

DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

INFORME AL PARLAMENTO 2013

TRANSPORTES Y TRÁFICO

INFORME DEL DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

AL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

SOBRE LA GESTIÓN REALIZADA DURANTE 2013

Este texto es una recopilación de cuestiones relativas a la materia de Transportes y Tráfico que se desarrollan a lo largo del Informe Anual al Parlamento de 2013. El contenido íntegro de dicho Informe se puede consultar y descargar en nuestra [página Web](#).

Andalucía 2014

ÍNDICE

SECCIÓN SEGUNDA: ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES PLANTEADAS EN LAS QUEJAS	5
II.- URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES.	7
1. INTRODUCCIÓN.....	7
2. ANÁLISIS DE LAS QUEJAS ADMITIDAS A TRÁMITE.....	11
2.2. Tráfico y transportes.....	11
2.2.2.1. Irregularidades en los procedimientos sancionadores por multas de tráfico.....	11
2.2.2.2. Problemas con la regulación del tráfico en nuestras ciudades y vías públicas.....	17
2.2.2.3. Servicio público de viajeros.....	22
2.2.2.4. Pasos a nivel.....	29
SECCIÓN CUARTA: QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS.....	31
I.- DE LAS QUEJAS REMITIDAS A OTRAS INSTITUCIONES SIMILARES.	33
URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES	33
II.- DE LAS QUEJAS RECHAZADAS Y SUS CAUSAS.....	35
1. QUEJAS ANÓNIMAS.....	35
2. FALTA DE COMPLETAR DATOS NECESARIOS.....	35
3. DUPLICIDAD.....	35
4. NO IRREGULARIDAD.....	35
5. JURÍDICO-PRIVADA.....	36
6. SIN COMPETENCIA.....	36
7. SUB-IUDICE	36
8. SIN INTERÉS LEGÍTIMO.....	37
9. SIN RECURRIR PREVIAMENTE A LA ADMINISTRACIÓN.....	37
10. SIN PRETENSIÓN.....	37
11. TRANSCURSO DE MÁS DE UN AÑO.....	38
12. DESISTIMIENTO.....	38
TEMAS TRATADOS EN OTRAS ÁREAS.....	39
SECCIÓN PRIMERA: I.- EL DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ ANTE LA CRISIS ECONÓMICA	39
1.2. Análisis de la situación en base a las quejas recibidas	39
1.2.o. Sostenibilidad	39
IV. EDUCACIÓN.....	42
2.1.4.2. Administración Educativa: Servicios Complementarios.....	42
XII.- POLÍTICAS DE IGUALDAD Y PARTICIPACIÓN.....	46
2.4. Transportes.....	46
OFICINA DE INFORMACIÓN	49
4. Análisis de las cuestiones planteadas en las consultas.....	49

SECCIÓN SEGUNDA: ANÁLISIS DE LAS CUESTIONES PLANTEADAS EN LAS QUEJAS

II.- URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES.

1. Introducción.

El Decreto del Presidente 4/2013, de 9 de Septiembre, de la Vicepresidencia y sobre Reestructuración de Consejerías, creaba la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, separando estas competencias de la, hasta entonces, Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, que pasa a denominarse Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural. No obstante, a nivel de organización territorial y provincial, se crean las Delegaciones Territoriales de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente.

De acuerdo con las competencias que se otorga el Decreto 142/2013, de 1 de Octubre, por el que se establece la estructura orgánica de la nueva Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, éstas vienen a coincidir con el ámbito material que, dentro de la organización interna de esta Institución, le corresponde al Área de Sostenibilidad. Ello, por cuanto asume las competencias en materia de medio ambiente, agua, planificación, ordenación, desarrollo territorial y urbanismo.

Con independencia de que, lógicamente, esta Institución respeta, como no puede ser de otra manera, las decisiones que sobre organización y estructura se pueden adoptar en el ámbito de la administración autónoma, sí queremos poner de manifiesto que, al menos desde la óptica de la organización interna de esta Institución, la intervención en torno a la protección del medio ambiente, la gestión del agua y, desde ésta, de su ciclo integral, así como la planificación, ordenación y desarrollo territorial y urbanístico tiene, más que íntima relación, una interdependencia absoluta, siendo así que no es posible establecer políticas públicas sobre cualquiera de esos ámbitos sin adoptar una perspectiva integral sobre las consecuencias que, territorialmente, tiene la decisión pública que tomemos en materia de ordenación del territorio, gestión del agua, medio ambiente, etc.

Así lo viene entendiendo esta Institución y, por ello, a primeros del año 2013, se creó el Área de Sostenibilidad como exteriorización de esa visión que defendemos para afrontar las intervenciones que se realicen en el medio físico de Andalucía.

Junto a estas materias, también se incluyen otras que quedan interrelacionadas con el uso racional de los recursos naturales y la necesidad de dar respuesta a las necesidades de la sociedad. Nos referimos a los transportes y las obras públicas, cuya innegable incidencia en el medio físico obliga a que sean materias contempladas, no obstante su dificultad, con criterios de sostenibilidad.

En lo que se refiere a la colaboración de las Administraciones Públicas, ha sido necesario, conforme a la exigencia de la legislación reguladora de la Institución, declarar la siguiente actitud entorpecedora a la labor de esta Institución:

* Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Lora del Río (Sevilla): Nos dirigimos a la citada autoridad con ocasión de la **queja 11/5600**, planteándole la denuncia que realizaba el presidente del consejo rector de una sociedad cooperativa andaluza por las dificultades que estaba teniendo la cooperativa, debido a retrasos e incumplimientos que atribuía al Ayuntamiento, para poder dar comienzo a la construcción de un importante número de viviendas en el municipio.

Sin embargo, a pesar de nuestras actuaciones, no recibimos respuesta alguna, por lo que tuvimos que proceder a declarar la actitud entorpecedora del Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Lora del Río, que fue publicada en el BOPA de 21 de Junio de 2013, pág. 20.

A continuación, se destacan las resoluciones dictadas por el Defensor que no han obtenido la respuesta colaboradora de las Administraciones Públicas a tenor del art. 29.1 de la Ley del Defensor del Pueblo Andaluz:

- Resolución relativa al asfaltado de calles en una urbanización situada en suelo no urbanizable, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Benaocaz (Cádiz) en el curso de la **queja 08/2568**.

- Resolución relativa a la pasividad municipal ante las denuncias por infracciones urbanísticas, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Espejo (Córdoba) en el curso de la **queja 08/3347**.

- Resolución relativa a la pasividad municipal ante la denuncia de ejecución de obras sin contar con la oportuna licencia, que habían provocado diversos desperfectos en la vivienda de la persona denunciante, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Alhama de Granada (Granada) en el curso de la **queja 10/1600**.

- Resolución relativa a la pasividad municipal, tras denunciar el reclamante los perjuicios que le estaba ocasionando a su finca la construcción de una piscina en una parcela colindante, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Utrera (Sevilla) en el curso de la **queja 10/2740**.

- Resolución relativa a la concesión de licencia de primera ocupación a un inmueble, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Orcera (Granada) en el curso de la **queja 10/2961**.

- Resolución relativa al mal estado que presenta una calle, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Marbella (Málaga) en el curso de la **queja 11/5657**.

- Resolución relativa a la pasividad municipal ante las denuncias por presuntas infracciones urbanísticas, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Valle de Abdalajís (Málaga) en el curso de la **queja 12/384**.

- Resolución relativa a la problemática de una calle que es peatonal, pero en la que aparcan vehículos debido a que no se instalan pivotes, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Santa Fe (Granada) en el curso de la **queja 12/3847**.

- Resolución relativa a la disconformidad del interesado con las actuaciones del Ayuntamiento en procedimientos sancionadores de tráfico, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Almería en el curso de la **queja 12/6911**.

Destacamos también resoluciones dictadas por el Defensor del Pueblo Andaluz que, aunque tuvieron respuesta por parte de los organismos a los que se les dirigieron, no fueron aceptadas por estos:

- Resolución relativa a la responsabilidad patrimonial derivada por los desperfectos de un vehículo debido a obras sin señalizar, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Humilladero (Málaga) en el curso de la **queja 12/2389**.

- Resolución relativa a la elevación del precio del billete de autobús entre Sevilla y el Aeropuerto, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla en el curso de la **queja 12/5776**, a la que se unió la **queja 13/123**.

- Resolución relativa a la disconformidad con sanción de tráfico, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla en el curso de la **queja 12/6552**.

- Resolución relativa a la pasividad municipal ante denuncia de obras sin licencia, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de El Cuervo de Sevilla (Sevilla) en el curso de la **queja 12/7131**.

- Resolución relativa al silencio municipal ante solicitud de licencia municipal para uso agrícola de parcela, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Villalba del Alcor (Huelva) en el curso de la **queja 13/2149**.

En este ejercicio se han incoado, respecto de las materias tratadas en el presente Capítulo, las siguientes quejas de oficio:

- **Queja 13/904**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, relativa a construcción, al parecer sin licencia, de un local.

- **Queja 13/1132**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Chipiona, relativa a la entrada en funcionamiento de la zona azul.

- **Queja 13/1135**, dirigida a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, por la situación en que se encuentra la estación de autobuses de Motril, Granada, de explotación privada.

- **Queja 13/1692**, dirigida a la Consejería de Fomento y Vivienda, por los perjuicios a los usuarios del transporte público, ciclistas y peatones por el cierre al uso del puente de Camas, en la provincia de Sevilla.

- **Queja 13/1705**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Jaén, por las dilaciones en el funcionamiento del tranvía de Jaén, infraestructura ya ejecutada hace años.

- **Queja 13/1762**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, relativa a construcción, al parecer sin licencia, de un local.

- **Queja 13/1949**, dirigida a la Secretaría General de Medio Ambiente y Agua, de la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, relativa a la pasividad de las diferentes administraciones por las reiteradas inundaciones en determinadas zonas de nuestra Comunidad Autónoma. Por el mismo motivo, pero dirigiéndonos a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, abrimos la **queja 13/1957**.

- **Queja 13/2152**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Vélez-Málaga (Málaga), relativa al cierre del tranvía de Vélez-Málaga.
- **Queja 13/2153**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Málaga, relativa a la peligrosidad de una vía pública por la caída de elementos constructivos.
- **Queja 13/2663**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe (Sevilla) y a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, por el estado de abandono en que se encuentran las obras del intercambiador de transportes de esa población.
- **Queja 13/2983**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra (Sevilla) y a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, por el deterioro de las instalaciones ya ejecutadas del tranvía de Alcalá de Guadaíra.
- **Queja 13/3022**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla y a la Consejería de Fomento y Vivienda, relativa a la clausura de los aparcamientos en superficie de la Isla de la Cartuja debido a desavenencias entre ambas administraciones.
- **Queja 13/4181**, dirigida a la Presidencia del Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz, relativa a las disfuncionalidades en el funcionamiento de los autobuses de cercanías que cubren los servicios de fines de semana entre Cádiz y las poblaciones de la Bahía de Cádiz.
- **Queja 13/4209**, dirigida a la Consejería de Fomento y Vivienda y a ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, relativa a los retrasos en la puesta en servicio del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz.
- **Queja 13/4272**, dirigida a las Alcaldías-Presidencias de los Ayuntamientos andaluces de más de 20.000 habitantes, con objeto de que contestaran un cuestionario sobre la imposición de multas de tráfico y las cuantías recaudadas por estos conceptos.
- **Queja 13/4344**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, a la Consejería de Fomento y Vivienda y a ADIF, relativa a los problemas de movilidad que se producirán derivados de la ocupación de la Torre Pelli, en la zona de la Cartuja.
- **Queja 13/4415**, dirigida a la Presidencia, en funciones, de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias relativa a la ubicación de los contenedores de basura y otros elementos del mobiliario urbano en los espacios públicos.
- **Queja 13/5017**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Úbeda (Jaén), relativa a la supresión del transporte público urbano en la ciudad.
- **Queja 13/5395**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, relativa a la situación de abandono de los solares de las antiguas cocheras de RENFE, en la zona de San Bernardo.

- **Queja 13/5685**, dirigida a la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, relativa a la construcción, en el Parque Natural del Estrecho, de una vivienda con piscina, además del traslado artificial de la arena que la rodea.

- **Queja 13/5787**, dirigida a la Delegación Territorial de Fomento, Vivienda, Turismo y Comercio de Sevilla, relativa a las protestas de los usuarios de la línea de autobuses entre Arahál y Sevilla.

- **Queja 13/6099**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Algeciras (Cádiz), relativa al estado de abandono en que se encuentra una urbanización en esta ciudad.

- **Queja 13/6361**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Lucena (Córdoba), relativa al mal estado en que se encuentra la estación de autobuses, de propiedad municipal aunque explotada por una empresa privada.

- **Queja 13/6362**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Granada, relativa a los retrasos en la ejecución de un proyecto de urbanización de una plaza.

- **Queja 13/6365**, dirigida a las Alcaldías-Presidencias de todos los municipios andaluces de más de 20.000 habitantes, con objeto de conocer su posición respecto a la posibilidad de utilizar las cantidades recaudadas en multas de tráfico a programas de seguridad vial.

- **Queja 13/6535**, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Granada, relativa a que los vecinos de algunas zonas de esta ciudad consideran inadecuada la ubicación de mobiliario urbano que ocupan los espacios peatonales.

2. Análisis de las quejas admitidas a trámite.

2.2.2. Tráfico y transportes.

2.2.2.1. Irregularidades en los procedimientos sancionadores por multas de tráfico.

La interesada de la **queja 12/4434** nos exponía que, en Febrero de 2012, dejó su vehículo estacionado en una calle de Sevilla, cercana a su domicilio. El lunes siguiente (transcurridos cinco días), cuando recogió su vehículo se encontró un boletín de denuncia en el parabrisas, pues en esos días se había instalado, en el lugar en que estaba aparcado, una parada de taxis. Siempre según la interesada, ni se había informado a los vecinos ni, mucho menos, a los propietarios de los vehículos que estaban aparcados. Alegó estas circunstancias en el procedimiento, recurriendo la resolución del expediente sancionador después de sus alegaciones y, finalmente, la sanción devino en firme pues su recurso había sido desestimado. Continuaba textualmente la interesada indicando que:

“Responden al recurso, a mi parecer, sin haber siquiera leído lo expuesto, o sea, ni en la vía del recurso, ni en el previo expediente que termina con la sanción, cumplen con su obligación de realizar de oficio las actuaciones

necesarias para comprobar si los hechos denunciados son ciertos o no, y con esa mínima instrucción podrían haber pedido informe al Departamento responsable del propio Ayuntamiento de instalar la parada de taxis, con lo que hubieran comprobado que no se informó a los vecinos de esa actuación municipal, que no se dejó una mínima nota de advertencia, aunque sólo fueran dos o tres días antes. No, no, sin actividad probatoria alguna en relación con lo alegado, mediante el correspondiente "copia y pega" por respuesta se impone la sanción, con notorio olvido que para cometer una infracción no solo se exige realizar un hecho, que en este caso no se hizo porque cuando aparqué no había señal prohibitiva alguna, sino que, además, se exige que intencionadamente, o por simple inobservancia, se cometa la infracción, ni puede haber elemento intencional, ni negligente, en relación con una inexistente señal de prohibición. La presunción de inocencia no queda amparada con fórmulas rituarías sin fundamento en la mínima actividad instructora. Como sabrán, ya solo me queda pagar, 200 euros nada menos (calificación GRAVE), o pagar más aún, poniendo un contencioso administrativo (procurador, abogado, etc.), cosa que no puedo ante mi situación de desempleo. Con todo lo narrado, ¿cómo puede una sentirse?, pues corta me quedo si digo que me siento pisoteada en mis derechos, por una actuación arbitraria, cometida por un poder público que supuestamente tiene el deber de velar por sus ciudadanos y actuar con justicia".

Ante tales hechos y una vez conocida la posición del Ayuntamiento de Sevilla, manifestamos que en aras a una efectiva aplicación del reconocimiento del derecho a la presunción de inocencia, disentíamos de la resolución desestimatoria dictada ante el recurso de reposición de la afectada, puesto que no se había tenido en cuenta la propuesta de prueba, sin que las razones meramente formales aducidas para su desestimación pudieran estimarse suficientes, siempre y cuando dicha propuesta de prueba se formulara en tiempo y forma.

En tal sentido, debimos remitirnos a lo dispuesto en el artículo 137.4 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que dispone que se practicarán de oficio o a propuesta del presunto responsable cuantas pruebas sean adecuadas para la determinación de hechos y posibles responsabilidades. Parecía indudable que la prueba propuesta era totalmente indicada en este caso. Asimismo, parecía indudable que se trata de una prueba que, en su caso, habría podido concluir con una resolución favorable a las pretensiones de la interesada. Siendo así que, de acuerdo con el artículo 80, apartado 3, de la misma Ley 30/1992, el instructor del procedimiento sólo podrá rechazar las pruebas propuestas por los interesados, cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, mediante resolución motivada.

Es más, trasladamos que no cabe ampararse, teniendo en cuenta que nos encontramos en esta materia de proposición y práctica de pruebas en un terreno de derechos fundamentales, en el principio de economía procesal y celeridad, para desestimar sistemáticamente y sin causa suficiente la práctica de pruebas, ya que el órgano instructor debe ser el primer interesado en contar con todos los datos necesarios para poder resolver la cuestión de fondo planteada con pleno conocimiento de causa.

Por último, hubimos de remitirnos a una amplia doctrina jurisprudencial que, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 24.2 CE señala que la actividad sancionadora de la Administración ha de respetar el principio de presunción de inocencia, como un amplio

derecho fundamental de la persona vinculante para todos los poderes públicos que determina la exclusión inversa de culpabilidad de cualquier persona, mientras no se demuestren en el expediente los hechos imputables a la misma como merecedores de sanción, cuya carga probatoria no incumbe al expedientado sino a la Administración que le acusa y sanciona.

Por todo ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla **Recordatorio** del deber legal de observar el artículo 24, apartado 2, de la Constitución Española y los artículos 80, apartado 3 y 137, apartado 4, de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a fin de que quedara garantizado, en caso de haberlo solicitado en tiempo y forma, el derecho de la afectada a utilizar los medios de prueba pertinentes para su defensa. También formulamos **Recomendación** con objeto de que, previos trámites legales preceptivos, se cumplimentaran las actuaciones necesarias para dejar sin efecto la resolución sancionatoria adoptada, retrotrayendo las actuaciones en el procedimiento sancionador, acordando la apertura del periodo de prueba solicitado por la interesada y dictando, tras su práctica y el resto de las actuaciones necesarias, la resolución que se estimara procedente.

Como respuesta, el Ayuntamiento, aceptando nuestra resolución y mediante un pronunciamiento expreso sobre su contenido, había valorado nuevas argumentaciones y, tras ello, resolvió declarar la baja del expediente y archivar las actuaciones.

Por consiguiente, ante la expresa aceptación de la resolución formulada y entendiendo que había quedado resuelto el problema que motivó la presentación de la queja, dimos por concluida nuestra intervención en este asunto.

En la **queja 12/5490**, el interesado nos exponía que, con fecha 16 de Julio de 2011, le fue retirado su vehículo, por la grúa municipal de la empresa concesionaria del servicio en el municipio malagueño de Benalmádena, en la calle Tamarindos a pesar de que, siempre según el interesado, se encontraba correctamente aparcado. Con motivo de ello, debió asumir el pago de la tasa establecida para recoger su vehículo y había sido objeto de la correspondiente multa. Disconforme con estas actuaciones, presentó el correspondiente recurso administrativo que, a pesar del tiempo transcurrido, no había sido resuelto aún por el Ayuntamiento.

En la respuesta que nos remitió el Ayuntamiento, el Departamento de Sanciones Administrativas recordaba, en síntesis, la regulación normativa del recurso de reposición en materia de tráfico, señalando que se informó al interesado de la misma, por lo que nada le impedía acudir a la vía contencioso administrativa, que ese Ayuntamiento considera que es la vía adecuada para dirimir las discrepancias entre la administración y el administrado, por lo que no procedía en aquel momento, a pesar de lo interesado por esta Institución, resolver expresamente el recurso de reposición formulado por el reclamante.

Se trata de una argumentación que no podemos aceptar, puesto que la normativa procedimental no regula excepción alguna a la obligación de dictar resolución expresa y resulta taxativa en este aspecto, estableciendo un derecho a favor de los administrados.

Concluimos, en consecuencia que, lo interesado por esta Institución en nuestra petición de informe inicial no había sido atendido, en definitiva, por el Ayuntamiento, ya que

se opone a dictar resolución expresa del recurso de reposición del reclamante. Y ello, a pesar de lo dispuesto en el artículo 42.1 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común que establece la obligación de la Administración a dictar resolución expresa en todos los procedimientos y a notificarla cualquiera que sea su forma de iniciación.

Cabría haber argumentado que la desestimación del recurso de reposición por silencio administrativo no supone indefensión para el reclamante, toda vez que tiene abierta la vía contencioso-administrativa. Sin embargo, en reclamaciones de pequeña cuantía como la presente, acudir a dicha vía jurisdiccional supone tener que asumir unos gastos y complejidad que, en muchos casos, disuade a los administrados de su utilización.

Por ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Benalmádena **Recordatorio** del deber legal de observar el artículo 42.1 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. También formulamos **Recomendación** de dictar resolución expresa ante el recurso de reposición formulado por el reclamante por cuanto, si bien es preciso reconocer que la desestimación por silencio del citado recurso puede constituir una garantía para el mismo de que puede, al menos, acudir a la vía judicial, esta Institución entiende, de acuerdo con el precepto legal mencionado, que la mejor forma de defender los derechos del ciudadano es resolver en tiempo y forma los recursos planteados, evitando así los gastos y la pérdida de tiempo que puede conllevar el acudir a la vía judicial.

De la respuesta que nos remitió el Ayuntamiento de Benalmádena se desprendía que no aceptaban nuestra resolución por cuanto, en síntesis, defendían que el silencio ante el recurso de reposición formulado, transcurrido el plazo preceptivo, constituía una resolución expresa del mismo y que no se veían menoscabados los derechos del recurrente por ello. En definitiva, de forma argumentada, el Ayuntamiento vendría a discrepar con la Recomendación antes transcrita formulada por esta Institución, por lo que entendimos que procedía el archivo del expediente, haciendo mención expresa del mismo en este Informe Anual, destacando, en este caso, que sí se había recibido respuesta a nuestra resolución, que discrepaba de su contenido.

El interesado de la **queja 12/6911** nos denunciaba que el Ayuntamiento de Almería estaba procediendo a notificar las sanciones de tráfico, la mayoría por zona azul, por vía de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Almería, sin hacerlo primero al domicilio de la persona denunciada, lo que provoca, siempre según el interesado, la indefensión de la persona denunciada al no tener conocimiento de la incoación del procedimiento sancionador; incumpliendo así el art. 77.1 Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de Marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, por lo que el Ayuntamiento está procediendo a embargar las cuentas corrientes “*sin saber el motivo de ello*”.

Cuando recibimos la respuesta del Ayuntamiento, advertimos que el procedimiento sancionador que afecta al reclamante había incurrido en una irregularidad formal que obliga a retrotraer las actuaciones al momento en que la misma se produjo.

Y ello, por cuanto la notificación de la resolución sancionadora no fue efectuada conforme a lo establecido en el artículo 59.2 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que dispone que «cuando la notificación se practique en el domicilio del interesado,

de no hallarse presente éste en el momento de entregarse la notificación podrá hacerse cargo de la misma cualquier persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad. Si nadie pudiera hacerse cargo de la notificación, se hará constar esta circunstancia en el expediente, junto con el día y la hora en que se intentó la notificación, intento que se repetirá por una sola vez y en una hora distinta dentro de los tres días siguientes».

Sin embargo, apreciamos que, en el caso del expediente sancionador que afecta al reclamante, el primer intento de notificación se produce el día 2 de Octubre de 2012 y el segundo el día 9 de Octubre de 2012. Por tanto, superando el plazo máximo de tres días antes citado.

Por ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Almería **Recordatorio** del deber legal de observar lo dispuesto en el artículo 59.2 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. También formulamos **Recomendación** para que, ante la inobservancia del citado precepto legal en el expediente sancionador de tráfico incoado por ese Ayuntamiento que afecta al reclamante, se dejara sin efecto la resolución dictada por los medios legales que resulten procedentes y se retrotraigan las actuaciones hasta el momento en que se incurrió en dicha infracción procedimental.

Sin embargo y a pesar de nuestras actuaciones, no recibimos respuesta del citado Ayuntamiento a esta resolución por lo que tuvimos que proceder a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacando la falta de respuesta de esta Corporación Local a nuestra resolución.

El interesado de la **queja 13/641** nos mostraba su disconformidad con el expediente sancionador de tráfico que le había incoado el Ayuntamiento de Cañada del Rosal (Sevilla) por entender que se había incurrido en diversas irregularidades procedimentales que han determinado que se le imputara por una infracción que no había cometido y en la que indicó con los requisitos necesarios el conductor del vehículo en el momento de los hechos.

Tras dirigirnos al Ayuntamiento, éste nos señaló que se le había comunicado al reclamante que, en el caso de que identificara de nuevo al conductor del vehículo con el domicilio actual, la sanción se archivaría derivando en una nueva con el importe inicial, pero que el interesado no había dado respuesta a ello.

Examinada la documentación que nos remitió el Ayuntamiento y la que, sobre el asunto, nos envió el interesado, apreciamos una serie de deficiencias procedimentales que, a juicio de esta Institución, podrían determinar la invalidez del expediente sancionador de tráfico que le fue incoado al reclamante.

Y ello, por cuanto difícilmente puede imputársele ninguna infracción de la normativa de tráfico, puesto que había quedado aclarado, y así lo había aceptado el Ayuntamiento, que no conducía el vehículo de su propiedad el día en que se produjo la infracción originaria de estacionamiento indebido, ni posteriormente se negó a identificar al conductor, puesto que siguió actuaciones contra el citado conductor por considerarlo plenamente identificado. Los problemas posteriores de notificación al mismo, en cualquier caso, no resultan imputables al interesado, puesto que contando con el DNI y la firma de la persona que se identificaba como el conductor del vehículo el día de los hechos hubiera

sido fácil consultar el registro de conductores en la Dirección General de Tráfico y efectuar las notificaciones en el domicilio correspondiente, siguiendo los trámites establecidos para ello en la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Pero es que, además, todo el procedimiento se inicia de forma irregular dado que en la denuncia del Agente no se hace constar la identidad del denunciado, se indica que se le notifica al mismo de forma verbal (hecho no previsto en la normativa de tráfico) y no se aclara la razón por la que la denuncia no se notifica en el acto con todas las formalidades debidas, vulnerándose con ello lo dispuesto en el artículo 74.2.b) y 76.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. La práctica de la notificación en debida forma al denunciado el día de los hechos hubiera evitado todos los perjuicios y molestias posteriores ocasionados al interesado al que no cabe imputar responsabilidad alguna en los hechos.

Pero es que, además, identificado voluntariamente el conductor y aceptada dicha identificación por el Ayuntamiento, que inicia contra el mismo el correspondiente procedimiento sancionador, no cabía con posterioridad volver contra el propietario del vehículo cuando aparecen dificultades de notificación al verdadero responsable de la infracción, como exige el artículo 69 del texto articulado antes citado que señala que la responsabilidad por las infracciones recaerá directamente en el autor del hecho en que consiste la infracción.

Este artículo 69.1, en su letra d), determina que, en los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo, será responsable el conductor identificado por el titular del vehículo, lo que limita tal obligación a los casos en que no tenga lugar la detención del vehículo. Sin embargo, en este caso, la detención del vehículo se produjo (era un estacionamiento indebido) y la notificación verbal, según el agente, al conductor se produjo, con lo que una correcta tramitación del expediente sancionador hubiera debido excluir desde su inicio al titular del vehículo.

Si todo ello no fuera suficiente para que el Ayuntamiento adoptara las medidas oportunas para dejar sin efecto la sanción impuesta al reclamante, cabía añadir otra deficiencia de tramitación añadida, cuando señala que se intentó notificar al conductor en dos ocasiones en dos domicilios distintos y que siendo desconocido, la sanción vuelve a instruirse contra el titular del vehículo. La práctica de esta notificación no se atiene a lo dispuesto en el 59 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, singularmente sus apartados 2 y 5, ya que este último apartado dispone que, cuando los interesados en un procedimiento sean desconocidos, la notificación se hará por medio de anuncios en el tablón de anuncios del Ayuntamiento en su último domicilio y en el BOP. No tenemos constancia alguna de que ello se efectuará por parte del Ayuntamiento en este caso.

Por todo ello, formulamos a la Alcaldía-Presidentencia del Ayuntamiento de Cañada del Rosal **Recordatorio** del deber legal de observar los artículos 69, 74.2.b) y 76.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como 59 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y **Recomendación** de que, previos los trámites que resulten preceptivos, se dejara sin efecto la sanción por supuesta infracción de tráfico impuesta al interesado, por no resultar responsable de la

infracción que se le imputa y por las deficiencias detectadas en la tramitación del procedimiento sancionador.

De la respuesta que recibimos del Ayuntamiento cabía concluir nuestras actuaciones pues se nos dio cuenta del archivo de los expedientes sancionadores de tráfico que motivaron la presentación de la queja, añadiendo que los errores detectados serán corregidos en los próximos expedientes para lo que se han dado las oportunas órdenes a los agentes de la Policía Local en cuanto a la formulación de los boletines de denuncia. También se anunciaba la corrección de las deficiencias detectadas en cuanto a la notificación a los infractores. Por tanto, ante la plena aceptación municipal de la resolución formulada y al haberse archivado el expediente sancionador que afectaba al interesado, concluimos nuestras actuaciones.

2.2.2.2. Problemas con la regulación del tráfico en nuestras ciudades y vías públicas.

La interesada de la **queja 12/6552** nos exponía, en su calidad de coordinadora en Sevilla de un evento deportivo en el que participaban menores de edad, organizado por una ONG, que el pasado 8 de Marzo de 2012 se encontraba en el Puente de Triana, en Sevilla, evento para el que se contaba con autorización de corte de tráfico de 12 a 14 horas. Añadía que, ante la no llegada a tiempo de la Policía Local, de la que se había solicitado su colaboración para dicho corte y ante la presencia en el lugar de 120 niños de unos diez años convocados para el evento, por razones de seguridad de los niños y para poder celebrar con normalidad el evento, procedió a cortar el tráfico interponiendo su vehículo, por lo que había sido sancionada por parte del Ayuntamiento de Sevilla, sanción que ella consideraba injusta por lo que interpuso el correspondiente recurso de reposición.

Tras admitir a trámite la queja y dirigirnos al Ayuntamiento de Sevilla, éste, en su respuesta, nos daba cuenta de la desestimación del recurso de reposición interpuesto por la reclamante contra la resolución dictada en el expediente sancionador que se le fue incoado, fundamentándose, en síntesis, en que ella misma en sus alegaciones no niega la veracidad de los hechos y reconoce que colocó su vehículo obstaculizando el tráfico y se negó a retirarlo a petición de la Autoridad competente.

Al respecto, por parte de esta Institución, no cabe cuestionar la conformidad a derecho de la resolución dictada, al haberse emitido por órgano competente en el uso de las competencias atribuidas y al amparo de la legislación de seguridad vial que se ha considerado aplicable al caso.

No obstante, existe un aspecto de los hechos que no había sido objeto de respuesta por parte del Ayuntamiento. Es más, la propia Agencia Tributaria de Sevilla expone que las cuestiones relativas a la actuación de la Policía Local en cuanto al corte de la vía solicitado, escapan a las competencias propias del Departamento de Gestión de Sanciones, debiendo solicitarse a quien corresponda las explicaciones oportunas.

Y es que era claro el hecho de que la solicitante solicitó autorización para la celebración de un acto en el Puente de Triana con el consiguiente corte de tráfico entre las 12 y 14 horas del día 8 de Marzo de 2012. Autorización que le fue concedida y para la que habrían debido adoptarse las medidas oportunas a fin de que dicho corte de tráfico se hubiera efectuado en tiempo y forma por parte de la Policía Local.

Pues bien, la reclamante alegaba que, sintiéndose responsable de la seguridad de un importante número de menores y ante la incomparecencia de la Policía Local en la hora de comienzo del acto, fue ella misma la que se vio obligada a efectuar el corte de tráfico interponiendo su vehículo a fin de evitar males mayores.

La decisión adoptada fue objeto de sanción y por los motivos expuestos nosotros no la cuestionamos, pero resulta poco explicable que los Agentes que allí llegaron, desconocieran la celebración del acto y que, una vez informados por la reclamante de la causa de la interposición del vehículo no procedieran a solicitar información a los Servicios Centrales sobre la autorización o no del citado acto y a adoptar las medidas inmediatas para garantizar la seguridad de los asistentes al mismo, menores en su mayor parte. Ello, con el resultado de que un acto programado y autorizado no se pudo celebrar por una, en principio, clara descoordinación de los servicios de la Policía Local.

Por ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla **Sugerencia** para que dictara las instrucciones oportunas para que se emitiera informe sobre, en primer lugar, la causa de que la Policía Local no adoptara las medidas oportunas para que a la hora establecida se celebrara el evento que estaba debidamente autorizado, desplazando a este lugar a la policía local para garantizar la seguridad vial en la zona, teniendo en cuenta que, además, como ya hemos comentado este acto iba a contar con una importante presencia de menores.

En segundo lugar, para que se investigara si los agentes que intervinieron en los hechos expuestos evacuaron consulta para verificar si el citado evento estaba autorizado y en tal caso adoptar las medidas pertinentes a los efectos mencionados.

En la primera respuesta que nos remitió el Ayuntamiento de Sevilla a nuestra resolución se nos daba cuenta de las circunstancias que determinaron la incoación de expediente sancionador de tráfico a la reclamante y que justifican la sanción impuesta. Sin embargo, tuvimos que recordar que esta Institución había formulado Sugerencia, en relación con este asunto, de que la Alcaldía dictara las instrucciones oportunas para que se emitiera informe sobre, en primer lugar, la causa de que la Policía Local no adoptara las medidas oportunas para que, a la hora establecida, se celebrara el evento que estaba debidamente autorizado, desplazando a este lugar a la Policía Local para garantizar la seguridad vial en la zona, teniendo en cuenta que, además, como ya hemos comentado este acto iba a contar con una importante presencia de menores y, en segundo lugar, para que se investigara si los agentes que intervinieron en los hechos expuestos evacuaron consulta para verificar si el citado evento estaba autorizado y en tal caso adoptar las medidas pertinentes a los efectos mencionados.

En cuanto a la segunda cuestión, en el informe remitido se aclaraba que las gestiones realizadas por los agentes intervinientes en su propio Distrito Policial de Triana-Los Remedios y en la Oficina de Coordinación de Distritos para saber si el evento estaba autorizado resultaron infructuosas.

Por ello, esta Institución siguió considerando preciso aclarar la causa por la que, ante un evento debidamente autorizado, no se informó a la Policía Local con objeto de adoptar las medidas de protección y seguridad necesarias en el Puente de Triana. Por ello, reiteramos la Sugerencia antes citada, interesando que se aclarara la causa de la

descoordinación entre instancias municipales producida en este caso y para que nos indicaran las medidas adoptadas para que no vuelvan a producirse circunstancias similares.

En la nueva respuesta que nos remitió el Ayuntamiento, la Delegación de Movilidad confirmó que la reclamante solicitó el corte de tráfico del Puente de Triana para la celebración de un evento de la ONG que representa, solicitud que fue concedida, de lo que se dejó constancia en el CECOP, ignorándose la causa por la que la Policía Local desconocía esta autorización.

Lo cierto es que nuestra Sugerencia pretendía, en relación con este asunto, que la Alcaldía dictara las instrucciones oportunas para que se emitiera informe sobre, en primer lugar, la causa de que la Policía Local no adoptara las medidas oportunas para que, a la hora establecida, se celebrara el evento que estaba debidamente autorizado, desplazando a este lugar a la Policía Local para garantizar la seguridad vial en la zona, teniendo en cuenta que, además, este acto iba a contar con una importante presencia de menores y, en segundo lugar, para que se investigara si los agentes que intervinieron en los hechos expuestos evacuaron consulta para verificar si el citado evento estaba autorizado y en tal caso adoptar las medidas pertinentes a los efectos mencionados.

La segunda cuestión quedó aclarada en su anterior respuesta, dando cuenta de las gestiones infructuosas realizadas por los agentes comparecientes en el lugar a fin de conocer si el evento estaba autorizado.

Lo cierto es que las respuestas de la Alcaldía no han permitido determinar la razón de la aparente descoordinación entre instancias administrativas del Ayuntamiento y tampoco se nos informó de medida alguna para evitar nuevas situaciones como la presente en el futuro. Por tanto, entendimos que no se había aceptado nuestra resolución, aunque de forma motivada, por lo que procedimos a incluir la presente queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacando que, en este caso, sí se había producido respuesta del órgano al que dirigimos nuestra resolución, dando así por concluidas nuestras actuaciones.

La interesada de la **queja 12/3847** nos indicaba, en síntesis, que la calle en la que reside, en el municipio granadino de Santa Fe, es peatonal, pero hace años se arrancaron los pivotes que impedían la circulación de vehículos, por lo que, ahora, en ella aparcen, siempre según la interesada, hasta tres vehículos industriales de gran tamaño que, en su caso concreto, le tapan la puerta y las ventanas de su vivienda por que en la calle no hay aceras y se ve encerrada sin luz del día y sin que se pueda airear su vivienda. Denunciaba los hechos ante la Policía Local, que les dice a los conductores que está prohibido aparcar pero no los sanciona, con lo que no se mueven los vehículos. Había presentado también diversos escritos ante el Ayuntamiento, incluso con firmas de varios vecinos, solicitando la instalación de los pivotes, pero no había obtenido ningún resultado. Cuando había discutido con los conductores de los vehículos, en dos ocasiones sufrió agresiones con posterior juicio de faltas.

El Ayuntamiento, aunque se mostró partidario de atender la propuesta de la interesada, nos indicó que hasta que no ultimaran el plan sobre ordenación de tráfico y movilidad del resto del municipio, no podía adoptar las medidas oportunas a tal fin, pero no mencionaban plazo alguno para su adopción. Por ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del municipio granadino de Santa Fe **Sugerencia** de que, sin perjuicio de las futuras soluciones que, en orden a la regulación del tráfico en el centro histórico de esa población,

contemple el futuro plan sobre la ordenación del tráfico y movilidad, cuya elaboración y entrada en vigor no es previsible a corto plazo, se propiciara una solución al problema que afecta de forma cotidiana a la reclamante, resolviendo de forma razonada y sin dilaciones acerca de su solicitud de que sea repuesto algún tipo de elemento que impida el acceso de vehículos a la calle donde reside y que sean sancionadas las reiteradas infracciones que se producen al estacionar vehículos en ella.

Sin embargo, a pesar de nuestras actuaciones posteriores, no recibimos respuesta de la citada Corporación Local a esta resolución, por lo que, finalmente, tuvimos que proceder a incluir la misma en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, destacando la falta de respuesta de la Alcaldía-Presidencia a nuestra resolución.

Esta Institución abrió de oficio la **queja 13/4415** cuando detectamos, con ocasión de las investigaciones que estamos llevando a cabo por los problemas y riesgos que se plantean en los espacios públicos de nuestras ciudades y, más concretamente, en relación con la seguridad de las zonas peatonales, la instalación de un gran número de contenedores en lugares completamente inapropiados desde la perspectiva de la seguridad vial.

Se trata de recipientes o depósitos de cierto volumen que se utilizan para la recogida de residuos de distinta naturaleza, tales como residuos orgánicos, recipientes, papel, ropa usada, aceites vegetales, etc. El problema que plantea su localización inadecuada ha sido objeto de atención en distintas ocasiones en los medios de comunicación, al invadir zonas peatonales, ser inapropiado desde un punto de vista estético y, sobre todo, habida cuenta de su incidencia en la seguridad vial de conductores y peatones.

Sin embargo, por motivos poco explicables, teniendo en cuenta la gran sensibilidad que la ciudadanía va teniendo sobre las cuestiones relacionadas con la seguridad vial y la calidad del espacio peatonal, no sólo hay centenares de contenedores ubicados en lugares inapropiados desde hace años, sino que continúan colocándose nuevos contenedores en sitios insólitos siendo, suponemos, en el mejor de los casos, criterios de eficiencia en el servicio de recogida de residuos lo que lo motiva, pero sin que se tengan en cuenta sus efectos negativos en otros intereses públicos que deben ser protegidos.

A título meramente de ejemplo de prácticas inadecuadas a la hora de ubicar los contenedores, mencionamos los siguientes supuestos cuya existencia ha sido plenamente verificada por los Asesores de esta Institución en distintos lugares de municipios de Andalucía:

1. Contenedores situados junto a pasos de peatones que impiden, o limitan, extraordinariamente la visión de peatones y conductores a la hora de utilizar los pasos de cebra. Hecho éste especialmente grave por las consecuencias y responsabilidades que se pueden generar respecto de menores, personas discapacitadas y mayores, aunque suponen un riesgo potencial para toda la población.

2. Contenedores situados cerca de las entradas/salidas de centros educativos.

3. Contenedores situados cerca, a veces en el mismo vértice, de cruces de calles y calzadas.

4. Contenedores situados, total o parcialmente, sobre aceras o carril bici u otros espacios de uso público.

5. Contenedores que invaden, limitando u obstaculizando su uso, plazas de aparcamientos, paradas destinadas al transporte público, salidas de garajes, zonas de carga, etc.

Sirvan estos ejemplos como botón de muestra del problema que comentamos aunque, por supuesto, no agotan, ni suponen un catálogo cerrado, de las disfuncionalidades, deficiencias y situaciones de riesgo que se observan con motivo de la indebida localización de estos recipientes.

Nos consta que esta cuestión ha sido, ya, objeto de atención en alguna ocasión e, incluso, por ejemplo, en lo que concierne a algunas ciudades de Andalucía, la Fiscalía de Seguridad Vial ya mostró su preocupación por este asunto hace tiempo. Con motivo de ello, sabemos que se reubicaron cientos de contenedores pero, no nos engañemos, el problema no está, en modo alguno, resuelto e, incluso, hemos podido comprobar fehacientemente que, en ciudades donde se asumió hace algún tiempo una intervención con esta finalidad el problema no se ha resuelto en absoluto y, actualmente, necesita una actuación global y de entidad para afrontarlo.

De acuerdo con todo ello, nos dirigimos a la Federación Andaluza de Municipios y Provincias de Andalucía para que, dado el riesgo que, para personas y bienes, se pudiera derivar de la indicada localización de los contenedores, las graves consecuencias que puede tener para las personas con dificultades de movilidad, así como la responsabilidad patrimonial que pudiera derivarse, si se demostrara que en la producción de un accidente ha tenido una clara incidencia, un nexo causal, la ubicación de estos contenedores, y con objeto, también, de mejorar, en todo caso, la calidad ambiental de nuestro espacio urbano y le formulamos a su Presidencia **Sugerencia** para que estudiara la conveniencia de elaborar, por parte de los municipios andaluces de cierta entidad de población, planes de actuación, incluyendo una programación temporal de actuaciones, destinados a:

1. Supervisar la inadecuada localización de los contenedores en los supuestos mencionados en este escrito y en otros que, a juicio de quienes realicen la inspección, pudieran perjudicar otros intereses públicos o generales. Dentro de esa actuación se debe priorizar la valoración del riesgo que, para conductores y peatones, suponen determinadas ubicaciones de los contenedores.

2. Fijar, por la Delegación Municipal con competencias en materia de movilidad, los criterios que se deben tener en cuenta los servicios de medio ambiente, limpieza y recogida de basuras a la hora de ubicar nuevos contenedores, que permitan evitar situaciones como las que hemos mencionado en este escrito.

3. Valorar la posibilidad de que, una vez que se tenga realizado un mapa de contenedores, con indicación del riesgo que supone, se programe su reubicación y se establezca a partir de ese momento la exigencia de que todo cambio en la ubicación de

estas instalaciones debe hacerse con el previo visto bueno de la Delegación Municipal que posea competencias en movilidad.

En su escrito de respuesta, la FAMP nos dio cuenta de la Circular que se ha remitido a los Gobiernos Locales Andaluces transcribiendo la Sugerencia formulada por esta Institución acerca de la ubicación de contenedores en la vía pública.

Debemos agradecer la colaboración prestada, esperando que, atendiendo a lo expuesto en dicha Sugerencia, los municipios andaluces de cierta entidad de población aprueben planes de actuación, con su correspondiente programación temporal, destinados, en síntesis, a supervisar y corregir posibles localizaciones inadecuadas de contenedores en la vía pública, así como a fijar y determinar para el futuro los criterios para decidir nuevas colocaciones de estos elementos.

Entendemos que ello redundará positivamente en la reducción de obstáculos para las personas que presentan dificultades de movilidad y mejorará la seguridad viaria y peatonal.

2.2.2.3. Servicio público de viajeros.

Tenemos que destacar, en primer lugar, la **queja 13/1135** que abrimos de oficio cuando, a través de una carta al director publicada en un medio de comunicación, conocimos el mal estado en que se encuentra la estación de autobuses de Motril (Granada). En ella se denunciaba el mal estado y precariedad de sus instalaciones, su falta de funcionalidad y su diseño arcaico y obsoleto, pero, sobre todo, la queja principal es su supuesta falta de seguridad para trabajadores y viajeros.

Durante la realización del Informe Especial al Parlamento de Andalucía *Las Estaciones de Autobuses en Andalucía*, editado en Diciembre de 1999, esta Institución ya detectó diversas deficiencias en esta estación de titularidad privada, tales como barreras arquitectónicas, dársena sin cubrir, limpieza regular, carencia de megafonía o tablero electrónico de información, por lo que consideramos que se trataba de una instalación mejorable. Cabía suponer que el paso de los años y la insuficiencia de los arreglos precisos habrá podido deteriorar aún más esta estación de autobuses que registra un elevado número de usuarios.

En una primera respuesta, la citada Dirección General nos comunicó que, al tratarse de una estación de titularidad privada no estaba sujeta a sus servicios de inspección, pero que existía un Convenio firmado con el Ayuntamiento de Motril para construir una estación nueva, pendiente de disponibilidad presupuestaria.

Por nuestra parte, comunicamos que a pesar del carácter privado de la actual estación, dado que previsiblemente aún deberá estar en uso durante un plazo de tiempo importante, interesábamos que se requiriera a dicha entidad que mejorara el estado de conservación y limpieza de las instalaciones, así como sus paneles de información y señalización y, en especial, se solucionen los problemas de seguridad que, en la actualidad, deben sufrir viajeros y trabajadores.

En su último informe, la Dirección General nos decía que la empresa arrendataria anunciaba obras de asfaltado de la estación antes del 15 de Septiembre de 2013, así como trabajos de pintura, sustitución de letrero y revisión de la instalación

eléctrica durante los primeros meses de 2014. Tales actuaciones resultan imprescindibles, por lo que demandamos en nuestro escrito de cierre que sean ejecutadas en los plazos anunciados, así como que se adopten aquellas otras medidas que permitan garantizar la conservación y limpieza de estas instalaciones y, en especial, la seguridad de usuarios y trabajadores de la estación.

En todo caso, trasladamos que, pese a que conocemos que no resulta posible, a fecha de hoy, concretar un plazo para contar con disponibilidad presupuestaria para ejecutar la construcción de un nuevo apeadero en Motril, dadas las restricciones impuestas para cumplir el objetivo del déficit, la conveniencia de que, en cuanto sea factible, sea incluida esta actuación en los correspondientes presupuestos. Con ello, dimos por concluidas nuestras actuaciones en este expediente de queja.

En cuanto a las deficiencias en los servicios públicos de viajeros, podemos citar la **queja 12/5609** que abrimos de oficio cuando conocimos, a través de los medios de comunicación, que la denominada Plataforma Vecinal de la Zona Norte del municipio de Granada había recogido dos mil firmas a fin de trasladar a ese Ayuntamiento de Granada el descontento existente entre dichos vecinos con la supresión de distintas paradas de las líneas 1, 8 y 15.

Se afirmaba que los recorridos y paradas suprimidas son aquellos que atraviesan las zonas interiores de las barriadas de la zona, lugares en los que residen muchos ciudadanos y en los que se ubican algunos de los organismos municipales y autonómicos a los que se debe acudir con frecuencia para recibir asistencia sanitaria o realizar trámites burocráticos. Concretamente se manifestaba que se dificultaba el acceso de los vecinos afectados a la Estación de Autobuses, al Centro de Salud, a Servicios Sociales y al Centro Cívico del distrito norte.

Finalmente, el Ayuntamiento nos comunicó que, en aquellos momentos, tras conocer la propuesta de esta Plataforma Vecinal, se había paralizado el expediente de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Granada al objeto de estudiarla y modificar los extremos que fuesen razonables del modelo de transporte proyectado. Por ello, solicitamos que se nos mantuviera informados de la decisión final que se adopte en cuanto a esta propuesta, señalando aquellos aspectos de la misma que finalmente han podido ser incorporados al Plan de Movilidad que se desea aprobar, valorando positivamente la voluntad municipal de realizar un esfuerzo para dar cobertura en lo posible a estas demandas a pesar de los costes que conlleve, por tratarse de una zona con necesidad de transformación social.

Esta Institución abrió de oficio la **queja 12/5776** al tener conocimiento, a través de los medios de comunicación, del aumento de tarifa del servicio de autobús al Aeropuerto de Sevilla que, según estas noticias, se atribuía a presiones del sector del taxi para evitar su excesiva competencia. A esta queja unimos otra que se presentó a instancia de parte, la **queja 13/123**, denunciando, básicamente, los mismos hechos.

Del informe que recibimos del Área de Planificación del Transporte y Calidad del Ayuntamiento de Sevilla, se constataba que la subida de la tarifa asciende, según nuestros cálculos, a un 66,6% sobre la anterior siempre con el IVA incluido. Se argumentaba la necesidad de esta medida en el hecho de que se corresponde con el coste real del servicio, por tratarse de una línea de carácter especial debido a su horario de funcionamiento, recorrido y longitud, lo que determina mayores costes de explotación. En cualquier caso,

consideramos que estas singularidades de la línea son las mismas que han regido durante el año 2012 y años anteriores. Sin embargo, la tarifa era menor que la que se pretende aprobar ahora. En definitiva, defendíamos que las características de la línea en los aspectos mencionados no presentan diferencias que permitan justificar un aumento de tarifa tan elevado.

Por el contrario, sí lo es que la línea se amplíe hasta la estación de autobuses de Plaza de Armas, lo que determina un aumento de recursos de un 20%, según se nos señala, con el consiguiente aumento de costes en igual proporción. Siendo así las cosas, cabría admitir razonable una subida de tarifa en ese 20% mas el índice del coste de la vida, pero aún así, cifrando la subida de costes en más de un 20% aproximadamente, nos encontramos ante un aumento de otro 40% para que el no apreciamos, dicho sea con las debidas reservas, justificación, siempre y cuando durante 2012 la línea no haya resultado más deficitaria que en años anteriores.

Así las cosas, transmitimos a la Alcaldía nuestra preocupación ante el hecho de que, en un periodo de crisis y restricciones económicas de todo tipo en los ingresos de la ciudadanía, se produzcan subidas de servicios públicos que graven aún más las maltrechas economías domésticas y que no parezcan debidamente justificadas por el aumento del coste de explotación del mismo.

Fue preciso añadir que, precisamente, los servicios al Aeropuerto, además de por los residentes en esta capital, son utilizados por un abundante número de visitantes y turistas, circunstancia que determina que la medida, cuando menos, pueda considerarse perjudicial para un sector como el turístico que, en muchos aspectos, es vital para la economía de la ciudad.

Pero es más, en el supuesto de que un estudio económico riguroso permitiera acreditar que la subida se ajusta al coste real de explotación, también lo será que dicho coste real se habrá producido durante varios ejercicios y no de modo súbito en el último año, razón por la que la subida de tarifas también debería efectuarse de forma progresiva y no de una vez y precisamente cuando el deterioro de la capacidad económica de la ciudadanía está siendo más evidente.

Por último, lo manifestado en el sentido de que se trata de una tarifa que está en línea o es inferior a la de otras ciudades con recorridos similares, debería acreditarse de forma más detallada, puesto que es difícil establecer tal conclusión ante las distintas características de este servicio en otras ciudades que dificultan su comparación.

En todo caso, quisimos dejar claro que esta Institución no cuestiona, en modo alguno, la legalidad de la medida, sino su oportunidad, habida cuenta de que una subida tarifaria de más del 60 %, de un año para otro, parece excesiva para las personas usuarias del servicio en los tiempos actuales.

Por ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla **Sugerencia** de que, si por parte de esa Alcaldía se comparten las apreciaciones recogidas en las consideraciones de esta resolución, la subida tarifaria prevista se realizara de forma escalonada en el tiempo, a fin de no hacer tan gravoso, para las personas usuarias de este servicio, un aumento tan elevado como el que se tiene previsto realizar.

Tras recibir la respuesta del Ayuntamiento de Sevilla a nuestra resolución, en ella se defendía la subida del precio del autobús al Aeropuerto basándose en que debe destinar más vehículos, se ha producido la contratación de dos personas para reducir las colas para la adquisición del billete en el Aeropuerto y se ha mejorado la regularidad y puntualidad. Añadía que todo ello ha supuesto un aumento real del coste del servicio, por lo que consideran que la subida del billete se encuentra justificada.

Se trata de argumentos respetables, pero que no atienden a nuestra Sugerencia en el sentido de que, en el actual contexto económico, lo adecuado era, en todo caso, una subida escalonada en varios ejercicios anuales. Por todo ello, estimando que, en definitiva, aunque de forma argumentada, no se había aceptado la Sugerencia formulada, incluimos la presente queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En la **queja 12/4173** se dirigió a nosotros la madre de un menor que solicitó una bicicleta en el Consorcio de Transporte Metropolitano de Sevilla. Nos indicaba que su hijo no pudo acceder a este préstamo gratuito al no contar con un teléfono móvil, requisito obligatorio para acceder al servicio y que viene establecido en el punto 3 de las Condiciones Generales del Contrato, que ella transcribe textualmente: "*La primera vez que el/la usuario/a acceda al servicio de préstamo deberá consignar obligatoriamente un número de teléfono móvil, cuyo funcionamiento y veracidad será comprobado en el mismo momento de la formalización del contrato, sin esta premisa no será posible acceder al servicio*".

Trasladamos al Consorcio las alegaciones de la interesada de que se establezcan otros posibles canales de comunicación directa entre el Consorcio y los usuarios, tales como el teléfono del domicilio habitual o el del centro de trabajo o, incluso, el correo electrónico y solicitamos un pronunciamiento al respecto. En caso de que no fuera posible acceder a dicha solicitud, solicitamos que se nos indicaran las razones por las que se descarta tal posibilidad, dado que es cierto que es posible que haya personas que no dispongan de teléfono móvil, impidiéndoles ello acceder a este servicio.

El Consorcio de Transportes del Área de Sevilla nos remitió respuesta en la que se muestra la disposición favorable a cambiar la cláusula 3ª de las condiciones generales del contrato de préstamo gratuito del servicio bus-bici para que, en síntesis, se contemple la necesidad de consignar un número de teléfono, preferentemente móvil.

Así las cosas, entendimos que había sido aceptada la pretensión al respecto de la interesada ya que, tras dicho cambio, no será preciso que se disponga de un teléfono móvil para acceder al servicio y será suficiente con un teléfono fijo, con lo que dimos por concluidas nuestras actuaciones.

El interesado de la **queja 12/2165** exponía que tenía antecedentes penales por un delito de tráfico de drogas en el que incurrió siendo joven encontrándose totalmente rehabilitado. El problema era que, al intentar obtener el permiso municipal de conducción de taxis en el Ayuntamiento de Sevilla, se le informó verbalmente que se le denegaría el mismo debido a los antecedentes penales que constaban de su persona.

Con la admisión a trámite de la misma pretendíamos conocer la posición del Ayuntamiento de Sevilla, ante la pretensión del reclamante de obtener el permiso municipal de conducción de taxis, los fundamentos normativos que motivaron la denegación de la misma.

Lo cierto es que el Ayuntamiento sustenta la exigencia de carecer de antecedentes penales para la obtención de este permiso en las bases para la obtención del mismo aprobadas por el Consejo de Gobierno del Instituto del Taxi, en sesión celebrada el día 17 de Enero de 2012, y por la Excm. Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 17 de Febrero de 2012, en la que, asimismo, se ordenó por la Alcaldía la ejecución del acuerdo. Se indicaba, en todo caso, que otros municipios establecen asimismo este requisito y que *“el motivo es que la actividad de autotaxi tiene la consideración de servicio de interés general, al tratarse de una actividad dirigida al público que se realiza por particulares”*.

Por tanto, concluimos que el Ayuntamiento de Sevilla no invoca, a la hora de adoptar este acuerdo, ninguna otra normativa estatal o autonómica ni la correspondiente Ordenanza municipal del Taxi.

Pues bien, el artículo 44 de la de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, exige el requisito de la honorabilidad para estar capacitado profesionalmente para el ejercicio de la profesión de transportista, concretando que dicha honorabilidad se reconocerá a aquellas personas que no hayan sido condenadas por sentencia firme, por delitos dolosos, con pena igual o superior a prisión menor, en tanto no hayan obtenido la cancelación de la pena o que no hayan sido condenadas por sentencia firme a pena de inhabilitación o suspensión, salvo que se trate de pena accesoria y la profesión de transportista no tuviera relación con el delito.

Sin embargo, la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de Junio, vino a declarar que, entre otros, no eran básicos los artículos 42 a 46 de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres, preceptos que regulan las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional como transportista de viajeros. Por ello, debemos remitirnos a la normativa autonómica para verificar los requisitos que resultan exigibles a aquellas personas que quieran desarrollar esta profesión en el ámbito territorial de nuestra Comunidad Autónoma.

Con la Ley 2/2003, de 12 de Mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, y así se señala expresamente en su exposición de motivos, se pretenden regular los transportes urbanos, materia que era preciso regular legalmente como consecuencia de la antes citada Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de Junio. Esta Sentencia declaró inconstitucionales los artículos de la Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, relativos a los citados transportes urbanos, al considerar autonómica la competencia para legislar sobre la materia.

El artículo 14 de la citada Ley 2/2003 dispone que la prestación de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo de hasta nueve plazas, incluido el conductor, precisará la previa obtención de la correspondiente licencia otorgada por el Ayuntamiento o, en su caso, por el ente que resulte competente en el supuesto de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta a las que se refiere el artículo 18 de la misma Ley. Se añade que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio en el municipio, se ajustará a sus normas específicas, establecidas mediante la correspondiente Ordenanza Municipal, de acuerdo con la normativa autonómica y estatal en la materia.

Reglamentariamente, la Comunidad Autónoma, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte, podrá establecer normas, entre otras cuestiones, en materia que afecte al otorgamiento, modificación o extinción de las licencias, así como al régimen de prestación de los servicios. Al amparo de ello, recientemente entró en vigor el Decreto 35/2012, de 21 de Febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo. El capítulo IV del Título II establece los requisitos para dedicarse a la actividad del taxi.

Su artículo 4 dispone que los municipios podrán aprobar Ordenanzas aplicables al establecimiento y prestación del servicio del taxi regulando, entre otras materias, los requisitos exigibles a los conductores y conductoras, concretando el artículo 29 los requisitos que, como en el caso que nos ocupa, deben cumplir las personas que hayan de conducir, enumerando en su apartado 2 las condiciones de expedición del certificado de aptitud que son:

a) Que conoce suficientemente el municipio, sus alrededores, paseos, situación de lugares de ocio y esparcimiento, oficinas públicas, hospitales, centros oficiales, hoteles principales, estaciones ferroviarias o de autobuses y aeropuerto, y los itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino, así como la red de carreteras en la Comunidad Autónoma.

b) Que conoce el contenido del presente Reglamento y de las Ordenanzas municipales reguladoras del servicio de taxi y las tarifas vigentes aplicables a dicho servicio.

c) Que cumple cualesquiera otros requisitos que puedan resultar de aplicación de acuerdo con la legislación vigente y las Ordenanzas que rijan la prestación del servicio.

La conclusión que cabe extraer de todo lo dicho es que la normativa legal y reglamentaria del sector no establece en ningún caso que las personas que hayan de conducir el taxi deban carecer de antecedentes penales. Tampoco lo contempla como requisito añadido la Ordenanza Municipal Reguladora del Servicio Urbano de Transportes en Automóviles Ligeros en el municipio de Sevilla.

Esta Institución considera que una medida de este tenor que, en definitiva, viene a restringir y a dificultar el acceso al trabajo reconocido en el artículo 35 de la Constitución y podría constituir una decisión sin amparo legal o reglamentario contraria al principio de no discriminación por circunstancias personales o sociales que recoge el artículo 14 de nuestra Carta Magna, por lo que debería encontrarse debidamente justificada y regulada y no dictarse al amparo de unas bases para la obtención del certificado de aptitud aprobadas por el Consejo de Gobierno del Instituto del Taxi y la Junta de Gobierno Local.

Distinto sería si una normativa con el adecuado rango legal hubiera establecido, conforme determina el artículo 53 de la Constitución Española, una limitación, por tener antecedentes penales que guarden relación con la actividad a desarrollar, en el acceso a este tipo de puestos de trabajo vinculados con la prestación de un servicio público.

Pero es que, además, estamos persuadidos de que medidas como la cuestionada por esta resolución, pueden contravenir, ante su ausencia de amparo legal y motivación suficiente, el mandato constitucional recogido en el artículo 25.2 de la

Constitución que dispone que las penas privativas de libertad y las medidas de seguridad estarán orientadas hacia la reeducación y reinserción social.

En este orden de cosas, trasladamos a ese Ayuntamiento la preocupación de esta Institución por personas y colectivos que, en un momento de especial dificultad en el acceso al trabajo debido a la crisis económica, se encuentran con obstáculos añadidos que también dificultan su reinserción social y las pueden condenar a una pena no impuesta de marginalidad en el seno de la sociedad a la que pretenden reintegrarse plenamente y en condiciones de igualdad. En tal sentido, las Administraciones Públicas deben anular y evitar posibles prejuicios que existan en la sociedad que dificulten la reinserción y el acceso al trabajo de aquellas personas que, ya en su día, cumplieron las penas que les fueron impuestas.

A mayor abundamiento, el artículo 73.2 de la Ley Orgánica General Penitenciaria señala que los antecedentes no podrán ser en ningún caso motivo de discriminación social o jurídica. Mandato suficientemente claro y explícito y que el acuerdo de ese Ayuntamiento de exigir la ausencia de antecedentes penales para la conducción de taxis podría incumplir.

No obstante, no es posible negar que existen bastantes supuestos en los que, para el ejercicio de diversas profesiones, se exige la carencia de antecedentes penales, aunque se trata de supuestos suficientemente amparados y justificados por una normativa legal que los regula, lo que no ocurre en este caso.

Ese Ayuntamiento justifica su decisión en el hecho de que la actividad de autotaxi tiene la consideración de servicio de interés general, al tratarse de una actividad dirigida al público que se realiza por particulares. Se estaría justificando, por tanto, la decisión adoptada por similares razones a las que, en otras profesiones, se exige igualmente la carencia de antecedentes penales.

Sin embargo, el Estatuto Básico del Empleado Público, regulado por la Ley 7/2007, de 12 de Abril, claro exponente de servicio de interés general, no exige carecer de antecedentes penales para acceder a la función pública, sino únicamente no encontrarse inhabilitado por resolución judicial. Y si no es exigible para el ejercicio de la función pública en general tal requisito, debe cuestionarse que lo sea para la conducción de autotaxis.

Por todo ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla **Recomendación** de que se procediera a dejar sin efecto la exigencia de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso municipal de conducción de autotaxis en las bases para la obtención del mismo aprobadas por el Consejo de Gobierno del Instituto del Taxi en sesión celebrada el día 17 de Enero de 2012 y por la Excm. Junta de Gobierno Local en la ciudad de Sevilla, a fin de evitar una discriminación que debe entenderse expresamente prohibida por la Ley y que obstaculiza la reinserción social y el acceso al trabajo de personas que, más acusadamente por tener antecedentes penales, sufren la actual dificultad de acceso al mercado laboral.

Todo ello con la finalidad de suprimir una decisión administrativa que supone un tratamiento discriminatorio a personas que ya han cumplido las penas que les fueron impuestas, promoviendo así una actitud social de solidaridad y apoyo a estas personas que tienen una manifiesta voluntad de reinserción en el seno de la sociedad.

Recibida la respuesta municipal, de su contenido se desprendía la no aceptación de la Recomendación formulada, pues descartaba, con argumentos que no compartimos, la aplicación a este supuesto de los artículos 14 y 25.2 de la Constitución Española y 73.2 de la Ley General Penitenciaria que, a juicio de esta Institución, obligarían a dejar sin efecto, como señalaba la Recomendación, la exigencia de carecer de antecedentes para la obtención del permiso municipal de conducción de autotaxis en las bases para la obtención del mismo aprobadas por el Consejo de Gobierno del Instituto del Taxi y por la Excm. Junta de Gobierno Local de Sevilla. Por ello, en cumplimiento de nuestra ley reguladora, tuvimos que dar por concluidas nuestras actuaciones, incluyendo este expediente de queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

2.2.2.4. Pasos a nivel.

Esta Institución abrió de oficio la **queja 11/121** cuando tuvimos conocimiento, a través de los medios de comunicación, del accidente ferroviario acaecido el 16 de Enero de 2011 en la línea Almería-Sevilla, tras el alcance por parte de un tren que cubría dicha línea de un camión que atravesaba el paso a nivel sin barreras situado aproximadamente a un kilómetro y medio de la localidad de Gillena (Sevilla). El accidente, según estas noticias, provocó cuatro heridos leves y el corte del tráfico ferroviario durante unas horas, quedando restablecido sobre las 20,20 horas del mismo día. Las noticias señalaban que se ignoraba la causa por las que el camión se encontraba indebidamente sobre la vía, toda vez que se trataba de un paso a nivel sin barreras, pero con señalización acústica y luminosa.

Tras las diferentes actuaciones realizadas tanto con la Consejería de Fomento y Vivienda, titular de la carretera, como con ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, hemos conocido, finalmente, que tras estudiar las posibles soluciones para mejorar la seguridad del paso a nivel, se ha optado por la supresión del mismo, concentrando la circulación a través de nuevos caminos de enlace hacia el paso a nivel de clase B, situado en el punto kilométrico 15/500 de dicha línea ferroviaria. En tal sentido, se anuncian próximas reuniones entre ambas Administraciones para concretar las actuaciones y los términos para la ejecución y financiación de esta propuesta.

Pues bien, esta información nos permite concluir que, finalmente y a medio plazo, podrá quedar suprimido el paso a nivel cuya seguridad se cuestionaba por lo que, esperando que todas las actuaciones precisas para ello sean realizadas con la mayor celeridad posible con objeto de evitar posibles nuevas situaciones de riesgo, estimamos que nos encontrábamos ante un problema en vías de solución, dando así por concluidas nuestras actuaciones en este asunto.

SECCIÓN CUARTA: QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS

I.- DE LAS QUEJAS REMITIDAS A OTRAS INSTITUCIONES SIMILARES.

URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En la **queja 13/5896**, el portavoz de una plataforma ciudadana de Loja (Granada), planteaba su completa disconformidad con el trazado del AVE Antequera-Granada a su paso por la localidad de Loja y, en apoyo de esta oposición habían recogido 10.846 firmas de vecinos de la zona. Dicha disconformidad la fundamentaba en que el proyecto original y aprobado, en su día, contemplaba que todo el trayecto desde Antequera hasta Granada cumpliera con todos los requisitos de la Alta Velocidad y, entre ellos, que contara con doble vía y demás requisitos inherentes a este tipo de infraestructura. Con esas características se había aprobado la denominada Variante Sur pero que, recientemente, había sido sustituida por el trazado que motivaba la queja y que, según nos decía, no cumplía con los requisitos exigidos para ser considerada como una vía de Alta Velocidad de características similares a las que estaba prevista en todo el resto de trayecto y se trataba de una solución "*provisional*" en la que se iban a invertir unos 80 millones de euros y que implicaría consecuencias más negativas para los vecinos de esta zona.

El Ayuntamiento de Loja, en dos acuerdos adoptados por el Pleno de la Corporación Municipal, aprobó por unanimidad de todos los grupos políticos con representación en el mismo, instar al Ministerio de Fomento a que se ejecutara la "Variante Sur" tal y como estaba aprobada en su día, desechándose por todos los motivos expuestos la opción de adaptar el trazado de la antigua vía a su paso por Loja para que circule el AVE.

A la vista de todo ello, trasladamos a la Defensora del Pueblo de las Cortes Generales la preocupación que había causado en esta Institución las manifestaciones que los representantes de la mencionada Plataforma nos habían expuesto en nuestra sede, en torno a esta cuestión, con objeto de que sí, asimismo, compartía esta preocupación y si lo consideraba oportuno, llevara a cabo actuaciones ante el Ministerio de Fomento a fin de trasladarle el contenido de la queja y a los efectos que se estimaran procedentes.

II.- DE LAS QUEJAS RECHAZADAS Y SUS CAUSAS.

1. QUEJAS ANÓNIMAS.

2. FALTA DE COMPLETAR DATOS NECESARIOS.

En la **queja 13/349**, afectante a **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes**, la reclamante nos exponía su disconformidad con la colocación de unos "pivotes" pequeños en una zona peatonal del puente de Palma del Río (Córdoba). La queja se remitió por Internet por lo que, aprovechando que la reclamante debía ratificarse, se le formuló una ampliación de datos para que nos remitiera fotocopia del escrito de reclamación que, por los hechos que nos exponía, había interpuesto ante el Ayuntamiento de Palma de Río y, en su caso, de la respuesta obtenida. Dado que no obtuvimos respuesta alguna, entendimos que no precisaba de nuestra intervención en el asunto planteado, por lo que procedimos a archivar el expediente de queja.

La reclamante de la **queja 13/2952** nos exponía que necesitaban un camino adicional a la carretera que va desde Campohermoso a San Isidro de Níjar (Almería), ya que este trayecto era bastante peligroso por que circulaban muchas personas por el mismo para ir a sus trabajos cada día, poniendo en peligro su vida, incluso, perdiéndola, como había ocurrido alguna vez. Lo mas peligroso era cuando llegaba la noche, ya que esta vía no estaba suficientemente iluminada y algunos ciclistas no llevaban ni siquiera chaleco reflectante. La interesada se preguntaba cuántas personas tenían que morir para que se modificara este trayecto. Tras solicitarle la ratificación en firma y formular ampliación de datos no obtuvimos respuesta por parte de la misma, por lo que procedimos al archivo de la queja.

3. DUPLICIDAD.

4. NO IRREGULARIDAD

En la **queja 13/3700**, el reclamante nos exponía su disconformidad con la restricción de servicios que, por parte del Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla, se habían efectuado en las líneas que unían Sevilla y Almensilla. Nos manifestaba que los domingos y festivos, el último bus de Sevilla a Almensilla era a las 20,30 horas. Habían quitado el de las 21,15 horas y 22,45 horas. Además habían reducido el servicio estos días al 50%, ya que antes había bus cada hora y ahora cada dos. El reclamante concluía su escrito manifestando que había presentado reclamación al Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla, pero que no le convencía la respuesta recibida.

Para poder valorar adecuadamente la posible admisión a trámite de la queja se hizo preciso formular ampliación de datos al interesado cuando recibimos su respuesta, no

apreciamos una irregularidad en la reducción de servicios que, con objeto de garantizar su plan económico financiero, había efectuado el Consorcio, lo que determinó que la queja no resultara admisible a trámite.

El promotor de la **queja 13/4697** nos manifestaba, en esencia, que como consecuencia de unos fuertes dolores abdominales tuvo que acudir de urgencia a un hospital de Sevilla, teniendo que aparcar en un espacio expresamente reservado a las ambulancias de urgencias, motivo por el cual la Policía Local de Sevilla formuló denuncia contra él y, posteriormente, tras la tramitación del correspondiente expediente administrativo sancionador, le había sido impuesta una sanción de 200 euros. Al respecto, había alegado en el procedimiento sancionador que fue operado de urgencia, y para ello había aportado dos informes médicos del hospital, pero sus alegaciones no habían sido estimadas, de forma que tenía que pagar la multa.

Explicamos al interesado, al no ser admitida la queja que el procedimiento administrativo sancionador en el que se le había impuesto esta sanción se había tramitado conforme a las prescripciones legales y que, no obstante, todavía podía ser interpuesto por su parte un recurso administrativo potestativo de reposición, en el que podía seguir exponiendo los argumentos de defensa en los que basaba que no debía ser sancionado, sin perjuicio de que fuera o no estimado. En cualquier caso, tal y como decía la resolución sancionadora, cuya copia nos envió el interesado, las denuncias efectuadas por los agentes de la autoridad tienen valor probatorio de los hechos denunciados, salvo que se pruebe lo contrario y, al respecto, los responsables de la tramitación de su procedimiento sancionador habían considerado que los documentos que él había aportado no tenían la suficiente fuerza probatoria para desvirtuar los hechos denunciados, motivo por el cual no habían estimado sus alegaciones.

5. JURÍDICO-PRIVADA.

6. SIN COMPETENCIA.

7. SUB-IUDICE

En la **queja 13/3304** el reclamante nos exponía que el 5 de Diciembre de 2012 falleció su hermano tras un atropello de automóvil, que sufrió cuando cruzaba la carretera para tomar el autobús. Nos mostraba su disconformidad con el informe emitido por la Guardia Civil. Nos decía que el abogado iba a seguir con la vía judicial pero que veía muy pocas posibilidades de que un juez dictaminara a favor de los familiares de la víctima pues la palabra de la Guardia Civil valía más que cualquier otra palabra. Al tratarse de un problema planteado ante un órgano jurisdiccional no resultaba admisible a trámite aunque explicamos al interesado que dentro del citado procedimiento judicial y contando con la asistencia de su Letrado, podría aportar cuantos elementos de prueba y argumentos

dispusiera para poder contradecir el informe de la Guardia Civil que suscitaba su disconformidad.

8. SIN INTERÉS LEGÍTIMO.

9. SIN RECURRIR PREVIAMENTE A LA ADMINISTRACIÓN.

Dentro del apartado de **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes**, podemos citar la **queja 13/2372**, en la que el interesado, persona con movilidad reducida, fue multado por el Ayuntamiento de Rota (Cádiz) porque el agente de la Policía Local que lo multó consideró que la tarjeta que se encontraba en el vehículo no era válida y, consecuentemente, no le permitía estacionar en plaza reservada. El afectado, aunque discrepante con esta sanción, nos indicaba que no era ese el objeto de su queja y que ya pagó la multa, sino que su queja se centraba más en el hecho de que la Policía Local de Rota, sobre todo en verano, impusiera numerosas multas a los veraneantes y, sin embargo, por las mismas infracciones, no las impusiera a los vecinos del municipio, lo que había motivado que hubiera dejado de veranear en Rota a pesar de tener un piso en propiedad. El interesado no había reclamado por este asunto, a través de escrito, al Ayuntamiento de Rota, razón por la que la queja no resultó admisible a trámite.

El reclamante de la **queja 13/3808** nos exponía, en síntesis, su disconformidad con el contenido de las Ordenanzas de diversos municipios y contra las dificultades que, en los mismos, se encontraba para la práctica del autocaravanismo que, a su juicio, suponían una vulneración del principio de igualdad al tratarles de forma discriminatoria con respecto al resto de los conductores. El interesado formulaba denuncias genéricas pero no concretaba qué Ordenanzas podían ser irregulares, ni acreditaba haber recurrido contra ellas, por lo que la queja no resultó admisible a trámite.

En la **queja 13/4584** la interesada, esposa de un taxista, nos exponía que en Córdoba, con la excusa de la crisis, habían regularizado los días de trabajo y les obligaban, entre otras medidas, a trabajar durante una quincena completa del mes de Agosto sin descansar ni un día y durante la otra descansar. Todo esto lo consideraba irregular ya que perjudicaba tanto a los profesionales como a los usuarios del servicio. Estas condiciones de trabajo fueron votadas y decididas por mayoría en una asamblea de una asociación local de los profesionales del taxi y las condiciones fueron aceptadas por el Ayuntamiento. La queja no resultó admisible a trámite por cuanto la interesada no había presentado reclamación alguna ante el Ayuntamiento.

10. SIN PRETENSIÓN.

11. TRANSCURSO DE MÁS DE UN AÑO.

12. DESISTIMIENTO.

TEMAS TRATADOS EN OTRAS ÁREAS

SECCIÓN PRIMERA: I.- EL DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ ANTE LA CRISIS ECONÓMICA

1.2. Análisis de la situación en base a las quejas recibidas

1.2.o. Sostenibilidad

La apuesta por un modelo de desarrollo económico sostenible y por unas políticas sectoriales respetuosas con el medio ambiente, para minimizar los efectos contaminantes de la actividad humana, ha pasado a ser, como es ampliamente conocido, un objetivo absolutamente prioritario en la agenda de todos los responsables públicos y en amplios sectores de la población y agentes sociales, concienciados ante el deterioro ambiental de nuestro planeta. Tal percepción y la necesidad de afrontar el problema ha calado, también y por distintos motivos, en un amplísimo sector del ámbito empresarial.

De acuerdo con ello, en el marco del art. 45 de la Constitución y de los preceptos del Estatuto de Autonomía para Andalucía que contemplan el derecho a un medio ambiente adecuado, debemos preguntarnos: ¿Cómo ha incidido la crisis económica en la ejecución de medidas destinadas a alcanzar estos objetivos en relación con las materias sobre las que debe intervenir el Área de Sostenibilidad? e, incluso, ¿Este escenario de crisis ofrece alguna oportunidad para cambiar el rumbo en línea con las demandas sociales existentes? Intentaremos responder a estas cuestiones de una manera más amplia en el apartado que dedicamos a los derechos constitucionales en este Informe, aunque aspiramos a hacerlo, de una forma más resumida, en este Capítulo que dedicamos a la incidencia de la crisis en los derechos de la ciudadanía.

En primer lugar, en lo que concierne a la ordenación del territorio y el urbanismo. Afortunadamente, Andalucía cuenta con una extraordinaria superficie de suelo no urbanizable sometida a algún nivel de protección, pero ha sido una de las Comunidades Autónomas más afectadas por el proceso de depredación del suelo no urbanizable no protegido, especialmente para incorporarlo, a través de planes urbanísticos expansivos, al proceso urbanizador.

La crisis y sus demoledores efectos en el parque inmobiliario y, en lo que aquí concierne, en la protección del medio ambiente, haciendo de la necesidad virtud, exige un drástico cambio en la óptica que, lejos de crear una bolsa de miles de viviendas vacías, en un país donde el derecho constitucional a una vivienda digna y adecuada no está garantizado, vuelva su mirada hacia la ciudad construida.

En segundo lugar, en lo que respecta a la contaminación atmosférica y, de manera singular, a la emisión de gases de efecto invernadero y lucha contra el cambio climático, Andalucía, según el Portal Andaluz sobre Cambio Climático, presenta una situación similar a la del resto del país. Por tanto, estamos lejos de cumplir el Protocolo de Kioto sobre el Cambio Climático.

Sin embargo, hay un hecho que en sí mismo debe considerarse positivo: la factura energética, en un escenario de crisis, está condicionando la utilización del vehículo privado de motor; se efectúa un uso más prudente de los sistemas de climatización; ha aumentado la conciencia sobre la repercusión de la factura eléctrica (que había crecido desmesuradamente) en la economía doméstica, en cuyo seno hay, además, una mayor conciencia de la incidencia de la actividad humana en la contaminación; se ha producido una clara reducción de la actividad industrial; se han realizado grandes inversiones en energías renovables; se ha comenzado a exigir el certificado de eficiencia energética para determinadas transmisiones inmobiliarias, etc.

En lo que concierne al objetivo de la Unión Europea, que han hecho suyo los Estados miembros, de conseguir, para el año 2015, unas infraestructuras que puedan garantizar el “buen estado” de todas las masas de agua existente (es decir, el denominado vertido 0), Andalucía, con los datos que poseemos en 2013 -aunque estamos pendientes de ampliar esa información-, creemos que, por efecto directo de la crisis y el déficit presupuestario existente, no es probable -salvo que se produzca un giro copernicano en el próximo año en la financiación de la ejecución de estas infraestructuras- que cumpla ese objetivo, con las consecuencias ambientales (contaminación) y económicas (sanciones) que ello conllevaría.

Esta Institución estará muy atenta y hará un seguimiento del grado de ejecución de las obras hidráulicas contempladas en el Anexo de Infraestructuras de Depuración y Saneamiento de la mencionada Resolución de 26 de octubre de 2010.

En cuanto a la contaminación acústica, se trata también de un ámbito en el que la sensibilización social ha aumentado extraordinariamente en los últimos años, con la consecuencia de que se han puesto en marcha una serie de instrumentos normativos y técnicos destinados a prevenir, evitar y, en su caso, sancionar las vulneraciones que se producen por esta causa. Cuestión distinta es que las Administraciones Públicas y, singularmente, los Ayuntamientos se hayan dotado, o no, de estos medios técnicos.

El resultado de las medidas para controlar los efectos de la contaminación acústica en el año 2013, si hacemos un balance serio, es claramente negativo para la

protección de los derechos de la ciudadanía frente a la contaminación acústica. Esta Institución no puede sino certificar, desde su experiencia, el rotundo fracaso de los poderes públicos para establecer un sistema legal y unos procedimientos administrativos que garanticen eficazmente algo tan simple como el derecho al descanso, el derecho a la intimidad personal y familiar, el derecho a la inviolabilidad del domicilio, el derecho a la protección de la salud conculcados con tales actuaciones y, asimismo, el derecho a un medio ambiente adecuado.

En cuanto a la movilidad sostenible, si, por un lado, en lo que concierne a la aportación de recursos, también en este ámbito la crisis económica impone sus limitaciones al sector público y, hay que decirlo, también al sector privado, ello no ha supuesto, en absoluto, sin embargo, que durante este ejercicio los poderes públicos hayan dejado de adoptar medidas destinadas a potenciar el modelo de una movilidad de transporte sostenible, si bien es cierto que no con la intensidad que hubiera sido deseable.

Sirva como ejemplo de ello las diversas actuaciones que, en aras a fomentar uno de los medios sostenibles, como es el uso de la bicicleta, han realizado diversos Ayuntamientos y la Comunidad Autónoma, o el impulso a la peatonalización de amplias zonas de nuestras ciudades.

Es verdad que la incorporación de los vehículos alimentados con energía eléctrica, tanto de uso individual como colectivo, sigue siendo meramente testimonial pese a la infinidad de declaraciones que realizan los poderes públicos sobre los compromisos que van a adquirir en este sentido. Por otro lado, echamos en falta, en 2013, por el extraordinario resultado que tiene en la relación coste-beneficio en términos ambientales, económicos, de eficiencia, de información para la ciudadanía, etc., una mayor incorporación de las TIC como instrumento de ordenación y regulación del tráfico y, asociado a ello, en términos de medición, prevención y minimización de la contaminación acústica y atmosférica en nuestras vías públicas, pues la configuración de nuestros núcleos de población como “smartcities”, parece que no se puede demorar.

Finalmente, aunque en modo alguno podemos considerar que las cuestiones comentadas agotan los temas relacionados con la sostenibilidad en los que, de una u otra forma, está incidiendo la crisis, tenemos que hacer mención a cómo la escasez de recursos financieros está afectando gravemente a la ejecución de obras públicas proyectadas y/o puestas en marcha en su día por su interés general, pero que vemos, a veces, que se ha abandonado, literalmente, su ejecución; otras reprogramando las obras, lo que, en la práctica, supone muchas veces no abandonar, pero sí ralentizar la ejecución de una obra durante años o, incluso, al no poner en marcha obras e instalaciones ya terminadas, por concluir que los costes de explotación supondrán un aumento del déficit presupuestario.

Tal vez el aspecto más positivo que sí puede tener esta situación de crisis es que obliga a “repensar” lo planificado en épocas de bonanza, encontrándonos, a veces, que algunas infraestructuras que no eran estrictamente necesarias, al menos en la forma en la que se había previsto, es probable que se sustituyan por otras alternativas más económicas y más respetuosas con el medio ambiente.

IV. EDUCACIÓN

2.1.4.2. Administración Educativa: Servicios Complementarios.

...

En otro orden de cosas, por lo que respecta al servicio de transporte escolar, a continuación comentaremos las quejas más significativas que se han tramitado en el año 2013 sobre problemas relacionados con esta temática.

Pero antes de entrar de lleno en ese análisis, procede recordar que el Decreto 287/2009, de 30 de junio, por el que se regula la prestación gratuita del servicio complementario de transporte escolar en los centros docentes sostenidos con fondos públicos de la Comunidad Autónoma de Andalucía, reconoce este derecho al alumnado desde segundo ciclo de Educación infantil hasta Bachillerato, incluyendo las enseñanzas de Formación profesional inicial, haciendo efectivo el principio de igualdad en el ejercicio del Derecho a la Educación que establece la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.

Esta regulación jurídica ha dejado estipulado que las Administraciones públicas desarrollarán acciones de carácter compensatorio en relación con las personas, grupos y ámbitos territoriales que se encuentren en situaciones desfavorables y proveerán los recursos económicos y los apoyos precisos para ello. Y así lo establece como finalidad al garantizar en su artículo 2 la igualdad de todas las personas en el ejercicio del Derecho a la Educación.

Bajo estos planteamientos y principios jurídicos analizaremos, en primer lugar, la **queja 13/3164** iniciada de oficio, en la que se planteaba un problema de especial interés y repercusión, ya que se trataba de una denuncia recibida a través de las redes sociales, sobre la situación en la que se encontraban las Ayudas para el transporte escolar para el curso 2012-13, pues, según nos confirmaron en llamada realizada a un servicio de información gratuito de la Consejería de Educación, en el año 2013 no se habían convocado estas ayudas.

Al respecto, hemos de hacer constar previamente que, de acuerdo con el artículo 17 del Decreto 287/2009, de 30 de junio, la Consejería de Educación debe conceder, mediante convocatorias anuales, ayudas individualizadas para financiar los gastos de transporte del alumnado beneficiario del servicio que no pueda hacer uso de ninguna de las modalidades a que se refieren las letras a), b) y c) del artículo 7 del citado Decreto, esto es, mediante la realización por una empresa del sector de un servicio de transporte público regular de uso especial de escolares por carretera o bien mediante la contratación del servicio a través de la reserva de plazas en transportes públicos regulares de viajeros de uso general; en su caso, mediante la contratación inicial conjunta del servicio de transporte escolar y del servicio de transporte regular permanente de viajeros de uso general; o mediante la concesión de subvenciones instrumentalizadas a través de convenios de colaboración con Corporaciones locales o con entidades privadas sin fines de lucro.

En relación con lo anterior, la Orden de 3 de diciembre de 2010, por la que se regula la organización y gestión del servicio de transporte público regular de uso especial de escolares por carretera, y las ayudas individualizadas reguladas en el mencionado Decreto 287/2009, se establece la regulación de las ayudas individualizadas para el transporte

escolar y se realiza su convocatoria para el curso escolar 2010-11. Su artículo 10.1 dispone que, anualmente mediante Resolución de la persona titular de la Dirección General competente en materia de becas y ayudas al estudio, se establecerá la cuantía de las ayudas y se realizará la convocatoria pública para acogerse a las ayudas reguladas en dicha Orden.

Pues bien, en la pagina Web de la Consejería de Educación, en el apartado relativo a ayudas individualizadas de transporte, a fecha 15 de abril de 2013 figuraba como última actualización lo siguiente: *“Una vez publicada la Resolución provisional con fecha 9 de noviembre de 2012, en próximas fechas se procederá a dictar la Resolución definitiva de la Convocatoria”*.

Como se podía comprobar, no aparecía en ninguno de los otros apartados existentes información alguna de la Convocatoria de ayudas individualizadas para el transporte escolar relativa al curso 2012-13.

En consecuencia se inició esta actuación de oficio para que la Administración educativa nos proporcionase una mayor información sobre dicha problemática, que nos permitiese conocer la realidad del problema y proponer, en su caso, soluciones al mismo.

Recibido con fecha 26 de junio de 2013 el informe emitido por la Dirección General de Participación y Equidad, de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, del mismo se deducía que el problema planteado se había resuelto satisfactoriamente, pues, según se nos indicaba, la convocatoria de ayudas individualizadas para el transporte escolar se encontraba vinculada a la convocatoria de becas y ayudas de carácter general del Ministerio de Educación, Ciencia y Deporte, no resultando conveniente, por razones de eficacia administrativa, convocar ni conceder estas ayudas hasta que se resolviese la convocatoria general de becas.

En este sentido, nos informaban que este pasado curso 2012-13 la resolución de la convocatoria general de becas del Ministerio sufrió un considerable retraso, lo que había determinado que la Resolución de la Dirección General, por la que se conceden las becas y ayudas de carácter general para el alumnado, se publicase en el BOJA el 27 de mayo de 2013, y por lo tanto, según se afirmaba, esto era lo que había provocado que la convocatoria específica de las Ayudas individualizadas para el transporte escolar no se hubiese podido publicar hasta el 18 de junio.

En este ámbito traemos a colación, asimismo, la **queja 12/6277**, en la que una madre planteaba el problema que se le había presentado ante la denegación del servicio de transporte escolar solicitado para su hijo de 10 años de edad, afectado de un Trastorno de Autismo, y escolarizado en un centro de Educación especial de Málaga. La familia se había trasladado a un municipio de esta provincia, a una vivienda adjudicada por una obra social, y tenían dos niños, uno con autismo y otro con una minusvalía del 57%, y ambos debían ser escolarizados en un centro de educación especial, según el dictamen del Equipo de Orientación Educativa.

El problema suscitado era que, aunque en el centro en el que estaba escolarizado evolucionaba favorablemente, no disponía de servicio de transporte escolar con ruta que le llevase desde su nueva vivienda situada a 30 km. de distancia. La familia se lamentaba de que su hijo no pudiera acudir a clase, pues tampoco disponían de vehículo para poder trasladarlo. La situación económica también era muy difícil, ya que los únicos ingresos eran la ayuda familiar del progenitor de 426 euros al mes, de ahí que no pudiesen

gastar en gasolina los 260 euros que aproximadamente suponía el desplazamiento del menor hasta su colegio.

La única explicación que les daban desde la Administración era que trasladar una parada hasta su municipio era un gasto muy elevado para un solo alumno, y por ello solicitaba la intervención de esta Institución ante la Administración educativa, al objeto de poder conseguir una solución al problema descrito.

Tras realizar una serie de actuaciones ante la Administración en apoyo de esta pretensión, la Delegación Territorial de Educación de Málaga nos comunicó que la misma se había aceptado, autorizando que el menor utilizara un servicio de transporte escolar desde el segundo trimestre del curso, lo que nos produjo gran satisfacción y así se lo manifestamos.

En cualquier caso, hemos de indicar que la Consejería de Educación, en estricta aplicación de la legalidad vigente en el Decreto 287/2009, de 30 de junio, entiende que debe primar la cercanía del domicilio al centro escolar para favorecer el desplazamiento diario del alumnado, y en ese sentido están produciéndose todas las respuestas que se vienen recibiendo en casos similares de solicitud de gratuidad de este servicio complementario, aunque en este caso, por las especiales circunstancias del menor y de la familia, accedieron a buscar una solución al problema, para garantizar la continuidad en su escolarización.

No podemos terminar este apartado sin dar cuenta de la **queja 13/653** en la que dos madres residentes en una pedanía de un municipio de la provincia de Almería, denunciaban el problema que tenían con el autobús escolar que debía realizar la ruta desde sus domicilio hasta el colegio público rural de otra aldea, en que sus respectivas hijas estaban escolarizadas.

El autobús hacía la ruta al colegio rural desde el curso escolar 2010-11, aunque estas familias no solicitaron este servicio para sus menores hijas hasta el curso siguiente 2011-12. La parada que habían solicitado, en vez de ubicarla en su barriada, la establecieron en otra, por lo que, desde sus viviendas hasta la parada autorizada existía un camino arenado por donde pasaban camiones y coches, es decir, un camino público, pero la empresa del transporte escolar se negaba a pasar por allí, alegando el posible deterioro del microbús por la situación del terreno.

Las interesadas alegaban que, tras reclamar a la Delegación Territorial de Educación de Almería, solo recibieron contestación tras acudir a un medio de comunicación, donde públicamente se comprometieron a solucionar el problema cuanto antes.

Según el Ayuntamiento de la localidad, el camino para ampliar la ruta del transporte para dar cobertura a estas menores si era transitable para un microbús, por lo que desde la Concejalía de educación se solicitó un estudio a la Policía para determinar las coordenadas exactas, que fueron entregadas a la Administración.

Sin embargo, al iniciarse el nuevo curso en el mes de septiembre de 2012, estas dos familias seguían con el mismo problema, por lo que presentaron queja ante esta Institución, denunciando que sus hijas, que vivían a 3 km. del colegio rural y sus madres no tenían medios para poderlas llevar y recoger, se veían obligadas a ir andando para poder ejercer su derecho a la educación. De ahí que las reclamantes se preguntaban si el servicio

de transporte escolar se había aprobado solo para recoger a alumnos que vivían a 800 metros del colegio público rural, o también para los que residían a más de 3 Km del centro.

Tras varias peticiones a la Administración competente obteniendo respuestas de las que no se deducía ninguna solución satisfactoria al problema de estas menores, finalmente nos remitieron un nuevo informe del que se desprendía que el asunto se encontraba en vías de solución.

XII.- POLÍTICAS DE IGUALDAD Y PARTICIPACIÓN

2.4. Transportes.

En el ejercicio 2013, se han tramitado varias quejas en materia de transportes promovidas por mujeres en las que, por diversas razones, se quejaban ante la Defensoría al considerar que debido a sus circunstancias personales, de discapacidad, vivir solas o por ser madres trabajadoras, del actuar de la Administración se desprendía una mayor dificultad para el desenvolvimiento de sus vidas.

Así en la **queja 13/505**, la reclamante, discapacitada y con problemas de movilidad, nos decía que tenía concedida *“una tarjeta de minusválida de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Vilches no quiere hacer una plaza de aparcamiento de minusválido cerca de mi domicilio, 4 casas más debajo de la mía hay dos plazas de aparcamiento los cuales siempre están ocupados por dos vehículos los cuales no suelen mover, un todoterreno el cual solo mueve en tiempo de aceituna, etc. Pues en ese lugar donde quiero que haga el ayuntamiento esa plaza de aparcamiento de minusválido es lo más cercano a mi domicilio, ya que si no tengo que hacer un recorrido mayor para poder aparcar y si tiro hacia la derecha de mi domicilio tengo que bajar mucha cuesta y luego subirla y si tiro hacia la izquierda tengo que subir mucha cuesta y bajarla, y mis piernas no están para eso, en donde yo digo es una zona donde está permitido aparcar y ya le digo que siempre está ocupado el espacio por vehículos que no se mueven y que es el sitio idóneo para una plaza de aparcamiento de minusválido, pero como yo soy una ciudadana de tercera por eso no quieren hacer esa plaza de aparcamientos para los minusválidos.”*

En la respuesta municipal, avalada por informe emitido por la Jefatura de Policía Local, se explicaban las razones por las que se denegaba la solicitud de instalación de una plaza de aparcamiento reservada para personas discapacitadas en la calle donde residía la afectada, que fundamentalmente eran el sentido único de la citada vía, con una anchura de calzada reducida, donde estaba prohibido el aparcamiento de vehículos en ambos lados.

Así las cosas, aunque no quedaba atendida la petición formulada, lo cierto es que nos encontrábamos ante una decisión válidamente adoptada por el órgano municipal competente y avalada por un informe de la Policía Local (informes a los que la Jurisprudencia viene reconociendo la presunción de veracidad y acierto). Por tanto, no pudimos advertir una concreta irregularidad por parte municipal en este asunto que justificase nuevas gestiones por nuestra parte en torno a este asunto, por lo que se determinó el archivo de este expediente de queja.

Asimismo, en la **queja 12/3847** la interesada, nos decía que vivía en una calle peatonal, pero habían arrancado los barrotes que cortaban el paso a los vehículos, ya hacía años, y ahora estacionaban hasta tres vehículos industriales de grandes dimensiones; con lo cual tapaban la puerta y las ventanas de su vivienda porque en la calle no hay aceras y se veía encerrada sin ver la luz del día y sin que le entrase el aire.

Añadía que la Policía Local decía que haría un estudio del problema, pero habían pasado cuatro años y todo seguía igual. También decía haber presentado varios

escritos en el Ayuntamiento y nunca había obtenido respuesta. Incluso alguno de ellos para que cerraran la calle firmado por muchos vecinos y tampoco dio resultado.

Cuando había salido de su casa para pedir que no taparan la puerta y las ventanas, al final había acabado en discusión y habían llegado a agredirla por lo cual ya había tenido dos juicios de faltas.

Manifestaba ser una mujer soltera que vivía sola y tenía 41 años por lo que vivía asustada y temía que la volvieran a agredir.

Solicitado informe al Ayuntamiento, en la respuesta municipal se indicaba que la Concejalía competente en la materia contaba entre sus prioridades con diseñar un plan sobre la ordenación del tráfico y movilidad en el centro del municipio, en donde estaba la calle de la reclamante, que resuelva los problemas de circulación de vehículos a motor, aparcamiento irregular, movilidad y accesibilidad de personas en la vía pública detectados. Se añadía que, una vez concluido y aprobado el plan, se llevarían a cabo las medidas propuestas intentando conciliar los intereses de transeúntes, vecinos y comerciantes del centro histórico.

En vista de ello y como quiera que no se señalaba cuándo se pondría en marcha tal iniciativa, no nos permitía discernir cuando podría verse resuelta, la petición de la interesada de que se colocasen unos pivotes que evitasen el acceso a una calle peatonal, que se vía invadida de forma reiterada por un conductor desaprensivo que colocaba su vehículo delante de la casa de la afectada, dificultándole el acceso a la misma y generando molestias por ruidos y humos.

Se trataba de una situación abusiva (la afectada, según manifiesta, ha sufrido incluso agresiones físicas) ante la que esta persona, que se enfrentaba a diario con situaciones conflictivas, venía demandando, avalada por las firmas de muchos otros vecinos, la intervención del Ayuntamiento desde hace varios años de forma infructuosa. Era importante señalar que, con anterioridad, ya existían barrotes en la calle que impedían acceder a la calle peatonal y que fueron arrancados por personas incívicas, por lo que lo que se demandaba es que fuera repuesto algún tipo de elemento que impidiera el acceso de vehículos a la calle y que fueran sancionadas las reiteradas infracciones que se producían al estacionar vehículos en ella.

Por todo ello y ante las circunstancias expuestas, de conformidad con lo establecido en el artículo 29, apartado 1, de la Ley 9/1983, de 1 de diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, formulamos la siguiente

“RESOLUCIÓN:

Sugerencia de que, sin perjuicio de las futuras soluciones que, en orden a la regulación del tráfico en el centro histórico de esa población, contemple el futuro plan sobre la ordenación del tráfico y movilidad, cuya elaboración y entrada en vigor no es previsible a corto plazo, se propicie una solución al problema que afecta de forma cotidiana a la reclamante, resolviendo de forma razonada y sin dilaciones acerca de su solicitud de que sea repuesto algún tipo de elemento que impida el acceso de vehículos a la calle donde reside y que sean sancionadas las reiteradas infracciones que se producen al estacionar vehículos en ella.”

Sin embargo, el Ayuntamiento no ha contestado a nuestra sugerencia, por lo que no hemos tenido más remedio que proceder a la inclusión de esta queja en el Informe Anual al parlamento de Andalucía, en base al artículo 29, 2 de nuestra Ley reguladora.

De otra parte, en la **queja 13/4766**, su promotora decía dirigirse a nosotros como perjudicada por el problema de supresión del Tren AVANT 9070 que une Jaén con Cádiz, sin previo aviso a los usuarios que se vieron con los bonos comprados de AVANT y sin tren.

Nos decía la reclamante que el Avant 9070 une Jaén con Córdoba y pasa por esta última a las 9,53 horas. Hasta la llegada a Córdoba el tren es un media distancia. Al llegar a Córdoba pasa a la línea de alta velocidad hasta Sevilla y por tanto se considera tren de alta velocidad en ese tramo, por lo que muchas persona que iban a trabajar a esa provincia lo utilizaban diariamente como medio de transporte. Desde Sevilla a Cádiz vuelve a ser tren de media distancia pero así todos disfrutaban de alta velocidad y del menor tiempo en los transportes.

Pues bien, sin previo aviso y sin justificación, Renfe había quitado ese tren y por él nos ofrecía un media distancia que salía de Córdoba a las 8 y 15 de la mañana. Así pues todos los ciudadanos de las cuatro provincias, se veían sin un servicio que hasta ahora se estaba prestando, con todas las infraestructuras hechas y con el tren habilitado para este fin. Nadie les explicaba si esta supresión era definitiva o temporal ni tampoco el porqué de semejante decisión.

Ella era una madre trabajadora que iba a Sevilla a trabajar de 10 de la mañana a 5 de la tarde, después de llevar a su hija al colegio. Si ese tren desaparecía, tenía que estar en Sevilla una hora esperando y por tanto no podía acompañar a su hija al colegio lo que dificultaba su vida familiar y laboral.

Además, había comprado un bono y que si le habían vendido un producto por adelantado, es lógico pensar que la debían compensar porque lo que creía que habían cometido un fraude al vender un tren que ellos mismos habían suprimido.

Por otro lado también veía un trato de desigualdad entre los andaluces, ya que pudiendo disfrutar del alta velocidad, los habitantes de Jaén y Cádiz se veían maltratados por RENFE.

Como quiera que se trataba de la supresión de un servicio ferroviario, cuestión afectante a RENFE, entidad bajo la supervisión del Ministerio de Fomento, determinó que debiéramos remitir la queja a la Defensora del Pueblo de las Cortes Generales.

También en esta última queja, **queja 13/6379**, hubimos de remitir las actuaciones a la Defensora del Pueblo Español, al no poder supervisar las competencias de la Dirección general de Tráfico, ya que en ella el reclamante, padre de la afectada, se quejaba del trato dado a su a su hija a raíz de una denuncia de tráfico formulada a la misma por parte de la Guardia Civil, a la que acusaba de tratarla de forma indecorosa y sin educación, uniendo este proceder, a su juicio, a su condición de mujer.

OFICINA DE INFORMACIÓN

4. *Análisis de las cuestiones planteadas en las consultas*

Área E (Sostenibilidad):

En relación con las materias encomendadas a este Área, se estiman reseñables algunas consultas habidas en materia de tráfico, en especial, respecto de procedimientos sancionadores incoados en esta materia.

A este respecto, algunas personas que acuden a la Oficina de Información señalan la existencia, a su juicio, de cierto ánimo recaudatorio por parte de algunos Ayuntamientos y por parte de la Administración General del Estado, puesto de manifiesto a través del aparente repunte habido en la incoación de expedientes sancionadores que, según indican, no son tramitados con las debidas garantías para el interesado.

En este sentido, describen aparentes errores en la notificación de actos administrativos, desestimaciones de alegaciones y recursos no motivados de manera conveniente, etc.

Este hecho debe ser puesto en conexión con cuanto ha sido señalado previamente en el apartado de tasas judiciales y dilaciones excesivas en la tramitación y resolución de procedimientos judiciales, ya que la confirmación de los hechos expuestos podría provocar indefensión a la ciudadanía.