



Este tema en otras materias

Balance

B3.4. Movilidad y urbanismo sostenibles y accesibilidad

Se entiende por movilidad sostenible el conjunto de procesos y acciones orientados a que el desplazamiento de personas y mercancías que facilitan el acceso a los bienes, servicios y relaciones se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a, y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Por su parte, la accesibilidad es una condición previa para que las personas con discapacidad, hombres y mujeres, puedan vivir de forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones. Nos siguen llegando quejas por la carencia o escasez de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, uso indebido de tarjetas de autorización o retirada impropia de las mismas, etc. También el problemático acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos da lugar a que cada año se presenten denuncias sobre la carencia de vehículos adaptados para personas usuarias de sillas de ruedas o disconformidad con la frecuencia y horario de estos vehículos, cuando no el deficiente funcionamiento de las plataformas de los autobuses que posibilitan la subida de las sillas de ruedas.

...

2.1.3. Infancia y adolescencia

2.1.3.1. Introducción

...

La desigualdad por razón de ingresos, sexo, edad, discapacidad, orientación sexual, raza, clase, etnia, religión, así como la desigualdad de oportunidades, sigue persistiendo en todo el mundo. La desigualdad amenaza el desarrollo social y económico a largo plazo, frena la reducción de la pobreza y destruye el sentido de realización y autoestima de las personas. Consciente de ello, el [ODS nº 10](#) apuesta por reducir la desigualdad en y entre los países. En el caso de España, diversos estudios no dudan en señalar que los niños y niñas que viven en hogares más ricos tienen casi siete veces más recursos económicos que los niños y niñas en hogares más pobres, circunstancia que de manera indudable influye en cuanto a las diferencias de las condiciones de vida y oportunidades entre unos y otros.

Son muchos los niños y niñas que viven en **hogares que sufren problemas de contaminación u otros ambientales en su vivienda**. Poner término a esta realidad es el propósito del [ODS nº 11](#), que bajo la premisa “Ciudades y Comunidades Sostenibles” pretende conseguir este Objetivo a través del acceso de toda la población a viviendas, servicios básicos y medios de transporte adecuados, asequibles y seguros, especialmente para las personas en situación de vulnerabilidad y fomentando en las ciudades la reducción del impacto.

A tenor de un estudio realizado por Save The Children en 2023, la infravivienda representa un 34,4% del total de las viviendas andaluzas, y a pesar de su carácter fundamental, en algunos casos supone un factor de empobrecimiento. Tener una casa, mantenerla en buenas condiciones y poder pagarla es algo imposible hoy para muchas familias en Andalucía. Esto incluye edificios sin evacuación de aguas residuales, viviendas en mal estado o edificios de cuatro plantas o más sin ascensor, entre otras, lo que repercute en la salud física y mental de los niños y niñas, afectando a su crecimiento, al rendimiento escolar y a su seguridad.



2.1.4. Vulnerabilidad económica y social

2.1.4.2.1.4.1. Barriadas de promoción pública

En los últimos días de 2024, la asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía presentaba el informe titulado "[Pobreza Sur 2024. Barrios olvidados](#)". Una radiografía de la situación en la que se encuentran los barrios más pobres de Andalucía, situados en las capitales de provincia, especialmente en Málaga, Córdoba y Sevilla. Una situación coincidente con la tasa AROPE en Andalucía, que es la más alta de España.

Este informe pretende "*visibilizar la realidad de unos barrios olvidados, ignorados, vulnerables que generan para sus habitantes una ciudadanía de menor categoría que quienes residen en otras ubicaciones*". Se trata de una pobreza territorializada y cronificada, en la que van pasando generaciones con similares indicadores de vulnerabilidad.

Una trama urbana donde se ubican viviendas antiguas, con una deficiente calidad constructiva, mal conservadas, donde viven personas con rentas muy precarias, en muchos de los casos en condiciones de hacinamiento, enfrentándose cada día a temperaturas adversas provocadas por los continuos cortes de luz.

Familias que sufren en muchos de sus miembros unas tasas de desempleo muy altas, afectando a jóvenes que parecen no tener esperanza en que su situación mejore, movidos solo por expectativas laborales cuando parece repuntar las burbujas de la construcción.

Carecen de unos servicios públicos de calidad, un transporte público accesible desde los distintos puntos del barrio, que dificultan las expectativas laborales de muchas personas, especialmente de las mujeres.

Recoge el informe que el nivel educativo es alarmante, existiendo en pleno siglo XXI un porcentaje de personas considerable que no cuenta con el graduado escolar. Y no es menos importante la salud de sus habitantes, reseñando los problemas de salud mental asociadas a muchas de estas condiciones de vida.

En estos últimos años la convivencia es uno de los problemas que más ponen de manifiesto las asociaciones de vecinos/as, llegando a "*niveles alarmantes, con entornos sucios, inseguros y donde existe una cultura de nulo respeto a las normas básicas sobre ruidos, basuras, circulación o los usos del espacio público*".

Una realidad que requiere políticas públicas diferenciadas y adaptadas a las características de cada ámbito, dado que las existentes se han revelado ineficaces para sacar del estado en el que se encuentran muchos de estos territorios.

El informe es una radiografía de los problemas de cada barrio, realizada a través de la memoria de unas personas comprometidas con el Polígono del Valle en Jaén, Palma- Palmilla y Asperones en Málaga, Los Almendros en Almería, o los diferentes barrios de Córdoba y Cádiz. Cada uno con sus características y sus elementos comunes, compartiendo una misma línea de reflexión, el abandono que sienten de la administración y el estigma de barrio que impregna la vida diaria de sus residentes.

Desde esta Defensoría, traemos a colación algunos de los **problemas que hemos conocido a través de las quejas recibidas**.

Así destacamos la reunión mantenida en esta Defensoría con vecinos/as del Polígono Sur de Sevilla, en la que solicitaban la intervención de esta Institución para acabar con los permanentes **cortes de luz** que acarrear graves problemas a la población en general y en especial a personas mayores, electrodependientes y familias que veían cómo solo podían disfrutar de unas pocas horas de luz al día.



Un problema que como hemos visto no se presenta en solitario, provocando un abandono del barrio de quien puede permitírsele, dado que [con la venta de un piso en el barrio, no se puede adquirir otro](#) donde la vida diaria sea más fácil.

Por otro lado, en la queja 24/2323, un vecino colindante en el barrio de Las Palmeras de Córdoba nos trasladaba los perjuicios que tenían quienes residían en edificios colindantes a las viviendas sociales, motivado por la **mala utilización del espacio público** de quienes residían en viviendas y locales comerciales de AVRA. Un problema que, no había podido ser solucionado tras intervenciones de la policía local, señalando a la Agencia como responsable por el estado de ocupación de los locales comerciales que se destinaban a viviendas de familias que no respetaban el descanso ni la convivencia en el entorno.

Y en barrios como El Puche en Almería, ya nos pusieron en conocimiento las asociaciones de vecinos a final de 2023 el **deterioro urbano** que tiene el barrio, sin nuevas intervenciones que sustituyan las infraviviendas del denominado Puche centro, con unas viviendas y espacios comunes muy deteriorados en el Puche Sur, que al ser de propiedad de las familias no se sienten con capacidad para autoorganizarse y concurrir a las convocatorias de rehabilitación y unos espacios públicos muy degradados.

Una realidad que parece no solucionarse a pesar de la implementación de actuaciones contempladas en los Planes Locales de intervención en el contexto de la "[Estrategia Regional Andaluza para la cohesión e inclusión social. Intervención en zonas desfavorecidas](#)" (Eracis, en adelante) que tiene como objetivo actuar "*sobre las zonas de los pueblos y ciudades donde se registran situaciones graves de exclusión social y/o donde existen factores de riesgo (...) a fin de transformar la visión que se tiene sobre estas zonas y viceversa, de forma que se promueva la eliminación de la territorialidad como un factor de exclusión*".

Conscientes de la importancia de cada ayuntamiento en la consecución de estos objetivos, se prevé que sean los Planes de Intervención Local los que, tras un estudio pormenorizado sobre las causas de exclusión de cada territorio, propongan áreas de intervención que, con un enfoque comunitario, **sitúan la gobernanza en las entidades locales** (Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales) **como vertebradoras del desarrollo comunitario**.

Tras años de trabajo, la [ERASCIS PLUS](#), es una nueva oportunidad que ofrece dar continuidad a las intervenciones públicas hasta 2028, aportando nuevos recursos y métodos de trabajo, al mismo tiempo que se ha de corregir los obstáculos que impidieron transformaciones reales.

Conscientes en esta Defensoría de la importancia de la empleabilidad para las personas que residen en estos barrios, no hemos de olvidar que es un eje vertebrador de estas mejoras apostar por actuaciones de carácter urbano que incidan en la mejora de las condiciones de habitabilidad, tanto en el espacio privado de las viviendas como en los elementos comunes de los edificios y el espacio público.

Unas actuaciones que se han de integrar como objetivo prioritario en las medidas del Plan Local de intervención de cada ayuntamiento, y que han de ser coordinadas en los órganos de gobernanza del mismo.

A este respecto, se contempla en el **Plan Vive en Andalucía de vivienda**, rehabilitación y regeneración urbana de Andalucía 2020-2030, ([Decreto 91/2020, de 30 de junio](#)), la atención que merecen las zonas más desfavorecidas de Andalucía, definidas en la "Estrategia Regional Andaluza para la Cohesión e Inclusión Social" (ERACIS). Ámbitos en los que se concentran situaciones de exclusión social, "*que dificultan gravemente el acceso a los derechos del estado del bienestar*".

Por tanto consideramos que siendo **los Planes Locales una buena práctica de intervenciones públicas**, dado que prioriza el trabajo conjunto de los profesionales de las distintas administraciones públicas y entidades, para la consecución de los objetivos perseguidos, **es necesario poner el acento en la incorporación en los órganos de gobernanza de estos Planes, a aquellas Administraciones locales o autonómicas con competencias en materia de urbanismo, obras públicas y vivienda, que propicien este cambio, así como de la ciudadanía como protagonista**.

2.1.4.2.2.2. Las dilaciones en las valoraciones de la discapacidad frustran los derechos de las personas con discapacidad

...



III.- La dilación en las valoraciones de grado de discapacidad inciden en la emisión de las tarjetas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.

Son frecuentes las quejas recibidas referidas a las dilaciones en la emisión de tarjetas de aparcamiento para personas con movilidad reducida cuando todavía no se ha producido la valoración/revisión del grado de discapacidad, de manera que no se ha podido valorar la movilidad de la persona y, por ende, no cumple con los requisitos para acceder a la misma.

Sin embargo y, debido al desconocimiento que una buena parte de solicitantes tienen en relación a los requisitos que hay que cumplir para acceder a la citada tarjeta, transcurridos los tres meses legalmente establecidos sin obtener respuesta a la solicitud de la misma y, pese a no haber obtenido todavía cita para la valoración/revisión de su discapacidad, se interponen quejas, tanto ante esta Institución como ante el Centro de Valoración y Orientación de su provincia.

Una cuestión que fue objeto de [resolución](#) a la Dirección General de Personas con Discapacidad en la citada queja de oficio dirigida a Sevilla 23/5513, en el sentido de que se informara a la ciudadanía de que, pese a que en la legislación actual se indique que su solicitud será resuelta en el plazo máximo de tres meses, ésta se resolverá de manera conjunta en el momento de la valoración/revisión de su grado de discapacidad.

Una recomendación que ha sido aceptada por la Dirección General, trasladándonos que están trabajando en la modificación de los procedimientos y del formulario de modo que se incluya en el mismo un apartado para solicitar la tarjeta de aparcamiento en el supuesto que obtenga la puntuación necesaria del baremo de movilidad, lo que permitirá que se valoren ambas circunstancias al mismo tiempo y en su caso se emita la tarjeta.

...

2.2.1. Administración tributaria, ordenación económica y gobernanza pública

2.2.1.2.2.2. ITV

Las quejas relacionadas con el funcionamiento de las ITV en Andalucía no son infrecuentes en esta Institución, aunque tampoco puede decirse que tengan una presencia mayoritaria entre las quejas recibidas.

En el año 2024 se recibieron diversas quejas relacionadas con esta materia, siendo recurrentes aquellas que expresan la **disconformidad de algunas personas con la prohibición de pago en metálico de las inspecciones**, por considerar que se trata de una práctica ilegal que vulnera la normativa que regula los medios de pago admisibles en derecho.

Valga como ejemplo la queja 24/7476, en la que se insistía en esta argumentación y a la que respondimos señalando que, consultada la página de la empresa pública Verificaciones Industriales de Andalucía S.A. (Veiasa), observamos que menciona el sistema de pago en efectivo que han puesto en práctica:

“2. Carta de pago. Gracias a este sistema se podrán realizar los pagos en efectivo en una sucursal bancaria, como paso previo antes de llegar a la estación. Este método permite a las personas que lo deseen abonar la ITV de su vehículo de manera anticipada en una sucursal de Unicaja, recurriendo para ello al dinero en efectivo (en ventanilla o cajero), al cargo en cuenta (cajero o APP) o de su tarjeta de débito o crédito (en cajero). Consulta aquí cómo funciona la carta de pago”.

A este respecto, el artículo 76 del [Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo](#), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de La Hacienda Pública de la Junta de Andalucía establece: «Las entidades de crédito y ahorro podrán ser autorizadas por la Consejería competente en materia de Hacienda en el ámbito que la misma determine como colaboradoras en la gestión recaudatoria de los recursos tributarios, así como del resto de los ingresos de derecho público. Los ingresos podrán realizarse mediante dinero de curso legal, giros, transferencias, cheques y cualquier otro medio o documento de pago sea o no bancario reglamentariamente establecido. Asimismo, podrán hacerse efectivos mediante domiciliación bancaria o tarjeta de débito o crédito».



Igualmente la [Ley 58/2003](#), de 17 de diciembre, General Tributaria en su artículo 60.1 al regular la forma de pago prevé que puede efectuarse en efectivo por los medios y en la forma que se determinen reglamentariamente.

El artículo 34 del [Real Decreto 939/2005](#), de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación en su apartado tercero dispone que **se entiende pagada en efectivo una deuda cuando se ha realizado el ingreso de su importe en las cajas de los órganos competentes, entidades colaboradoras, entidades que presten el servicio de caja, o demás personas o entidades autorizadas para recibir el pago.**

A efectos de este reglamento, el artículo 9.1 menciona que sólo podrán actuar como entidades que presten el servicio de caja o como entidades colaboradoras las siguientes entidades de crédito:

- ▶ Los bancos.
- ▶ Las cajas de ahorro.
- ▶ Las cooperativas de crédito.

Por tanto, **entendemos que Veiasa acredita prestar la forma de pago en efectivo, si bien no directamente en sus instalaciones, pero sí a través de entidades de crédito que prestan el servicio de caja**, como indican en la carta de pago. Por tal motivo estas quejas no son admitidas a trámite.

Otras quejas relacionadas con las ITV planteaban cuestiones distintas, como la queja 24/0767 que denunciaba la **avería de la ITV móvil** que prestaba servicios a los titulares de ciclomotores en una zona rural de Málaga.

Especialmente significativas han resultado las cuestiones planteadas en las quejas [23/6494](#) y [24/4654](#), que coincidían en cuestionar el modo de **valoración subjetiva** de la profundidad del dibujo en los neumáticos del vehículo sin utilizar sistemas de medición de la profundidad.

La primera de estas quejas dio lugar a la formulación por esta Institución de una [Recomendación](#) a Veiasa del siguiente tenor:

Que se valore la inclusión en el Manual de Procedimiento de Inspección de Estaciones ITV como buena práctica la utilización del aparato que mide la profundidad del dibujo de los neumáticos en los casos en los que el titular del vehículo muestre su disconformidad con la inspección.

Resolución que fue aceptada y cuya falta de cumplimiento está siendo objeto de reclamación en la nueva queja 24/4654, aun en tramitación.

2.2.7. Sostenibilidad y Medio Ambiente

2.2.7.2.1.1. Actividades sujetas a autorización previa o declaración responsable

...

La terraza de veladores de un bar en el municipio de La Rinconada, Sevilla, protagonizó el expediente 24/3227. La queja versaba no sólo sobre la cuestión de la contaminación acústica por el número de veladores, sino también por la **invasión del acerado con mesas, sillas y estructuras auxiliares**, por la dificultad del tránsito peatonal y por la propia seguridad de los usuarios de los veladores al ubicar algunos de ellos en el viario, con evidente riesgo de atropello.

Junto con el escrito de queja, se nos aportó un considerable número de fotografías acreditativas de la situación denunciada, de las cuales destacaban algunas que ciertamente nos parecieron muy ilustrativas de la ocupación del acerado y vía pública del bar en cuestión, que aparentemente dejaban muy en entredicho el cumplimiento de la normativa de



accesibilidad, además de evidenciar que gran parte de los veladores se ubicaba en la vía pública en el carril derecho de circulación de vehículos generando una grave situación de riesgo para los propios usuarios de los veladores.

Admitimos a trámite la queja y solicitamos informe sobre diversas cuestiones afectantes a esta terraza de veladores, recibiendo un primer informe del Ayuntamiento de La Rinconada según el cual no se había concedido autorización para la estructura auxiliar y por ello se había **incoado expediente sancionador**. También se nos informaba que se había detectado por el técnico municipal un claro incumplimiento de esta terraza de veladores.

Por otra parte, respecto a los veladores colocados fuera de la acera, advertía el técnico que *“no se aprecian en las fotografías elementos que garanticen la seguridad de los usuarios de la terraza”* y que, *por todo ello, se proponía la apertura de expediente administrativo y la adopción inmediata de una serie de medidas para garantizar la accesibilidad y eliminar riesgos.”*

Además, se proponía también que *“mientras tanto, deberá ordenarse la suspensión provisional parcial de la actividad de la terraza, hasta que se adopten las medidas y se presente documentación acreditativa del cumplimiento de la normativa señalada y restante de aplicación.”*

En vista de esta propuesta, reflejada en un Decreto posterior al informe técnico, solicitamos al Ayuntamiento de La Rinconada que nos informara si se había dado cumplimiento.

En un segundo informe se nos trasladó por el Ayuntamiento que el titular del bar había presentado alegaciones y un posterior recurso de reposición, que resultó desestimado; no obstante, la persona que planteó la queja nos trasladó que el bar había eliminado parte de los elementos fijos que impedían el tránsito por el acerado de la calle pero que, en cuanto a los problemas de ruido por los veladores para 80 personas en la calle, no se había dado solución.

Por ello, solicitamos un tercer informe al Ayuntamiento, al que expresamente pedimos su valoración sobre la contaminación acústica de la terraza de veladores de este bar y sobre las medidas que se fueran a adoptar para comprobar los niveles y, en su caso, garantizar que se cumplen los objetivos de calidad acústica y que no se vulnera el derecho al descanso de las personas que residen en la zona.

Este tercer informe ha llegado pocos días antes de la redacción de este Informe Anual, por lo que no ha podido ser evaluado aún y, en consecuencia, a esta fecha sigue el expediente en tramitación.

...

2.3.3. Mediación

2.3.3.2.1. Quejas relativas al eje de Personas

...

En relación con la infancia, merece destacarse, por último, la mediación llevada a cabo en materia de **seguridad vial**, que traía como causa el atropello de una menor en el casco antiguo de una ciudad. A pesar de las restricciones al tráfico y las limitaciones de velocidad, los vecinos solicitaban al Defensor una intervención mediadora para generar consenso sobre puntos ciegos y zonas a reforzar, además de las medidas ya existentes. Se facilitó a través de nuestra mediación la necesidad de una mayor conexión y comunicación entre personal técnico del consistorio y los propios vecinos, por lo que realizaron una visita conjunta a las calles más conflictivas. Una vez evaluada la situación, ambas partes se comunicaron las diferentes mejoras que eran posibles, y que el Ayuntamiento se comprometió a adoptar en el contexto de la mediación ([queja 24/3125](#)).

...



2.3.3.2.2. Quejas relativas al eje de Planeta

...

Otro contexto donde el ruido ha sido el motivo de nuestra intervención son aquellos conflictos que nos presentó la ciudadanía, asociados al ruido derivado del tráfico rodado ([24/0383](#), [24/0990](#), [24/1117](#)), que han finalizado todos con acuerdos totales.

El modelo de intervención mediadora de la Defensoría en estos casos trata de explorar y concretar qué aspectos consideran los afectados que producen más ruido del tráfico que discurre por sus calles, compartir la información y tratar de minimizar y erradicar la problemática. En cada escenario, con sus particularidades y casuística: pavimentos adoquinados, aperturas de nuevos viarios, inexistencia de elementos disuasorios para la velocidad, ausencia de señalización, cortes de tráfico por la celebración de eventos, o arquetas hundidas en el pavimento.

Es habitual en estas mediaciones que los afectados acudan con ideas o propuestas cuyo análisis y discusión resulta sumamente oportuna, pues normalmente, con la participación de la policía local se valora la información de posible idoneidad o no, o el compromiso de estudio si las propuestas no se hubiesen contemplado por la administración.

Los afectados suelen recibir información sobre la planificación prevista por la administración local, así como las diferentes cuestiones presupuestarias, faseado de ejecución o temporalidad que puedan concurrir. Y en muchas ocasiones los vecinos reciben el reconocimiento de resultar fuente de información precisa, tanto de las causas específicas que producen el ruido, como de los puntos ciegos y problemáticos conforme a su experiencia, así como nace una diversidad de ideas y posibilidades para su valoración. Además, y en la medida que nos desplazamos en nuestras intervenciones mediadoras, solemos visitar in situ con los afectados el lugar controvertido, o bien suele resultar un pacto entre la administración y los vecinos fijar una visita conjunta.

...

2.3.3.2.3. Quejas relativas al eje de Prosperidad

...

En otra línea, se han gestionado en mediación durante 2024, asuntos relacionados con **ordenación del tráfico**, de los cuales destacamos los siguientes:

En el expediente [24/0990](#) la problemática resulta cuando se abren al tráfico rodado los accesos a una nueva urbanización a través de un tramo antiguo de una urbanización colindante. Los propietarios de ésta, que tiene más de veinte años de antigüedad, son los promotores del asunto, y nos explican las condiciones en las que se encuentra una vía, y que no soporta el volumen de tráfico, pues la calle ha pasado a ser un vial de acceso a la localidad, transitando vehículos de mucho peso y autobuses, en un constante tráfico. Su tramo de calle no solo está en peores condiciones, además se encuentra en pendiente y lo consideran un peligro por la velocidad que a veces alcanzan los vehículos, siendo inexistente la señalización limitadora de dicha velocidad, o la existencia de alguna medida disuasoria.

Siendo una zona residencial, transitan todo tipo de vehículos por una vía de doble sentido. Señalan que si bien en una zona nueva sí se tiene previsto, sin embargo en su tramo no, y cuando se cruzan estos vehículos con los turismos se producen atascos habitualmente y tienen dificultad para salir de la localidad. Por ello, piden que se limite la velocidad y el acceso a vehículos de gran tonelaje, además de que se estudie la posibilidad de que dicho tramo de la avenida sea unidireccional.

La Policía Local empatiza con los vecinos y reconoce que en el tramo de la Avenida referido presenta actualmente un problema de seguridad vial y peatonal tras la apertura y conexión de una zona urbanizada recientemente. Son conscientes de las condiciones actuales, que producen un efecto de embudo en una vía, que está siendo usada como salida de la localidad. Por otra parte informó de que el año pasado se tramitó un expediente de contratación que ha culminado recientemente y que les va a permitir realizar algunas actuaciones de mejora en el sentido de algunas peticiones de



formuladas, en orden a que repercutan en mejores condiciones de seguridad del tráfico vial y peatonal. En este sentido, el Jefe de la Policía Local, ve factible reforzar los siguientes aspectos:

- ▶ La señalización vertical y limitar la velocidad a 30 kilómetros por hora.
- ▶ Señalización sobre el suelo de las vías rodadas.
- ▶ Colocar dos badenes en el tramo afectado.
- ▶ Liberar los aparcamientos existentes en la acera frente a las viviendas, para dar la misma amplitud a la vía rodada que a la zona nueva de la Avenida.
- ▶ Adecuar la acera frente a las viviendas, que es casi inexistente; debería ampliarse para la seguridad peatonal.

Además de ello, el alcalde sugiere el estudio de limitar el tránsito a vehículos pesados (3.500 Kg.) y autobuses en la fechas de más confluencia, que parece ser en verano, sugiriendo quizás realizar una carta de recomendación a las empresas de transportes de viajeros que transitan en la localidad. En este sentido, los vecinos agradecen las propuestas y el esfuerzo de estudiar algunas peticiones, y recibimos como comentario de la Administración lo siguiente: *“Ha resultado gratificante y satisfactorio el método utilizado para intentar resolver las necesidades de la ciudadanía”*.

También recibimos retroalimentación de información, con la valoración en este caso de la ciudadanía: *“Gracias por la actuación llevada a cabo. Valoramos muy positivamente la reunión mantenida”*.

Otro asunto de esta materia, es el expediente [24/3125](#) que nos llega con un escrito del siguiente tenor:

“En 2018 contacté con el DPA por un problema de ruido con un albergue próximo a mi domicilio. Gracias en gran parte al trabajo de la mediadora, con los encargados del albergue y el Ayuntamiento llegamos a un acuerdo en 2020. El número del expediente de este caso era Q18/5904.

Ahora me pongo en contacto con ustedes con la esperanza de que me pueden ayudar de nuevo con un problema mucho mas grave. El 17 de mayo de 2022 mi hija fue víctima de un atropello por un coche que circulaba en dirección contraria en una zona peatonal. Sufrió un aplastamiento de la pierna derecha que le causó una fractura abierta de tibia G&A tipo IIIA.

Desde entonces hemos entregado dos peticiones firmadas por 173, 153 vecinos y 7 instancias, pidiendo medidas de seguridad al Ayuntamiento. Hasta la fecha de hoy, el Ayuntamiento no ha tomado ninguna acción para solucionar el grave peligro que corren los peatones en la zona donde atropellaron a mi hija”.

Se ofreció mediación para este supuesto, que fue aceptada por las partes y a resultas del proceso se alcanzaron los siguientes acuerdos:

- ▶ *Se procederá a cortar algunas calles haciendo que los residentes solo puedan acceder a sus viviendas por una o dos rutas. Siempre que se consensúe entre todos los vecinos afectados.*
- ▶ *Tras la instalación de los elementos que cortan algunas calles, el Ayuntamiento procederá a pintar plazas destinadas al aparcamiento. La Responsable de la Unidad Técnica de Señalización confirma que pintarán estas plazas en zig-zag, para evitar que haya rectas donde los coches pueden circular a mayor velocidad.*
- ▶ *Existe una iniciativa del Ayuntamiento de homologar un modelo de macetero, aún en proyecto, que los vecinos podrían solicitar para poner enfrente de sus viviendas, y así evitar que los coches circulen demasiado cerca de los accesos a las casas.*

Finalmente, los vecinos agradecieron y valoraron la actitud de los miembros de la corporación como muy colaboradora, así como se agradeció a la Institución del Defensor el apoyo prestado.

Por otra parte, en el expediente [24/4150](#), una Plataforma vecinal requería nuestra intervención para subsanar desajustes que consideraban existentes en el **servicio de transporte público de autobuses** de su Distrito con el centro de la ciudad. Parece que la línea había sufrido varios cambios, aumentando las paradas y se resentían horarios que consideraban esenciales, como los primeros de la mañana y los de mediodía. La entidad gestora del transporte mostró en



el proceso mediador el sistema de seguimiento y monitorización con la que cuenta la línea, siendo una labor intensa, debido precisamente a los cambios introducidos. Además, en dos ocasiones habían facilitado a la Delegada municipal del Distrito, informes, pues a través de ella conocían la incidencia denunciada.

Así, mostró su voluntad y flexibilidad para seguir buscando medidas que contribuyan al ajuste definitivo de la línea. Se aclaró a los interesados que se había elaborado un nuevo informe para esta reunión, donde se proponen modificaciones puntuales en algunos horarios, atendiendo al estudio realizado sobre las incidencias recogidas, y aun cuando el mismo debía contar con la aprobación y consenso pertinentes, que también remitirán, se señala que el documento se había elaborado basándose en el criterio de perjudicar lo menos posible la movilidad de horarios, en aras de mantener aquello a lo que los vecinos del Distrito están habituados.

A partir de dicha premisa, se ajustaron cambios de anticipación en pocos minutos en los horarios donde más se resiente el cumplimiento, con el fin de observar presumibles mejoras o nuevas incidencias. Los vecinos agradecieron la información y los refuerzos introducidos estos meses atrás y comunicaron que los mismos habían resultado efectivos. La otra parte, reiteró su disposición para colaborar en la transmisión de la información para calmar la inquietud vecinal al respecto.

...

2.4. Resoluciones

2.4.2. Planeta y Prosperidad

2.4.2.1. Administración tributaria, ordenación económica y gobernanza pública

...

[Queja 23/6494](#)

- ▷ **Administración afectada:** Verificaciones Industriales de Andalucía, S.A. (VEIASA).
- ▷ **Estado de tramitación:** Cerrada, se acepta resolución.
- ▷ **Descripción de la actuación:** Disconformidad con el resultado desfavorable de la revisión de su vehículo en la ITV y con la respuesta a la hoja de reclamaciones presentada.
- ▷ **RESOLUCIÓN:**

RECOMENDACIÓN para que, se valore la inclusión en el manual de procedimiento de Inspección de Estaciones ITV como buena práctica la utilización del aparato que mide la profundidad del dibujo de los neumáticos en los casos en los que el titular del vehículo muestre su disconformidad con la inspección.

...

2.4.2.4. Movilidad y accesibilidad

[Queja 24/4365](#)

- ▷ **Administración afectada:** Viceconsejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda



- ▷ **Estado de tramitación:** cerrada, acepta la resolución
- ▷ **Descripción de la actuación:** Silencio a solicitud de limitar velocidad y prohibir adelantamientos en tramo de carretera próximo a los centros penitenciarios Puerto I y II por número de accidentes
- ▷ **RESOLUCIÓN:**

RECORDATORIO de los Deberes Legales contenidos en los preceptos que han sido transcritos.

RECOMENDACIÓN concretada en la necesidad de dar respuesta, a la mayor brevedad posible, la solicitud presentada por la parte afectada con fecha 11 de marzo de 2023.

Queja 24/2116

- ▷ **Administración afectada:** Servicio de Recaudación y Gestión Tributaria de la Diputación Provincial de Cádiz
- ▷ **Estado de tramitación:** abierta, a la espera de respuesta
- ▷ **Descripción de la actuación:** Disconformidad con sanción de tráfico por aparcamiento en plaza reservada a PMR con la tarjeta caducada
- ▷ **RESOLUCIÓN:**

RECOMENDACIÓN: que la Diputación de Cádiz revise de oficio el procedimiento sancionador tramitado a nombre de D. [...], teniendo en cuenta el artículo 9.4 de la Orden de 19 de Septiembre de 2016, por la que se regulan las tarjetas de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida en Andalucía, anulando la sanción impuesta como consecuencia de la aplicación del mismo, e inicie un procedimiento de devolución de ingresos indebidos.

Queja 24/1932

- ▷ **Administración afectada:** Ayuntamiento de Benalmádena
- ▷ **Estado de tramitación:** abierta, a la espera de respuesta
- ▷ **Descripción de la actuación:** Disconformidad con sanción por aparcamiento en plaza de discapacitados sin la tarjeta visible
- ▷ **RESOLUCIÓN:**

RECOMENDACIÓN: Que se proceda a la revisión de oficio de la sanción impuesta por estacionamiento prohibido y se acuerde, en su caso, el inicio del procedimiento de devolución de ingresos indebidos.

Queja 23/3879

- ▷ **Administración afectada:** Ayuntamiento de Montilla
- ▷ **Estado de tramitación:** abierta, a la espera de respuesta
- ▷ **Descripción de la actuación:** Solicita plaza de PMR para menor discapacitado, Ayuntamiento lo desestima por no ser conductor del vehículo
- ▷ **RESOLUCIÓN:**

SUGERENCIA para que se modifique la actual ordenanza municipal reguladora del tráfico a fin de adaptar la misma a las disposiciones reguladoras de los derechos de las personas con discapacidad.



Recomendación para que se vuelva a valorar la solicitud presentada por la persona promotora de la presente queja interesando el otorgamiento de una plaza de aparcamiento reservada para el vehículo utilizado para los desplazamientos de su hijo titular de una tarjeta de PMR a fin de evaluar si resulta procedente la aceptación de la misma.

4. La colaboración de las administraciones públicas con la Institución

4.2. Administraciones no colaboradoras. Análisis por bloques temáticos de materias

4.2.2. Planeta y prosperidad

4.2.2.3. Movilidad y Accesibilidad

Queja 22/2289

- ▶ **Administración afectada:** Ayuntamiento de Camas (Sevilla).
- ▶ **Resultado de la actuación:** No responde.
- ▶ **Descripción de la actuación:** La promotora de la queja nos trasladaba la falta de respuesta del Ayuntamiento de Camas a escritos de denuncia del deterioro producido en su fachada por vehículos mal estacionados.

RESOLUCIÓN: Se insta a la administración a dar respuesta a la promotora de la queja.

Queja 22/3857

- ▶ **Administración afectada:** Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (Cádiz).
- ▶ **Resultado de la actuación:** No responde.
- ▶ **Descripción de la actuación:** La promotora de la queja nos trasladaba la falta de respuesta del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María a escritos de denuncias de incidencias relacionadas con plazas PMR.

RESOLUCIÓN: Se insta a la administración a dar respuesta a la promotora de la queja.

Queja 22/4326

- ▶ **Administración afectada:** Ayuntamiento de Conil de la Frontera (Cádiz).
- ▶ **Resultado de la actuación:** No responde. Fuera de plazo se recibe informe del Ayuntamiento aceptando la resolución.
- ▶ **Descripción de la actuación:** La promotora de la queja nos trasladaba su disconformidad con el impedimento impuesto por el ayuntamiento a que furgonetas Camper o Autocaravanas no puedan acceder a aparcamientos en las playas.



RESOLUCIÓN: Se insta a la administración a dar respuesta a la promotora de la queja.

[Queja 22/8435](#)

- ▶ **Administración afectada:** Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (Cádiz).
- ▶ **Resultado de la actuación:** No responde.
- ▶ **Descripción de la actuación:** La promotora de la queja nos trasladaba la falta de respuesta del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María a escritos solicitando señalización vertical y actuaciones policiales para garantizar el uso adecuado de PMR.

RESOLUCIÓN: Se insta a la administración a dar respuesta a la promotora de la queja.

[Queja 23/2234](#)

- ▶ **Administración afectada:** Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (Cádiz).
- ▶ **Resultado de la actuación:** No responde.
- ▶ **Descripción de la actuación:** La promotora de la queja nos trasladaba la falta de respuesta del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María a escritos solicitando cambio de ubicación de un aparcamiento de motocicletas.

RESOLUCIÓN: Se insta a la administración a dar respuesta a la promotora de la queja.

[Queja 23/2904](#)

- ▶ **Administración afectada:** Ayuntamiento de El Puerto de Santa María (Cádiz).
- ▶ **Resultado de la actuación:** No responde.
- ▶ **Descripción de la actuación:** La promotora de la queja nos trasladaba la falta de respuesta del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María a escritos presentados en los que solicitaba que se estudiase si se debía modificar las zonas de estacionamientos, para que existiera anchura suficiente para que puedan acceder a la zona vehículos de emergencia sin ningún tipo de problemas.

RESOLUCIÓN: Se insta a la administración a dar respuesta a la promotora de la queja.

[Queja 23/6642](#)

- ▶ **Administración afectada:** Ayuntamiento de Sevilla.
- ▶ **Resultado de la actuación:** No aceptada.
- ▶ **Descripción de la actuación:** La promotora de la queja nos exponía que había dirigido reclamación de responsabilidad patrimonial al Ayuntamiento de Sevilla, debido a las lesiones por una caída sufrida en la vía pública. Que a excepción de la prueba testifical, realizada en Octubre de 2019, no había recibido respuesta alguna por parte del Ayuntamiento, ni siquiera a sus solicitudes por escrito del estado de tramitación del expediente realizadas en Noviembre de 2020 y en Septiembre de 2022.

RESOLUCIÓN: Se insta a la administración a dar respuesta a la promotora de la queja.



4.3. Declaraciones de actitud entorpecedora. Análisis por bloques temáticos de materias

4.3.2. Cultura de paz

4.3.2.1. Justicia, Memoria Democrática y Política Interior

Queja 24/1309, dirigida al Ayuntamiento de Gines, relativa a la falta de sanción de vehículos no autorizados estacionados en una zona reservada para personas con discapacidad.