



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
1.9.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite	3
1.9.2.1. Movilidad	3
1.9.2.1.1. Ordenación del Tráfico	3
1.9.2.1.2. Régimen sancionador	5
1.9.2.1.3. Aparcamientos	7
1.9.2.1.4. Servicios de Transporte público	8
1.9.2.2. Accesibilidad	10
1.9.2.2.1. Discapacidad en materia de tráfico	10
1.9.2.2.2. Personas con discapacidad y transportes públicos	11
1.9.3. Quejas de oficio, colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas	12
1.9.3.1. Quejas de oficio	12
1.9.3.2. Colaboración de las Administraciones	13
1.9.3.3. Resoluciones no aceptadas	13
Este tema en otras materias	14
BALANCE DEL DEFENSOR	14
3. Cuestiones relevantes	14
3.1. Andalucía despoblada	14
3.5. El derecho a una buena administración	15
1.1. Administraciones Tributarias, Públicas y Ordenación Económica	17
1.1.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite	17
1.1.2.1. Administraciones Tributarias	17
1.1.2.1.2. Tributos Locales	17
1.1.2.1.2.3. Tasas y Precios Públicos	17
1.1.3. Actuaciones de oficio, colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas	18
1.1.3.2. Resoluciones no aceptadas	18
1.3. Dependencia y Servicios sociales	18
1.3.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite	18
1.3.2.2. Personas con discapacidad	18
1.3.2.2.5. Este tema en otras materias	18
1.3.2.2.5.1. Igualdad, Urbanismo y Vivienda	18
1.3.2.2.5.6. Administraciones Tributarias	18
1.8. Justicia, Prisiones y Política Interior	19



1.8.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite	19
1.8.2.3. Política Interior	19
1.13. Sostenibilidad, Medioambiente y Obras Públicas	19
1.13.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite	19
1.13.2.1. Sostenibilidad y Medioambiente	19
1.13.2.1.3. Contaminación atmosférica, calidad ambiental, sanidad y salubridad	19
REVISTA RESUMEN DEL INFORME ANUAL	21
02. A debate	21
- Barreras a personas con discapacidad. Movilidad, accesibilidad, urbanismo y vivienda	21
03. Nuestras Propuestas	21
- Vehículos eléctricos de movilidad personal. Necesidad de regulación	21
05. Atender las Quejas	23
- Transporte a prisiones deficiente. Solicitamos soluciones para las familias	23



Materia principal

1.9. Movilidad y Accesibilidad

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 se aprecia un notable incremento de las cuestiones planteadas, lo que ha motivado a su vez un aumento de las resoluciones emitidas. Pero centrándonos en aspectos concretos, se han planteado asuntos tales como problemas de inseguridad vial en determinadas vías o rotondas; errores de señalización vial tanto vertical como horizontal; calles en las que estando prohibido el aparcamiento, por parte de la policía local se toleran constantes infracciones; desconexión vial entre barriadas de la misma localidad; tránsito no ordenado de ciclistas por zonas peatonales; inseguridad en accesos a centro educativo, demandas de peatonalización, etcétera.

En la queja 16/6368 se denunciaba que una persona, por su cuenta y riesgo, había pintado de amarillo una parte del viario para reservarse un aparcamiento sin que, por parte municipal, se adoptaran medidas efectivas para evitarlo. Ello nos llevó a tener que formular **Recomendación** al Ayuntamiento de Huétor Vega de que, siendo evidente que no es posible permitir que sean los particulares los que determinen la señalización viaria en la calzada, con carácter urgente se realizaran las actuaciones precisas para que la señalización irregularmente pintada en la calzada fuera eliminada incoándose, en caso contrario, al infractor el correspondiente expediente sancionador.

Por las actuaciones practicadas en el expediente pudimos conocer que en el asunto en cuestión subyacía un problema de conflictividad vecinal entre dos familias. Atendiendo a esta Resolución, el Ayuntamiento nos comunicó las actuaciones llevadas a cabo por el Juzgado de Paz en acto de conciliación que habían determinado que, finalmente, el vecindario discrepante se había comprometido a mantener el más alto nivel de paz y tranquilidad vecinal y que, en caso de surgir nuevas controversias, acudirían nuevamente a la mediación del citado Juzgado. Estimando que la intervención referida había contribuido de forma positiva a la solución del problema y que había sido **aceptada** en términos generales nuestra Resolución, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

También se denunciaba una posible señalización irregular, en este caso de zona de carga y descarga, en la **queja 16/6369**. Tras diversas actuaciones, recomendamos al Ayuntamiento de Cortes de la Frontera que aclarara si se había procedido a la debida señalización viaria de la zona en cuestión y, asimismo, si se habían llevado a cabo actuaciones encaminadas a la investigación de una posible privatización de terrenos comunales y, de ser así, a la recuperación de los mismos. En caso negativo, pedimos conocer las causas que hubieran determinado que no se actuara en el sentido antes indicado.

Con fecha 3 de enero de 2020, recibimos escrito de la Alcaldía, comunicando que se había señalado adecuadamente una plaza de carga y descarga con lo que esperaba que quedarán solucionados los problemas existentes.

En la queja 16/2890 se nos trasladaba la inquietud vecinal ante un proyecto de remodelación viaria, iniciativa del Ayuntamiento de Andújar. Ante el persistente silencio municipal a nuestras reiteradas peticiones de informe, formulamos **Recomendación** para que, por parte del Ayuntamiento, se emitiera una respuesta expresa a las alegaciones de la asociación de vecinos respecto a esta ordenación viaria, indicando en caso contrario las razones por las que no se estimaba procedente su toma en consideración y las medidas previstas para que, a resultas de esta remodelación del viario, no se ocasionaran perjuicios y molestias a las personas residentes en otras calles de la localidad que pudieran resultar afectadas.

Pasado un año aproximadamente de la remisión de la anterior Resolución y unos dos meses desde que comunicamos al Ayuntamiento la inclusión de este expediente en el Informe Anual al Parlamento de



Andalucía a causa de su falta de respuesta, se nos indicaba por parte de esa Alcaldía que consideraba respondida nuestra petición de informe y posterior Resolución al haberse informado de la remodelación de la calle Lope de Vega con ocasión del expediente de **queja 14/6071**.

Aclaremos a la Alcaldía que el objeto del presente expediente de queja era la reclamación del vecindario de otras calles de ese municipio disconformes con las molestias que, para ellos, ocasionaba dicha remodelación y pretendíamos que pudieran obtener una respuesta expresa al escrito de alegaciones formulado por la asociación de vecinos respecto a esta ordenación viaria. Consideramos que esta Recomendación seguía sin ser atendida por parte municipal, por lo que nos ratificamos en la inclusión de este expediente de queja en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

Igualmente nos hemos visto obligados a incluir en este Informe Anual la queja 18/0879, en la que la persona reclamante nos exponía la imposibilidad frecuente de poder salir de su garaje debido a aparcamientos indebidos de conductores desaprensivos. Formulamos **Recomendación** al Ayuntamiento de Sevilla para que se adoptaran las medidas que fueran necesarias a fin de evitar el aparcamiento indebido de vehículos, bien sea mediante la instalación de bolardos, como demandaba el afectado, o mediante otra señalización que se estimara adecuada con tal finalidad.

Se contestó por parte municipal a nuestra Recomendación desatendiendo de forma argumentada la misma. Entendemos que se explican las causas que impiden acceder a la pretensión de la parte interesada de que sean instalados bolardos en la calle donde tiene su garaje, aunque no se da cuenta de ninguna otra medida o señalización que, atendiendo a nuestra Recomendación, permita evitar el aparcamiento indebido de vehículos en dicha calle, que es lo que origina las continuas molestias y perjuicios que sufre. Por ello, hemos incluido la queja en este Informe Anual, por no haber sido atendida en su totalidad la Resolución formulada.

En la queja 18/4277, se nos exponía la consideración de 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. Hemos formulado **Recomendación** al Ayuntamiento para que la reclamación sea atendida informando de las medidas y señalización que, en su caso, se haya efectuado o se tenga previsto instalar a tal efecto. Daremos cuenta en el próximo Informe Anual de la respuesta que, finalmente, nos haga llegar el Ayuntamiento de Sevilla.

La demanda de mejora de señalización vial en una vía urbana muy transitada de Bailén motivó la queja 18/5833 en la que **recomendamos** al Ayuntamiento que se diera respuesta a la mayor brevedad posible a la solicitud de la persona reclamante, señalando si comparte que la calle en cuestión necesita implementar medidas para mejorar su seguridad vial, mejorar su estado de limpieza y subsanar su carencia parcial de acerado y, de ser así, nos indique las medidas previstas y el plazo aproximado en que podrán acometerse. Tras trasladar posteriores alegaciones en las que se reiteraba la necesidad de adoptar las medidas expuestas para mejorar la situación de esta calle, nos encontramos a la espera de respuesta municipal.

Asimismo, en lo que se refiere a ordenación del tráfico, hemos formulado **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. Nuestra Recomendación lo ha sido en el sentido de que se emita un pronunciamiento expreso y sin demoras acerca de la petición formulada de colocación de elementos reductores de la velocidad en la calle en cuestión señalando si se accede a ello o, de no ser así, indicando las causas por las que no se estime procedente. También nos encontramos, a la fecha de cierre de este Informe Anual, a la espera de respuesta municipal.

Por otra parte, se han resuelto favorablemente varias **quejas relativas al silencio de las Administraciones municipales competentes en materia de tráfico**. Así ocurrió en la queja 18/5983, en la que se solicitaba información acerca de una reserva de aparcamiento; en la queja 19/2228, ante la

“Resueltas favorablemente varias quejas relativas al silencio de las Administraciones municipales en materia de tráfico”



ausencia de respuesta a una solicitud de prohibición de estacionamiento en acera situada frente a garaje; en la queja 19/2977, sobre solicitud de eliminación de pasos de peatones elevados en rutas de transporte público, etcétera.

Sin embargo, no hemos obtenido un resultado positivo en dos quejas relativas a silencio municipal en materia de tráfico y transportes. Así, en la queja 17/4000, se denunciaba el silencio del Ayuntamiento de Utrera ante una solicitud de licencia de vado. El caso es que, tras numerosas actuaciones, ya en el año 2019, formulamos **Recomendación** para que el Ayuntamiento aclarase si, una vez aprobado y entrado en vigor el Proyecto denominado "Definición de las reservas legales de aparcamiento en distintos sectores y áreas del PGOU", ello conllevaría la posibilidad de otorgar la licencia de vado pretendida por la persona reclamante. En caso positivo, también interesábamos que se aclarara el plazo aproximado en que se estimaba que comenzaría la vigencia de dicho Proyecto. El Ayuntamiento de Utrera no ha dado respuesta alguna a esta Resolución, lo que nos obliga a dar cuenta de ello en este Informe Anual.

Similar situación a la anterior ha acaecido con ocasión de la tramitación del expediente de queja 18/0604 planteada por el silencio del Ayuntamiento de Ronda ante la solicitud de implantación de un tren turístico en esa población. Ese mismo silencio que afectaba al reclamante afectó a nuestras peticiones de informe al Ayuntamiento, pese que a que formulamos Recordatorio y Recomendación para que se emitiera la respuesta expresa que resultara procedente. Por tanto, nos hemos visto obligados a dar cuenta de esta ausencia de colaboración municipal en este Informe Anual.

Por último, debemos informar de la queja 17/6620 en la que la persona reclamante nos exponía que solicitó al Ayuntamiento de Villamartín que se diera solución al estado actual de abandono y deterioro en el que se encuentran las instalaciones de una pista de educación vial ubicada en esa localidad. Pese a nuestra Resolución, el Ayuntamiento no nos ha respondido, por lo que debemos informar de esta total ausencia de colaboración municipal a las funciones que desarrolla esta Institución.

1.9.2.1.2. Régimen sancionador

Este año han sido numerosos los expedientes de queja, 24 casos, que han sido resueltos de forma favorable a las pretensiones de las personas afectadas, anulándose las resoluciones sancionadoras que les afectaban o, al menos, emitiendo una resolución expresa ante las alegaciones o recursos formulados. Este elevado número nos impide realizar una reseña individual de cada uno de estos casos, por lo que solamente haremos mención a uno de ellos, que nos ha parecido especialmente relevante, y a aquellos en los que hemos emitido una resolución durante la tramitación de la queja.

En la **queja 19/4220**, la persona afectada, en síntesis, nos planteaba que había recibido 19 multas del Ayuntamiento de Granada por una misma infracción de tráfico, consistente en circular por zona peatonal con dirección a Carrera del Darro. Había presentado alegaciones adjuntando como medio de prueba fundamental una autorización municipal de acceso, pero no se había tenido en cuenta la misma.

Tras nuestra petición de informe, el Ayuntamiento de Granada nos manifestó que efectivamente la reclamante contaba con autorización para acceder al barrio del Albayzin, pero no a través de la Carrera del Darro ya que se trataba de autorizaciones independientes.

La afectada formuló alegaciones al informe municipal exponiendo, en síntesis, que el texto de la autorización municipal de que disponía le había inducido al error de acceder a través de la Carrera del Darro. A raíz de las apreciaciones que expusimos al Ayuntamiento de Granada, éste nos dio cuenta de la resolución dictada en la que se disponía la anulación de los expedientes sancionadores de tráfico que afectaban a la interesada, por lo que dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Sin embargo, en la queja 18/4265, por disconformidad con sanción de tráfico manifestando la persona reclamante que el vehículo con el que se indicaba que se había incurrido en la infracción denunciada nunca había estado en el municipio, formulamos **Recomendación** al Ayuntamiento de Valencina de la Concepción con objeto de que, mediante los trámites legales que procedieran, fuera anulada la resolución dictada, retro trayendo las actuaciones en el procedimiento sancionador, acordando la apertura de un nuevo periodo



de valoración de las pruebas y documentación existente, y dictando, tras su práctica y el resto de las actuaciones necesarias, la resolución que resultara procedente.

Expresábamos que, en caso contrario, no se estaría reconociendo el derecho a la presunción de inocencia de la entidad propietaria del vehículo habida cuenta de que no se da opción a la posibilidad de que se cuestione, aportando las pruebas de que disponga, el valor probatorio con que cuentan las denuncias de los Agentes de la Autoridad.

Aunque comunicamos al Ayuntamiento la inclusión de este expediente de queja en este Informe Anual, ya en 2020 hemos recibido comunicación municipal mostrando su disposición favorable a aceptar las pretensiones de la entidad afectada, a la que se ha dirigido escrito explicando la manera en que debe proceder para poder anular la sanción impuesta.

En la queja 18/0491, la persona afectada nos decía que no se había respetado por el Ayuntamiento de Bollullos de la Mitación su derecho a obtener una resolución expresa de los recursos formulados. Tras nuestra petición de informe, se nos explicó, por parte municipal, que son numerosos los expedientes sancionadores en materia de tráfico que se tramitan por lo que, debido a circunstancias incidentales, era posible que se pasen los plazos de contestación. Se añadía que estando clara la obligación de la Administración de resolver en todos los procedimientos, también existía la figura del silencio, en este caso negativo, para que el ciudadano pudiera, si no está conforme, acudir a la vía contencioso-administrativa. Por último, se aludía a la gravedad de la infracción que dio origen a este expediente sancionador.

Acudiendo a la regulación procedimental vigente y al debido respeto a los derechos reconocidos a las personas interesadas, formulamos **Recomendación** concretada en la necesidad de que fuera dictada la resolución motivada que resultara procedente ante el recurso de reposición formulado en su día. El Ayuntamiento contestó a nuestra Recomendación discrepando de forma argumentada con ella, pero entendimos que lo expuesto no desvirtuaba en modo alguno nuestra Resolución por lo que, ante la discrepancia técnico-jurídica apreciada, damos cuenta de ello en este Informe Anual.

También hemos apreciado una discrepancia técnica de este tenor en la queja 19/1163 por parte del Organismo Provincial de Asistencia Económica y Fiscal de la Diputación Provincial de Sevilla al que formulamos Recordatorio del deber legal de observar el artículo 103 de la Constitución Española, que obliga a la Administración a actuar con sometimiento pleno a la ley y al derecho de forma que queden excluidas situaciones de indefensión en el curso de la tramitación de procedimientos sancionadores de tráfico.

Así mismo el artículo artículo 90.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos y Seguridad Vial dispone que, en ausencia de dirección electrónica vial y de indicación expresa de un domicilio para el procedimiento, la notificación de las denuncias se practicará en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Por ello, recomendábamos que, dado que cabe estimar como defectuosa e inválida la notificación de la denuncia practicada en el procedimiento sancionador que nos ocupa, se procediera, previos trámites legales preceptivos, a la anulación de la resolución sancionadora dictada y a la devolución de la cantidad indebidamente embargada a la empresa titular del vehículo.

En la respuesta que se nos remitió, se nos trasladaron diversas reflexiones justificativas de la no aceptación de la Resolución dictada que, en síntesis, se centraban en que admitir nuestra **Recomendación** implicaría un procedimiento de revisión de oficio con informe favorable del Consejo Consultivo, que la entidad afectada no se había encontrado en una situación de indefensión a tenor de la jurisprudencia existente y se defendía la válida práctica de la notificación al aceptarla una persona sin rechazarla vulnerando el deber de colaboración con la administración, etcétera. En definitiva, de forma argumentada, se expresaba una discrepancia técnica con nuestra Recomendación, lo que determinó la inclusión de esta queja en este Informe Anual.

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.

Lo cierto es que, tras numerosas gestiones y a la vista de los informes emitidos, finalmente se determinó que sí era procedente la intervención de la policía local en dicho lugar, aunque la persona afectada siga discrepando con ello pero, en cuanto al problema de los daños, 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. Recientemente nos ha llegado la preceptiva respuesta municipal que próximamente será objeto de la pertinente valoración.

También por problemas derivados de daños en vehículos tras traslado de la grúa municipal hemos tramitado el expediente de queja 16/0794, en el que hemos recordado al Ayuntamiento de Marbella 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, que establece que los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las administraciones públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley.

En virtud de ello, hemos formulado **Recomendación** para que sea incoado el expediente de responsabilidad patrimonial que, por los posibles daños causados al vehículo durante el traslado de la grúa municipal, ha venido siendo reiteradamente solicitado por la persona afectada y por esta Institución. Nos encontramos a la espera de la preceptiva respuesta municipal.

Por su parte, en la queja 17/1749 se reclamaba que, cuando la persona afectada fue objeto de denuncia por un agente de la policía local, no recibió notificación alguna señalándole que ya la recibiría en su domicilio, pero lo cierto es que ello no ocurrió, impidiéndole abonar la sanción de forma voluntaria con el descuento correspondiente. Dado que el Ayuntamiento de Almería no atendía nuestras peticiones de informe, le formulamos **Recomendación** para que fueran realizadas cuantas actuaciones sean necesarias para que, sin nuevas demoras, se aclaren los trámites realizados en el expediente sancionador que afectó al reclamante, aclarando las circunstancias por las que la denuncia no le fue notificada en el acto.

En la respuesta que se nos remitió se explicaban las circunstancias del caso, señalando que, en el boletín de denuncia, consta la expresión de que el reclamante quedó enterado de la denuncia, por lo que se considera que quedó notificado en el acto y ello obvió la necesidad de notificársela por correo. Ello determinó que el afectado pagara voluntariamente la sanción impuesta de 200 euros. Se añadía que, debido a este pago voluntario y a lo dispuesto en el artículo 94 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, el procedimiento quedó concluido sin necesidad de dictar resolución expresa.

Sin embargo, debido a las circunstancias en las que se produce la notificación al no entregarse al afectado documento alguno durante la formulación de la denuncia, lo cierto es que éste no pudo disfrutar de la reducción de 50% de la sanción o, en su caso, formular alegaciones, que es lo que motivaba su queja.

Por ello, hemos reiterado nuestra Resolución al Ayuntamiento interesando que se nos exponga si se reconoce el perjuicio causado al reclamante y, en tal caso, si al menos, debido al pago voluntario de la sanción, se le va a reconocer su derecho a la reducción del 50% del importe de la misma. En este momento nos encontramos a la espera de nueva respuesta municipal.

1.9.2.1.3. Aparcamientos

En este apartado hemos recibido pocas reclamaciones, aunque podemos citar el caso de una persona funcionaria que se quejaba de que se le prohibía dejar su bicicleta en el interior de una Delegación Territorial, queja que cerramos al no advertir irregularidad y estamos tramitando otras quejas referidas a las dificultades



vecinales para poder estacionar en el casco histórico de Málaga o a la prohibición de estacionamiento de autocaravanas en la playa de El Palmar.

Sí creemos reseñable la queja 18/1257 en la que se denunciaba la ausencia de desarrollo por parte del Ayuntamiento de la Ordenanza municipal para la obtención de la tarjeta de aparcamiento en zona de estacionamiento regulado en superficie con el consiguiente perjuicio que, a juicio de la persona interesada, ello ocasiona a comerciantes y trabajadores.

En la respuesta de la Delegación de Movilidad se nos exponía que, dados los datos de las plazas en explotación y las plazas de residentes que cubren las previstas en el pliego de condiciones, no se aconseja técnicamente el desarrollo de la determinación de los distintivos de los denominados grupos homogéneos, al no disponerse de plazas para poder atender sus peticiones.

Tras recibir alegaciones sobre este posicionamiento municipal, formulamos **Recomendación** para que se dieran a conocer los datos de las plazas en explotación y las plazas de residentes que cubren las previstas en el pliego de condiciones de la zona azul. Ello por cuanto, según el Ayuntamiento, son precisamente tales datos los que desaconsejan el desarrollo de la determinación de los distintivos de los denominados grupos homogéneos (como personas trabajadoras o autónomas), que era una de las medidas previstas en la "Ordenanza municipal para la obtención de tarjeta de aparcamiento en zona de estacionamiento regulado en superficie". Medida cuya aplicación ahora se descarta al no disponerse de plazas, según tales datos, para poder atender las peticiones en tal sentido.

Considerábamos necesaria una aclaración al respecto ya que las previsiones de la Ordenanza despertaron, en su día, las lógicas expectativas del personal afectado por la imposibilidad de estacionar en determinadas zonas de la ciudad en las que se encuentran sus centros de trabajo.

Para aclarar el posicionamiento municipal sobre nuestra Resolución, se nos ha remitido informe del Servicio de Proyectos y Obras en el que se señala, en síntesis, que el estudio económico que obra en el expediente de contratación del servicio público de estacionamiento regulado en superficie se basa en un máximo de 4400 plazas para conseguir un equilibrio económico-financiero durante la gestión del contrato, resultando que, tras cinco años desde la concesión del servicio, el número de residentes aforados en 2019 es de 4848, por lo que dado este incremento de más del 10% sobre el máximo previsto, no es posible atender nuevas demandas como la que se formulaba.

Así las cosas, al haberse aclarado, siguiendo nuestra Recomendación, los datos de las plazas en explotación y las plazas de residentes que cubren las previstas en el pliego de condiciones de la zona azul, que desaconsejan el desarrollo de la determinación de los distintivos de los denominados grupos homogéneos, entendemos que ha sido **aceptada** nuestra Resolución aunque lamentablemente ello suponga que no se haya podido ver atendida esta demanda particular al respecto.

1.9.2.1.4. Servicios de Transporte público

En esta materia es variada la casuística y, al margen de las quejas de oficio iniciadas a las que hemos hecho mención en nuestra introducción, 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.

En este ejercicio hemos concluido la dilatada tramitación de la **queja 16/3290** en la que se demandaba la mejora de las conexiones del núcleo de población de Balerna del municipio de El Ejido. En una primera respuesta municipal se ofrecía abundante información acerca de las características geográficas del municipio, la estructura básica de su servicio de transporte colectivo de viajeros con líneas urbanas e interurbanas y se aclaraban los servicios específicos del núcleo de Balerna, subrayando el escaso número de viajeros por expedición y la escasa acogida que tuvo la ampliación de servicios efectuada durante el pasado verano de 2015.



Por ello, se concluía, en síntesis, que el futuro del servicio al núcleo de Balerma pasaba por mejorar la intermodalidad entre autobuses urbanos y metropolitanos y por la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de Almería, entonces en redacción.

Posteriormente se nos daba cuenta de las diversas alternativas que se estaban barajando para atender la principal demanda que no es otra que la total carencia de servicio de transporte público al núcleo de Balerma durante los sábados, domingos y festivos, impidiendo cualquier posible intermodalidad con otras líneas del municipio.

Por ello, interesamos que se nos mantuviera informados del posible acuerdo a alcanzar, a fin de saber si el problema de ausencia de transporte público que afecta al núcleo de Balerma podría también quedar resuelto los domingos y festivos en parecidos términos a la solución alcanzada para los sábados que se nos anunciaba.

Finalmente, el Ayuntamiento de El Ejido nos anunció que el servicio de Transporte Urbano Colectivo de Viajeros para el núcleo de Balerma se iniciaría el 1 de marzo de 2019, con los horarios y frecuencia que se indicaban en cuadro adjunto, tras el concurso público correspondiente.

En la **queja 18/6688**, se demandaba una reducción del precio del autobús urbano de La Rinconada para las personas con discapacidad. El Ayuntamiento, tras exponer diversas consideraciones, señalaba que se mantuvo conversación telefónica con la persona interesada en la que se le indicó que se tenía previsto proponer una modificación de las Ordenanzas Fiscales del año 2020 para que las personas con discapacidad tengan un precio del billete similar al de las personas mayores de 65 años, con lo que entendemos que, aunque parcialmente, se resolvió positivamente la petición formulada.

También, en esta cuestión tarifaria, hemos tramitado la **queja 19/6067**, en la que se nos indicaba haber solicitado la Tarjeta Solidaria de TUSSAM, adscrita al Ayuntamiento de Sevilla, a través de su página web, adjuntando los documentos que solicitaban y dando autorización para que accedieran a sus datos personales en las distintas Administraciones Públicas. El caso es que se estaba demorando la resolución acerca de esta solicitud, con el consiguiente perjuicio para la persona afectada.

Tras nuestra petición de informe, TUSSAM nos indicó de los antecedentes del problema y expuso que la persona interesada ya tenía en su poder y en uso la tarjeta solidaria. Consecuentemente, habiendo quedado resuelto el problema, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Hay que destacar la prolongada tramitación del expediente de queja 16/1510 en la que un AMPA de un Centro Educativo de Granada planteaba su disconformidad con la ubicación cercana al mismo de una parada de autobús en la que se estacionaban autobuses de forma continuada generando contaminación acústica y ambiental, con el consiguiente perjuicio para el desarrollo de la actividad escolar.

Tras diversas actuaciones, hemos formulado al Ayuntamiento de Granada Recordatorio del deber legal de observar el contenido del artículo 25.2. b), d) y g) de la Ley 7/1985, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, que determinan que el municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, entre otras en materia de medio ambiente urbano, protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas, infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad, así como tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad y transporte colectivo urbano. Competencias todas ellas que, de alguna manera, afectan al problema que motiva esta reclamación.

Asimismo, **recomendábamos** que se realizaran cuantas actuaciones sean necesarias con objeto de que, tras los años transcurridos, y en caso de confirmarse la procedencia y necesidad del traslado de las paradas en cuestión, se acuerde la nueva ubicación que resulte más idónea para los intereses generales y que su traslado sea efectuado sin nuevas demoras, evitando así los problemas de ruido, contaminación y molestias que la situación supone para la comunidad educativa del Centro Escolar.

Nos encontramos a la espera de que se nos facilite información acerca de los avances que se registren en el traslado de las paradas de las líneas de transporte metropolitano de la calle en cuestión, exponiendo



el plazo aproximado en que podría culminarse dicha actuación, para poder constatar que este asunto ha quedado solucionado.

También hemos recibido reclamaciones, en tramitación en la actualidad, relativas al **Servicio del Taxi**, en las que se acusaba a las Administraciones competentes de pasividad ante presuntas infracciones de las plataformas Uber y Cabify y hemos iniciado 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. Del resultado de nuestra intervención daremos cuenta en su momento.

En la queja 18/1849, hemos tenido que formular **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.

1.9.2.2. Accesibilidad

1.9.2.2.1. Discapacidad en materia de tráfico

Tramitamos la **queja 19/1540** motivada por la solicitud de la persona reclamante al Ayuntamiento de Morón de la Frontera para que fuera instalada una plaza de aparcamiento para personas con movilidad reducida en las cercanías de su domicilio. Tras nuestra intervención, el Ayuntamiento nos comunicó que se había establecido una plaza de aparcamiento de estas características en la confluencia entre las calles Río Guadalete y Río Guadaíra. De acuerdo con ello, habiendo accedido el Ayuntamiento a lo solicitado, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

En la **queja 18/3326**, se planteaba por una Asociación de Personas con Discapacidad el problema derivado de la ocupación indebida de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida. Se estimaba que el Ayuntamiento estaba actuando de forma pasiva ante esta situación irregular y abusiva.

En el curso de nuestras actuaciones, formulamos **Recomendación** en orden a que, por parte del Ayuntamiento, se emitiera respuesta expresa al escrito de la Asociación reclamante, indicando las actuaciones que se tuvieran previstas para impedir y sancionar el uso inadecuado de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida de forma que puedan ser utilizadas por las personas que realmente las necesitan.

Añadíamos que, de esta forma, se cumplirían las expectativas de la Asociación que llevaba esperando legítimamente bastante tiempo que dicho Ayuntamiento ejerza las competencias que le corresponden en materia de ordenación del tráfico para hacer respetar los derechos de las personas con discapacidad y movilidad reducida a la hora de que las plazas de aparcamiento reservadas no se vean ocupadas por personas desaprensivas.

En la respuesta municipal se nos indicó que, por parte de la Concejalía Delegada, se instó a la Policía Local a realizar un control periódico del adecuado uso de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad preferentemente en las horas en que el personal de la Asociación abre sus instalaciones, añadiendo que ello conllevó la imposición de 98 sanciones por este tipo de infracciones en los años 2018 y 2019.

No obstante, por parte de la Policía Local se insistía en la conveniencia de denunciar de forma voluntaria e inmediata estas infracciones para reforzar la eficacia de la vigilancia periódica que se seguía efectuando.

Entendimos que esta respuesta suponía la plena aceptación de la Resolución formulada y que permitirá dar una solución adecuada al problema que motivó esta reclamación.

Por último, en este apartado, consideramos reseñable la queja 19/3803 en la que se nos exponía que se había presentado una queja ante el Ayuntamiento de Málaga debido a que la persona afectada se veía continuamente recriminada por transitar con la silla de ruedas de su suegra por los carriles-bici aceras.



Pretendía que el Ayuntamiento le aclarara si se puede o no usar dichos carriles por las personas usuarias de sillas de ruedas.

Tras interesar al Ayuntamiento de Málaga una respuesta expresa a la cuestión planteada, se nos expusieron de forma pormenorizada las razones de seguridad que desaconsejan, según los informes de los técnicos municipales, el uso de los carriles-bici por parte de personas con discapacidad usuarias de sillas de ruedas, salvo el caso excepcional de que la zona peatonal no resulte accesible.

1.9.2.2.2. Personas con discapacidad y transportes públicos

La **carencia de autobuses adaptados** que, según la persona reclamante que sufre tetraplejia, afectaba a la empresa concesionaria del servicio público de viajeros por carretera que comunica el municipio de Yunquera, motivó la presentación de la **queja 18/6694**.

“Un ascensor que permitiera acceder a la estación ferroviaria de La Nogalera”

Tras solicitar informe a la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de Málaga, se nos indicó que la empresa se atenía a la normativa de accesibilidad aplicable en cuanto al número de vehículos adaptados añadiendo que, no obstante, dicha empresa había mostrado su disposición a facilitar al afectado sus desplazamientos en un vehículo que cumple los requisitos de accesibilidad, mediante comunicación previa por su parte.

Así las cosas, estimando que, hasta que no se consiga la total accesibilidad de la flota de vehículos de la empresa concesionaria, la medida adoptada permite solucionar el problema, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Tramitamos de oficio la **queja 18/1731** ante el Ayuntamiento de Torremolinos debido a los retrasos que se apreciaban en la instalación de un **ascensor que permitiera acceder a la estación ferroviaria de La Nogalera** en dicha localidad.

Interesándonos sobre las causas de este retraso, solicitamos información a Renfe Operadora y formulamos Sugerencia al Ayuntamiento de Torremolinos para que, con objeto de evitar posibles controversias que con frecuencia surgen con proyectos tan complejos como el que nos ocupa, por la Alcaldía y/o la Delegación Municipal que correspondiera, se mantuviera una línea de información y colaboración recíproca con Renfe Operadora que permitiera, llegado el caso, subsanar lo más pronto posible y de manera consensuada, los posibles conflictos o discrepancias que puedan surgir entre las partes haciendo posible que, finalmente, el proyecto pueda ejecutarse en el menor tiempo posible.

El Ayuntamiento aceptó nuestra Sugerencia y nos manifestó que colaboraba con RENFE para solucionar el problema de accesibilidad de la estación. Por ello, cerramos con el Ayuntamiento y continuamos actuaciones con Renfe Operadora para saber cuándo comenzarían las obras de eliminación de barreras en esta infraestructura.

Posteriormente conocimos que se habían adjudicado las obras para la reforma integral de la estación con un plazo de ejecución de 18 meses y que estas obras supondrían igualmente la plena accesibilidad de sus instalaciones. Consecuentemente, estando en vías de solución este problema, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

La persona reclamante en la **queja 17/4108** nos exponía que había formulado petición al Ayuntamiento de Estepona a fin de que fueran adaptados los vehículos y las paradas de los autobuses urbanos de las líneas 1 y 2 de esa localidad con objeto de que puedan ser utilizados por **usuarios de sillas de ruedas eléctricas**, como ocurría en el caso de su hijo que, al disponer de una silla de estas últimas características, no podía acceder al transporte urbano.

El Ayuntamiento de Estepona en su respuesta nos señaló que los autobuses de la empresa concesionaria tenían incorporadas rampas manuales traseras para acceso en silla de ruedas. En cuanto a la adaptación de las paradas se indicaba que ya se contaba con informe favorable para la adaptación de la parada en el



Centro de Salud La Lobilla y, en cuanto el resto de las paradas, se propondría su adaptación en el caso de que no cumplan con los requisitos exigidos por la normativa aplicable.

En relación con este informe, la persona interesada alegó, en síntesis, que no todas las paradas estaban adaptadas y que muchas de las rampas del viario no se adecuaban para su uso con sillas de ruedas eléctricas.

De acuerdo con ello, -como quiera que, por parte de los Servicios Técnicos Municipales, se señalaba, en anterior informe, que se tenía previsto evaluar el resto de paradas de las líneas 1 y 2 del Servicio Colectivo Urbano y se propondría, en su caso, su adaptación a las determinaciones del Decreto que las regula- nos dirigimos de nuevo al Ayuntamiento para conocer el resultado de la evaluación anunciada y, en base al mismo, de las previsiones temporales para la debida adaptación de aquellas paradas que presenten deficiencias para su uso por personas con discapacidad.

En su última comunicación, el Ayuntamiento informó en el sentido de que se estaba elaborando un estudio de las paradas de autobuses a fin de poder llevar a cabo obras de adaptación en ellas mediante el correspondiente programa de actuación, estando previsto el comienzo de las obras en el transcurso del segundo trimestre de 2019. Así las cosas, estimando que nos encontrábamos ante un problema en vías de solución a la vista de las obras anunciadas, dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Relacionada con los continuos problemas de funcionamiento que afectaban, a juicio de la persona interesada que presentaba una discapacidad del 94%, a las **plataformas elevadoras de los transportes urbanos de Granada**, tramitamos la **queja 18/5832**.

La empresa concesionaria argumentó, en síntesis, que disponía de todos los recursos posibles para tratar de minimizar las incidencias con las rampas con revisiones periódicas internas y otras que lleva a cabo el Ayuntamiento de Granada. Añadía que, al conocer las circunstancias especiales que le afectaban al estar realizando un curso, el Departamento de Calidad le comunicó un teléfono para dar cuenta de manera rápida de cualquier incidencia con las rampas y disponer de un servicio de taxi en tal caso.

De acuerdo con esta respuesta, aunque efectivamente cualquier incidencia de este tipo da lugar a múltiples perjuicios y molestias a las personas con discapacidad que puedan verse afectadas, lo cierto es que la empresa concesionaria parecía encontrarse sensibilizada ante estos problemas y, en la medida de sus posibilidades, impulsaba medidas para evitarlo o paliarlo.

Así las cosas, esperando que los reiterados problemas de incidencias de las rampas de acceso al autobús que motivaron la queja se hubieran visto solucionados o, al menos, reducidos de forma notable, concluimos nuestras actuaciones.

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 19/1467**: dirigida al Ayuntamiento de Málaga, relativa a demanda de mejora en la **frecuencia y horarios de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) de Málaga**.
- **Queja 19/2354**: dirigida a 27 Ayuntamientos con más de 50.000 habitantes (excepto Málaga y Sevilla), relativa a la necesidad de **regulación municipal de los vehículos eléctricos** de uso individual.
- **Queja 19/3710**: dirigida al ayuntamiento de Cádiz, relativa a problemas para que las personas con discapacidad puedan disponer de **taxis adaptados** en la ciudad de Cádiz.
- **Queja 19/5535**: dirigida al Consorcio de Transporte Metropolitano Bahía de Cádiz, relativa a la escasa frecuencia y capacidad del transporte público en **autobús en la barriada Río San Pedro de Puerto Real**.



- **Queja 19/5536**: dirigida a la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, relativa a la **ausencia de transporte público de viajeros hasta el Centro Penitenciario Málaga II**.
- **Queja 19/6854**: dirigida al Consorcio de Transporte Metropolitano, Área de Almería, relativa a problemas para la **utilización de los transportes públicos de Almería por las personas con movilidad reducida**.

1.9.3.2. Colaboración de las Administraciones

En el ejercicio 2019 la colaboración de las Administraciones responsables en materia de Movilidad y Accesibilidad para con esta Institución, ha sufrido dilaciones, dado el volumen de información que se hace preciso reclamar como consecuencia de las diversas quejas tramitadas, ello ha dado lugar a que se hayan emitido este año 2019 un mayor número de resoluciones por la falta de colaboración inicial de los ayuntamientos implicados a las solicitudes de información efectuadas por esta Institución.

1.9.3.3. Resoluciones no aceptadas

Por el contrario, sí 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.

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

- **Queja 16/2890**: dirigida al Ayuntamiento del Andújar, relativa a disconformidad por proyecto de remodelación de calle y ordenación del tráfico en la misma.
- **Queja 16/6369**: dirigida al Ayuntamiento de Cortes de la Frontera, relativa a señalización irregular de zona de carga y descarga. Silencio municipal ante denuncia de esta situación.
- **Queja 17/4000**: dirigida al Ayuntamiento de Utrera, relativa a ausencia de resolución municipal acerca de la solicitud de licencia de vado.
- **Queja 17/6620**: dirigida al Ayuntamiento de Villamartín, relativa a silencio municipal en relación al abandono y deterioro de pista de educación vial que no ha llegado a utilizarse tras su construcción.
- **Queja 18/0491**: dirigida al Ayuntamiento de Bollullos de la Mitación, relativa a disconformidad con sanción de tráfico.
- **Queja 18/0604**: dirigida al Ayuntamiento de Ronda, relativa a silencio municipal ante solicitud de implantación de tren turístico.
- **Queja 18/0879**: dirigida al Ayuntamiento de Sevilla, relativa a imposibilidad de salir de su garaje por reiterados aparcamientos indebidos en la calle donde reside.
- **Queja 18/4265**: dirigida al Ayuntamiento de Valencina de la Concepción, relativa a disconformidad con sanción de tráfico.
- **Queja 19/1163**: dirigida al Organismo Provincial de Asistencia Económica y Fiscal (Opaef) de la Diputación Provincial de Sevilla, relativa a disconformidad con sanción de tráfico.



Este tema en otras materias

BALANCE DEL DEFENSOR

3. Cuestiones relevantes

3.1. Andalucía despoblada

La despoblación no es un fenómeno nuevo. Viene de lejos, es global y parece irreversible. Todas las poblaciones han buscado las mejores oportunidades que les daban las ciudades, y esa tendencia sigue en aumento. **Más de la mitad de la población mundial vive ya en ciudades** y se estima que en diez años ese porcentaje aumentará al 60%. El acceso generalizado a la información y a la comunicación por internet invita aún a desplazarse a lugares con amplia red de cobertura.

Andalucía no es ajena a este fenómeno. La existencia de zonas y comarcas geográficas con una bajada de población es un hecho constatable según un reciente informe de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP). Las zonas escasamente pobladas (menos de 50 hab./km²) ocupan el 65,9% del territorio andaluz. El 14,3% del territorio está muy escasamente poblado, 73 municipios están por debajo de 8 hab./km². Aproximadamente, el 70% de los municipios andaluces (534) han perdido población con respecto a 1960. La mitad de los municipios andaluces, 389, está perdiendo población en el siglo XXI, el 90% son municipios rurales de menos de 5.000 habitantes.

El Defensor del Pueblo andaluz tiene la misión de **garantizar el cumplimiento de los derechos sociales de los andaluces con independencia del territorio en el que vivan**, por lo que desde hace algún tiempo viene manifestando su preocupación por el impacto que este fenómeno está causando en estas comarcas en cuanto al cumplimiento de esos derechos. No se trata de una percepción teórica; a las quejas que recibimos de la ciudadanía afectada sumamos **las comprobaciones in situ que realizamos con la Oficina de Información y Atención Ciudadana (OIAC)** del Defensor del Pueblo andaluz, que se acerca a la ciudadanía para conocer de primera mano sus preocupaciones y problemas, con mayor atención a las comarcas más aisladas o distantes de grandes núcleos poblacionales.

Venimos trabajando desde hace tiempo -y tenemos el compromiso de seguir haciéndolo bajo una línea estratégica común- en el impacto que está sufriendo la Andalucía vaciada en un amplio abanico de prestaciones, con consecuencias sobre la **igualdad de derechos y oportunidades**. Seguimos detectando preocupaciones en los padres que reclaman un **centro educativo cercano** y con los recursos necesarios para sus hijos e hijas; en la **atención médica** con la insuficiencia de recursos, algo que hemos detectado por ejemplo en los cuidados a personas en el proceso final de la muerte; la **soledad de las personas mayores**, más necesitadas por tanto de recursos de dependencia o de actividades de envejecimiento activo; en **exclusión financiera**, que obliga a vecinos de estas comarcas a desplazarse a otras localidades para realizar sus gestiones bancarias ante la desaparición de oficinas locales; en el aislamiento que produce el mal estado o carencia de **infraestructuras de comunicación**, viarias o ferroviaria, incluido el servicio público; en la falta de **políticas de formación** para el empleo para las personas jóvenes; o en el abandono de las **actividades agrarias o ganaderas** tradicionales, que suponen no solo un estilo de vida a conservar, sino un posible yacimiento de empleo. Como nos comentaban en una visita a la comarca onubense de Aracena: la Sierra es maravillosa, pero es muy duro vivir en ella.

Con especial dedicación, hemos atendido quejas de familias que han visto suprimidas las líneas educativas en las que estudiaban sus hijos en sus municipios o en sus cabeceras de comarca, caso de las provincias de Granada y Almería, en concreto en la Alpujarra. El coste de vivir en este medio rural incluye desplazamientos por una red viaria con deficiencias; la existencia de aulas con alumnos de diferentes niveles; la ausencia o la oferta reducida de actividades extraescolares; la falta de referentes profesionales y menores oportunidades de socialización, entre otras carencias. Pero si los padres y madres deciden mudarse con sus hijos a municipios de mayor dimensión en la búsqueda de otras ofertas educativas, las aulas quedarán vacías. Las poblaciones sin renovación generacional, los pueblos y aldeas sin niños son el anticipo de la desaparición de estos espacios habitados que hacen sostenible el territorio: **Recreos mudos, pueblos muertos**.



En el ámbito de la **salud**, a lo largo de nuestros informes también tenemos detectados los problemas de aquellas poblaciones que tienen lejanos sus hospitales o centros de referencia e, incluso, los centros de salud. También con ocasión del Informe Especial de Muerte Digna en Andalucía conocimos las carencias de personal médico en las zonas rurales para atender a las personas en este proceso y ante la necesidad de cuidados paliativos, así como la carencia de pediatras en general pero más acusada en este entorno. En 2020 está previsto analizar en profundidad las repercusiones de la despoblación en la salud durante las **Jornadas de Coordinación de Defensores** que se celebra anualmente y que organizará el Defensor del Pueblo de Castilla y León (*al cierre de este balance, se ha aplazado ante la situación creada por la crisis del Covid-19*).

En el trabajo realizado en las distintas visitas a las comarcas andaluzas, especialmente en las reuniones con los alcaldes y alcaldesas, nos siguen trasladando otros problemas que afectan a pequeños núcleos de población y zonas rurales, como son los relacionados con las **personas mayores**; las dificultades para la movilidad, o la falta de políticas de formación atractivas y adaptadas al territorio para que supongan una fuente de riqueza.

Destaca además una consecuencia a la que venimos dedicando especial atención, como es la denominada **exclusión financiera**, un término que ha venido a dar nombre a la situación que sufre la población que reside en municipios rurales y dispersos a causa del cierre de oficinas bancarias.

Existe un porcentaje importante de la población que reside en localidades pequeñas que, por su edad o por otras razones, carece de una mínima cultura digital y el acceso a los medios electrónicos les resulta complicado y, a veces, imposible. Estas personas serían las que se ven especialmente perjudicadas por el cierre de sucursales. El desplazamiento a oficinas ubicadas en poblaciones cercanas para la realización de las gestiones necesarias no es una solución siempre factible, bien porque no se disponga de medios propios de transporte, porque las comunicaciones de transporte público no estén bien desarrolladas o por no poder hacer frente al coste que estos desplazamientos implican.

Hemos trabajado con ayuntamientos, diputaciones y las principales entidades financieras radicadas en Andalucía, con una propuesta amplia de soluciones. En general la respuesta obtenida de Administraciones y entidades financieras coincide con la preocupación de esta Institución, señalando algunas posibles alternativas y ofreciendo su colaboración para el estudio conjunto de soluciones que puedan dar satisfacción a las necesidades de la población rural sin recursos tecnológicos.

Al igual que en los avances obtenido en algunas poblaciones en las soluciones para el acceso a los bancos, deseamos que con nuestra contribución logremos **garantizar un igual acceso a los recursos independientemente del territorio**. Compartimos la legítima atención a la Andalucía despoblada, porque todos los andaluces tienen igual derecho a acceder a servicios y equipamientos, poniendo en valor patrimonios en áreas amenazadas que no se pueden mantener sin servicios públicos con dotaciones adecuadas ni el fomento de actividades sociales y económicas.

3.5. El derecho a una buena administración

A esta Institución llegan un considerable porcentaje de demandas ciudadanas que denuncian las excesivas demoras en que incurren las Administraciones públicas andaluzas (meses e incluso años) para la resolución de los procedimientos, sin obtener información que justifique esos retrasos. Supone una realidad preocupante que la ciudadanía, en numerosas ocasiones, ponga en entredicho que se esté cumpliendo con el artículo 31 del Estatuto de Andalucía que garantiza el derecho a una buena administración, sobre todo en cuanto a que **sus asuntos sean resueltos en un plazo razonable**.

Esta injustificada inactividad o silencio de las Administraciones públicas andaluzas, además de suponer un reiterado incumplimiento de las normas legales y reglamentarias que están obligadas a observar, puede ocasionar, en muchos supuestos, un perjuicio concreto a la ciudadanía, al tener que acudir a la vía judicial para el reconocimiento de sus derechos y pretensiones, con los consiguientes perjuicios que ello le comporta, incluso de índole económica al tener que afrontar los gastos de asistencia jurídica.

Pueden encontrarse ejemplos de estas demoras, en ocasiones de forma desproporcionada e incluso abusiva, como ya se han reseñado al principio de este balance.



La falta de personal necesario, el recurso del silencio administrativo, los procedimientos lentos y farragosos, la desinformación sobre los expedientes... llevan a provocar el desaliento en la ciudadanía y la impresión de que la Administración no funciona bien. Acuden al Defensor del Pueblo andaluz -nos han indicado en algunas quejas- con una confianza: **que no nos parezcamos a la Administración**.

En un Estado de Derecho la actividad administrativa es crucial para la consecución del interés general y, desde esta perspectiva, los principios constitucionales y estatutarios que la delimitan, sujetan la actuación pública a unas normas procedimentales a través de las cuales la Administración debe manifestar su voluntad y garantizar el cumplimiento de dichos principios.

Principios que no se detienen en la mera observancia estricta de procedimiento y trámites, sino que más allá reclaman la plena efectividad de garantías y derechos reconocidos legal y constitucionalmente a la ciudadanía, entre los que se encuentran el correspondiente a que sus asuntos se traten de manera objetiva e imparcial y sean resueltos en un plazo razonable.

Estas disfunciones en la actuación de los organismos y entidades públicas, desgraciadamente, **no constituyen una novedad en el ámbito de las relaciones de la ciudadanía con la Administración**. Las demoras y retrasos en la actuación administrativa vienen a constituir un mal endémico en el funcionamiento de nuestras Administraciones públicas que no termina de resolverse a pesar de las medidas y garantías que se han ido incorporando para combatirlo.

Y no será porque las distintas leyes reguladora del Procedimiento Administrativo hayan ahorrado medidas para evitar estas situaciones o paliar sus consecuencias. Así, entre otras medidas, se ha impuesto a las Administraciones la obligación de resolver sus procedimientos en un plazo determinado; la obligación de publicar los plazos máximos de duración de sus procedimientos; la obligación de motivar la ampliación del plazo para resolver un procedimiento cuando concurren causas justificadas; la obligación de racionalizar, normalizar y automatizar sus procedimientos; la obligación expresa que se impone a las autoridades y personal al servicio de las Administraciones de cumplimiento de los plazos establecidos legalmente; la responsabilidad disciplinaria en que pudieran incurrir por incumplimiento de dicha obligación; la ampliación de los plazos para recurrir los actos presuntos.

Sin embargo, en la práctica, estas medidas han tenido un carácter más formal que efectivo para la consecución del fin perseguido. Frente a ello, es **imprescindible la creación de un clima contrario al retraso en la actuación de las Administraciones públicas**, que debe implicar a todas las partes afectadas por este problema y que se proyecta a toda la sociedad, por cuanto con esas prácticas dilatorias de la Administración no sólo se está vulnerando el derecho de la persona interesada a la tutela administrativa efectiva, sino que, finalmente, es el propio interés público el que resulta en última instancia perjudicado.

Instituciones, como las Defensorías del Pueblo, deben ser parte especialmente comprometida en conseguir ese cambio de cultura que consiente y se resigna a las demoras en el actuar de la Administración como algo inevitable y consustancial al sistema. Pero, junto a ellas, todas las demás instancias públicas y sociales deben **asumir seriamente sus obligaciones al respecto y adoptar las medidas que procedan para garantizar de forma efectiva el derecho a una buena administración** reconocido a la ciudadanía.

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 ansiada paz 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

1.1.2.1. Administraciones Tributarias

1.1.2.1.2. Tributos Locales

1.1.2.1.2.3. Tasas y Precios Públicos

Una asociación de defensa de los consumidores nos remitió la queja 17/3169, en la que nos exponía que con fecha 12 de agosto de 2014, el promotor de la misma presentó recurso de reposición ante el Ayuntamiento de Almonte (Huelva), en relación con el cobro de la tasa de retirada y depósito de vehículo de la vía pública y, añadía que a pesar del tiempo transcurrido, aún no había recibido respuesta a su recurso.

Así pues tras admitirla y solicitar colaboración y respuesta a la parte recurrida, formulamos **Recordatorio** del deber legal de la Administración Pública concernida, en cada caso, de resolver expresamente. En la citada Resolución, se hacía referencia a la jurisprudencia creada en torno al control constitucional de las resoluciones judiciales, que declaran la extemporaneidad de recursos contencioso-administrativos interpuestos contra la desestimación por silencio administrativo de solicitudes o reclamaciones de los interesados.

Así, citábamos a tal efecto la Sentencia 72/2008, de 23 de junio de 2008, dictada por la Sala Primera del Tribunal Constitucional en el Recurso de amparo 6615-2005, Fundamento Jurídico 3:

«Se ha venido reiterando, conforme a esta jurisprudencia constitucional, que el silencio administrativo negativo es simplemente una ficción legal que responde a la finalidad de que el administrado pueda acceder a la vía judicial superando los efectos de inactividad de la Administración; se ha declarado que, frente a las desestimaciones por silencio, el ciudadano no puede estar obligado a recurrir siempre y en todo caso, so pretexto de convertir su inactividad en consentimiento del acto presunto, imponiéndole un deber de diligencia que, sin embargo, no le es exigible a la Administración en el cumplimiento de su deber legal de dictar resolución expresa en todos los procedimientos. Bajo estas premisas, este Tribunal ha concluido que deducir de ese comportamiento pasivo del interesado su consentimiento con el contenido de un acto administrativo presunto, en realidad nunca producido, supone una interpretación que no puede calificarse de razonable —y menos aún, con arreglo al principio pro actione, de más favorable a la efectividad del derecho fundamental del art. 24.1 CE—, al primar injustificadamente la inactividad de la Administración, colocándola en mejor situación que si hubiera cumplido con su deber de dictar y notificar la correspondiente resolución expresa.»

Al mismo tiempo, recordábamos a la Administración municipal los principios y preceptos legales establecidos en el Ordenamiento jurídico como conformadores del derecho a una buena administración y los principios rectores de la actuación administrativa.

Y, finalmente, recomendábamos dar respuesta, a la mayor brevedad posible, al recurso de reposición “presentado por la parte afectada con fecha 12 de agosto de 2014”.

Recurso al que le resultaba de aplicación el régimen jurídico de procedimiento y obligación de responder determinado en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Ello, por expresa previsión contenida al efecto en la Disposición transitoria tercera, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Que establece:

«Régimen transitorio de los procedimientos:

a) A los procedimientos ya iniciados antes de la entrada en vigor de la Ley no les será de aplicación la misma, rigiéndose por la normativa anterior.»



Al no recibir respuesta a nuestra Resolución, procedemos a la reseña de la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, como consta en el apartado correspondiente.

...

1.1.3. Actuaciones de oficio, colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas

1.1.3.2. Resoluciones no aceptadas

– **Queja 18/1017** relativa a la falta de respuesta del Patronato de Recaudación Provincial de Málaga a solicitud de devolución de cobros indebidos en concepto de recibos de IVTM, por delegación del Ayuntamiento de Marbella. Como el citado Organismo no respondiera, ni a la parte interesada ni a esta Institución, tras formular Recordatorio de deberes legales, tampoco atendido, incluimos la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía. No obstante, con posterioridad al cierre de la queja por nuestra parte, la Agencia provincial nos contestó que había resuelto expresamente, accediendo a la devolución de ingresos indebidos solicitada.

1.3. Dependencia y Servicios sociales

1.3.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.3.2.2. Personas con discapacidad

1.3.2.2.5. Este tema en otras materias

1.3.2.2.5.1. Igualdad, Urbanismo y Vivienda

Por lo que hace a la **movilidad**, seguimos conociendo quejas basadas en la carencia o escasez de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida; el uso indebido de tarjetas de autorización o retirada improcedente de las mismas (**queja 18/3326** y **queja 19/1540**); sobre la posibilidad de compatibilizar el uso del carril bici por personas usuarias de sillas de ruedas manuales o eléctricas (**queja 19/3803**); y alusivas al acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos (**queja 17/4108**, **queja 18/5832**, **queja 18/6694**, **queja 18/1731**).

En relación con esta cuestión, pero concretada al servicio público del taxi, hemos incoado de oficio la **queja 19/3710**, debido a la existencia de problemas para que las personas con discapacidad puedan disponer de taxis adaptados en la ciudad de Cádiz. Así como tramitamos, a instancia de una organización de consumidores y usuarios, la queja relativa a la carencia de personal especializado expendedor de carburante en las estaciones de servicio para los vehículos de personas conductoras con movilidad reducida.

...

1.3.2.2.5.6. Administraciones Tributarias

En el expediente de **queja 18/3333**, se nos planteó reclamación contra el Ayuntamiento de Almuñécar, en la que el interesado exponía que en fecha 3 de octubre de 2017 solicitó exención en el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) tras reconocimiento por el INSS de una incapacidad absoluta, debiendo reiterar su solicitud en fecha 6 de febrero de 2018, pues la primeramente instada para que surtiera efectos en el año 2018, no se le contestó, antes bien recibió recibo de este año por el Impuesto, sin que se le concediera tal exención.

Admitida a trámite la queja y solicitado informe al Ayuntamiento, nos comunicó que la primera solicitud había sido denegada por no cumplir los requisitos para ello, debido a la existencia en el Servicio de Recaudación de deuda pendiente de pago por el interesado, así como por no permanecer de alta en el



padrón municipal de habitantes, y contravenir lo estipulado en la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

Añadiendo que abonada la deuda pendiente y dado de alta en el padrón municipal de habitantes del municipio, se le concedió la exención indefinida, condicionada al mantenimiento de los requisitos establecidos en la Ordenanza del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica en vigor.

1.8. Justicia, Prisiones y Política Interior

1.8.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.8.2.3. Política Interior

...

Por su parte, el promotor del expediente de **queja 19/3530** nos da traslado, de que en varias ocasiones ha solicitado ante el Ayuntamiento acceso al expediente que habría sido promovido por el interesado en relación a la **seguridad vial de varias vías** de su localidad, sin haber podido acceder a dichas actuaciones y ejercer sus derechos como interesado ni obtener una respuesta motivada. En la tramitación del expediente, fuimos informados por el propio interesado y por el Ayuntamiento, que tras una reunión concertada, fueron estimadas las pretensiones del interesado.

...

1.13. Sostenibilidad, Medioambiente y Obras Públicas

1.13.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.13.2.1. Sostenibilidad y Medioambiente

1.13.2.1.3. Contaminación atmosférica, calidad ambiental, sanidad y salubridad

Durante el año 2019 hemos prestado especial atención al **derecho a un medio ambiente adecuado desde la perspectiva de la contaminación urbana** en las ciudades de Andalucía, siguiendo la línea iniciada a finales del año 2018 cuando abrimos de oficio la **queja 18/7355** por los elevados índices de contaminación atmosférica en la ciudad de Granada, que a la fecha de cierre de este Informe Anual seguimos tramitando.

De acuerdo con ello, para este ejercicio 2019 hemos tenido presente que la **Ley 8/2018**, de 8 de octubre, de **medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía**, lleva prácticamente un año en vigor, y que regula en su artículo 15 los denominados Planes municipales contra el cambio climático. Y, en este sentido, hemos querido centrarnos en la **contaminación atmosférica en nuestras ciudades**, especialmente las de mayor población y/o actividad, provocada fundamentalmente por el tráfico rodado de vehículos y por la industria, pues no podemos olvidar que este tipo de contaminación incide directa o indirectamente en el derecho a la protección de la salud citado en los artículos. 43.1 de la Constitución y 22 del Estatuto de Autonomía de Andalucía, y en el derecho a un medio ambiente adecuado del art. 45.1 de la Constitución y del art. 28.1 del Estatuto, en el que también se hace mención concreta al derecho a vivir en un medio ambiente equilibrado, sostenible y saludable.

Y es que la atmósfera, como recuerda en su preámbulo la **Ley 34/2007**, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, «es un bien común indispensable para la vida respecto del cual todas las personas tienen el derecho de su uso y disfrute y la obligación de su conservación».

En este contexto, nos hemos dirigido de oficio a todos los municipios de más de cien mil habitantes de Andalucía, a excepción de la ciudad de Granada que ya es objeto del referido expediente de oficio -queja 18/7355- para conocer, entre otros extremos, si disponen de Plan Municipal contra el cambio climático, o al menos si lo tienen en elaboración; si disponen de datos actualizados y permanentes sobre los niveles de calidad del aire y de contaminación; si disponen de Plan municipal de protección, cumplimiento de objetivos



o mejora de la calidad del aire, o, al menos, de un Plan municipal de regulación/control del tráfico rodado de vehículos en el que se prevean medidas para reducir la contaminación generada por éstos o si se han adoptado medidas de restricción total o parcial del tráfico, incluyendo restricciones a los vehículos más contaminantes, a ciertas matrículas, a ciertas horas o a ciertas zonas, entre otras medidas.

A tal efecto hemos incoado de oficio las **quejas 19/6998, 19/6999, 19/7000, 19/7001, 19/7002, 19/7003, 19/7004, 19/7005, 19/7006, 19/7007, 19/7008**, en las que aún no hemos recibido respuesta de los ayuntamientos a los que nos hemos dirigido (Algeciras, Almería, Cádiz, Córdoba, Dos Hermanas, Huelva, Jaén, Jerez de la Frontera, Málaga, Marbella y Sevilla).

...



REVISTA DEL INFORME ANUAL

02. A debate

Barreras a personas con discapacidad

Movilidad, accesibilidad, urbanismo y vivienda

...

Así, este año hemos tramitado quejas por la carencia o escasez de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, o el uso indebido de tarjetas de autorización o retirada improcedente de las mismas.

Especial mención hemos de hacer sobre una controversia que se ha planteado en una ciudad pero que plantea una cuestión de índole general, y es la relativa a la **posibilidad de compatibilizar el uso del carril bici por personas usuarias de sillas de ruedas manuales o eléctricas**, concluyéndose que hay razones de seguridad que lo desaconsejan, salvo el caso excepcional de que la zona peatonal no resulte accesible.

Por otra parte, la problemática del 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** o **disconformidad con la frecuencia y horario de estos vehículos**, cuando no derivadas del deficiente funcionamiento de las plataformas de los autobuses que posibilitan la subida de las sillas de ruedas.

En relación con esta cuestión, en 2019 hemos incoado de oficio varias quejas como la relativa a la existencia de problemas para que las personas con discapacidad puedan disponer de taxis adaptados en la ciudad de Cádiz; la escasa frecuencia y capacidad del transporte público en autobús en la barriada Río San Pedro de Puerto Real o por los problemas para la utilización de los transportes públicos de Almería por las personas con movilidad reducida.

Por su singularidad, citamos una queja tramitada a instancia de una organización de consumidores sobre la carencia de personal especializado expendedor de carburante en las estaciones de servicio para los vehículos de personas conductoras con movilidad reducida, considerándolo como una infracción a la nueva Ley andaluza de personas con discapacidad.

...

03. Nuestras Propuestas

Vehículos eléctricos de movilidad personal

Necesidad de regulación

Las Corporaciones Municipales, vienen apostando, con carácter generalizado, por la creación y ampliación de **espacios peatonales accesibles** en coherencia con un nuevo modelo de ciudad más sostenible, amigable y cercano a las necesidades de la población, que palie de alguna manera la presión que sufren estos espacios por su ocupación con veladores, cartelería de todo tipo y mobiliario urbano de manera abusiva, a lo que se añade la circulación por ellos de bicicletas y nuevos vehículos, tales como patinetes eléctricos, segway, etcétera.

“La posibilidad de compatibilizar el uso del carril bici por personas usuarias de sillas de ruedas manuales o eléctricas”



En este contexto, esta Institución está verificando que, cada vez con más frecuencia, sobre este espacio peatonal están apareciendo nuevos riesgos para las personas que transitan por él, como son los derivados de la incorporación de los citados medios de transportes de uso individual cuya regulación, por el momento, no estaba contemplada en el código de circulación, aunque según hemos podido informarnos, ante la preocupación existente, ya se está recogiendo en algunas Ordenanzas Municipales.

Esta realidad se aprecia cada vez más y está presente de forma acusada en ciudades que, por su casco histórico y paisaje urbano hacen atractivo el paseo por los distintos itinerarios de uso peatonal.

Así las cosas, **es difícil entender la permisividad que se produce al carecer de una regularización de estos vehículos** que garantice el respeto de los derechos e intereses legítimos de las personas que transitan por los distintos viarios peatonales.

No obstante, el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en su artículo 121. Circulación de vehículos por zonas peatonales establece que «Los que utilicen monopatinos, patines o aparatos similares no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas, y sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas con la señal regulada en el artículo 159, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.»

“Es difícil entender la permisividad que se produce al carecer de una regularización de estos vehículos”

El Anexo I la Ley de Seguridad Vial, después de definir el término peatón, establece que «También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor». Por tanto, vuelve a hacer mención al límite de circular «al paso de un peatón».

A la vista de todo ello, parece que existía un vacío legal en lo que concierne a la regulación de los distintos aparatos comentados, por lo que creíamos que los Ayuntamientos pueden y deben, hasta que no haya una normativa estatal que contemple su uso, regular el mismo recordando la **prohibición de no circular a una velocidad superior a la del paso de las personas y establecer limitaciones** en cuanto a su uso en función de las características de la acera u otros espacios peatonales, aglomeración humana, etc.

En tal sentido, tuvimos conocimiento de algunas iniciativas de ayuntamientos de modificación de la actual Ordenanza para regular estos vehículos de movilidad personal. Iniciativa que creíamos que debería ser extendida al resto de los municipios de mayor entidad de nuestra Comunidad Autónoma.

Es por ello que procedimos a abrir de oficio la queja 19/2354, ante los Ayuntamientos de las poblaciones andaluzas de más de 50.000 habitantes a los que formulamos Resolución, consistente en **“Sugerencia para que, en atención a lo expuesto, en orden a garantizar el respeto de los derechos e intereses legítimos de las personas que transitan por los viarios peatonales de esa población, se estudie la procedencia de aprobar o modificar la correspondiente Ordenanza Municipal para que se regule el uso de los referidos vehículos eléctricos de movilidad personal en el ámbito territorial de ese municipio”**.

Una vez solicitados los preceptivos informes y recibidas las respuestas municipales, hemos podido conocer que la Dirección General de Tráfico ha publicado la Instrucción transitoria 2019/S-149 TV-108 intentando orientar a los municipios para que sus Ordenanzas, a la hora de regular la circulación



de este tipo de vehículos, se atengan a una serie de criterios comunes, estableciendo una serie de medidas clarificadoras dirigidas a las personas usuarias de estos vehículos, ayuntamientos y agentes de la autoridad, hasta que se publique la normativa correspondiente que va en la misma línea de lo que se está debatiendo en la Unión Europea.

Como indica la propia Dirección General de Tráfico, la instrucción adelanta la definición prevista para los vehículos de movilidad personal, en la modificación en trámite del Reglamento General de Vehículos con el objetivo de contribuir a la transparencia y a la competencia de los operadores afectados, empezando por las propias personas usuarias actuales y futuras y regula una serie de comportamientos sancionables tales como conducir habiendo consumido alcohol o drogas, el uso del teléfono móvil o de auriculares durante la conducción, circular sin casco de protección, discurrir por aceras y zonas peatonales, etcétera.

Durante 2020 concluiremos el análisis de las respuestas que nos han hecho llegar los municipios aún pendientes de valoración.

05. Atender las Quejas

Transporte a prisiones deficiente

Solicitamos soluciones para las familias

Siguiendo la línea emprendida por esta Defensoría en años anteriores, en 2019 hemos iniciado de oficio la [queja 19/5536](#) al tener conocimiento de las graves dificultades que sufren los familiares de las personas reclusas internadas en el Centro Penitenciario Málaga II, ubicado en el término municipal de Archidona, para poder visitarlos debido a la **carencia de transporte público** que acceda hasta el mismo. Siempre según noticias, la parada de autobús más cercana se encuentra en Villanueva del Trabuco, a 5,2 kilómetros del centro penitenciario, por lo que las personas que carecen de vehículo privado se ven obligados a recorrer a pie esta distancia.

Por ello, demandan soluciones que permitan que esta carencia de transporte público sea subsanada, aunque no lo sea mediante transporte regular y horario concreto, por ejemplo previa solicitud de los familiares a la empresa adjudicataria el día de su visita al centro penitenciario.

Entienden los afectados que la construcción de los nuevos centros penitenciarios en lugares distanciados del casco urbano dificulta gravemente las visitas de los familiares y su proceso de reinserción y propicia el desarraigo de las personas internas.

El artículo 25 de la Constitución Española señala que las penas privativas de libertad estarán orientadas hacia la reeducación y la reinserción social, gozando las personas condenadas a pena de prisión de los derechos fundamentales del capítulo 2º del Título I del Texto Constitucional salvo los que se vean expresamente limitados por el contenido del fallo condenatorio.

El artículo 4.1 de Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, dispone que los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso. En similar sentido, cabe citar el contenido del artículo 3 de Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

En consecuencia, hemos interesado informe a la Viceconsejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en el que nos hemos permitido solicitarle que se lleve a cabo un análisis de este problema y, en la medida de lo posible, bien sea por tratarse de cuestiones de su propio ámbito competencial o sugiriendo su implantación a las administraciones o empresas concesionarias correspondientes, **se articulen aquellas**



mejoras de dotación, incremento o mejor distribución de servicios y coordinación con los horarios de visita del centro penitenciario que facilite las visitas de los familiares de las personas internas a fin de evitar la ruptura de relaciones familiares y propiciar su reinserción.

Esta queja se encuentra aún en tramitación y daremos cuenta de su resultado en la Memoria Anual de 2020.