a las administraciones en la progresiva implementación de la mediación en las estructuras públicas y a fomentar su uso normalizado. La mediación en la última década ha experimentado un gran salto, dispone de un marco jurídico a pesar de ser un recurso social, ya no es únicamente una alternativa al sistema judicial, sino que es una forma de hacer justicia. Esta Institución así lo entendió siendo pionera en la implementación de la mediación en las Oficinas de los Defensores del Pueblo.

Más información Informe Anual 2020, capitulo 2. Mediación, epígrafe 2

08. Informes especiales

Los 13 retos del Defensor del Pueblo andaluz para afrontar la COVID-19

En octubre de 2020, la Institución del Defensor del Pueblo andaluz entregó en el Parlamento de Andalucía el informe extraordinario Derechos de la ciudadanía durante la COVID-19. Primera ola de la pandemia, en el que analiza el impacto de la COVID en el primer semestre de la crisis sanitaria, desde la perspectiva del Defensor como garante de los derechos de la ciudadanía.

Este informe recoge una decena de medidas para aprovechar los retos y las oportunidades que ofrece el proceso de reactivación y recuperación tras la COVID-19, actuaciones encaminadas a avanzar en la igualdad real "y que la **población más vulnerable no vuelva a quedarse atrás" como consecuencia de una crisis**.

"Población más vulnerable no vuelva a quedarse atrás" como consecuencia de una crisis"

El Informe extraordinario está fundamentado en los más de 5.000 expedientes solo relacionados con la COVID (**1.602 quejas y 3.474 consultas**) gestionados desde el inicio de la pandemia el 14 de marzo hasta el 1 de octubre. Ocho de cada diez personas que acudieron por un motivo relacionado con la COVID nunca antes habían solicitado la actuación de este comisionado parlamentario.

Entre los **13 retos** que la Institución del Defensor propone poner en práctica para salir de esta crisis sanitaria, que ha derivado en una crisis económica y social, están: el fortalecimiento del Sistema Público de Salud; la creación de un sistema integral de atención a las personas mayores; el reforzamiento de los servicios sociales como pilar fundamental del estado del bienestar; la adaptación de ejercicio del derecho a la educación a las necesidades de la sociedad digital y la creación de empleo de calidad. También la lucha contra la pobreza infantil y las situaciones de riesgo para la infancia y la adolescencia; el avance en las políticas de igualdad de género o la garantía del derecho a la vivienda, así como las medidas de sostenibilidad contra el cambio climático; el reconocimiento del acceso a los servicios de interés general y la oportunidad de la mediación como forma de resolución de conflictos.

Urge adaptar la sociedad a las exigencias de la sociedad de la información, para evitar lo que hemos denominado 'nuevos excluidos' por la imposibilidad o incapacidad de acceder a los recursos tecnológicos. La brecha digital afecta a colectivos muy diversos: personas mayores; personas desfavorecidas social y económicamente; las que viven en zonas rurales aisladas o mal conectadas; personas migrantes, personas con discapacidad; mujeres solas con cargas familiares; etcétera. "Estamos muy lejos de alcanzar los estándares mínimos que demanda la nueva sociedad de la información. La brecha digital amenaza con convertirse en una nueva forma de exclusión social", ha señalado el Defensor, Jesús Maeztu, durante su exposición en el Parlamento.

Por otro lado, la experiencia de la COVID ha servido al Defensor del Pueblo andaluz para comprobar la necesidad de mejorar y humanizar los servicios de información y atención ciudadana por parte de las administraciones públicas. Las personas que han acudido al Defensor nos han repetido hasta la saciedad: *No sé a dónde ir. Nadie me escucha. Todo está cerrado. ¿Y yo y mis niños de qué comemos?*.

Confiamos en que estas propuestas sirvan para combatir la pobreza y la desigualdad, que deviene de la falta de empleo, y de las consecuencias que tiene en la infancia y la adolescencia, la pobreza infantil. "Debemos equilibrar la igualdad real, con el fin último de que de esta pandemia salgamos todos a la vez, para que así no aumente la desigualdad. Se lo debemos a todos aquellos que están haciendo un sobreesfuerzo en estos meses y a las personas que han fallecido y a sus familiares", ha dicho el Defensor del Pueblo andaluz, Jesús Maeztu en el Parlamento de Andalucía.