



La problemática del [acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos](#) determinó la tramitación de oficio de expediente en el que hemos impulsando medidas para la solución del problema de la accesibilidad en los transportes públicos urbanos e interurbanos. También hemos tramitado quejas por la escasez o reducción del número de taxis adaptados y igualmente, ante la demanda de un aumento de autobuses adaptados en muchas líneas urbanas e interurbanas.

...

## 1.9.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

### 1.9.2.1 Movilidad

#### 1.9.2.1.1 Ordenación del tráfico

Recibimos numerosas quejas relativas a ordenación del tráfico en la que se exponen cuestiones muy diversas, pudiendo afirmar que la colaboración de las administraciones viene siendo positiva y se alcanza una solución favorable en muchos de los problemas que plantea la ciudadanía.

Así se nos formulan quejas como la [queja 16/1515](#), en la que el reclamante exponía la dificultad que tenía para poder entrar y salir de su garaje con su vehículo debido a la [acumulación de veladores en una calle peatonal](#). El Ayuntamiento de Sevilla nos comunicó que a los dos establecimientos que utilizaban veladores en la calle ... que dificultaban, cuando no imposibilitaban, el acceso a la plaza de aparcamiento del afectado, les había sido revocada la autorización concedida para veladores y que ante el incumplimiento por parte de sus titulares de la obligación de retirar las mesas y sillas, el ayuntamiento había procedido subsidiariamente a ejecutar dicha retirada.

Esta solución favorable del problema se produjo, tras nuestra intervención, en casos como la disconformidad con la ubicación de un [aparcamiento público en Osuna](#) por cuanto su acceso habría de realizarse a través de una calle muy estrecha. Se trata de la [queja 17/6682](#) en la que se nos comunicó por el ayuntamiento que se desistía de dicho proyecto de aparcamiento; en la queja 17/5219 se nos exponía la disconformidad vecinal con algunas determinaciones contenidas en el Plan de Tráfico de la Colonia de la Paz en Córdoba, llegándose finalmente a un acuerdo respecto a la ordenación del tráfico con la asociación de vecinos.

En la [queja 16/0392](#) se demandaba la implantación de mejoras de [señalización viaria](#) y medidas de seguridad en camino vecinal de Marbella con un importante tráfico, por lo que formulamos Recomendación para que se procediera a la mayor brevedad a realizar las actuaciones precisas para que este viario resultara transitable en condiciones de seguridad, de forma que se evitaran las situaciones de peligrosidad que, debido al abundante tráfico de vehículos, se generaban en el mismo. El ayuntamiento aceptó nuestra Resolución y nos informó de las mejoras que se pretendían implantar.

En cuanto al muy actual problema de la difícil [convivencia](#) que, en lo que se refiere al espacio peatonal de nuestras poblaciones, se registra [entre peatones y ciclistas o personas usuarias de otro tipo de vehículos](#) como patinetes, etcétera, nos llegó la queja 17/5862 en la que se denunciaban las, según la persona reclamante, reiteradas infracciones e incumplimientos normativos por parte de ciclistas en la ciudad de Sevilla originando situaciones de peligro para los peatones. El ayuntamiento nos señaló que la Policía local estaba centrada en educar a los ciclistas, sobre todo en lo que se refiere a los horarios de circulación, velocidad y distancia de separación con los peatones, estacionamiento de bicicletas y lugares donde pueden estacionar, añadiendo que se había efectuado una campaña informativa intensificando la vigilancia y denuncia de las infracciones contempladas en la [Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas](#).

Precisamente, a instancias de una asociación ciclista de Sevilla, nos encontramos tramitando una queja, pendiente de pronunciamiento municipal, en la que se denuncia la carencia de regulación de la circulación de vehículos eléctricos de baja potencia por aceras, vías ciclistas y zonas peatonales. No obstante, indicamos a la asociación



reclamante que, esta Institución inició de oficio en su día la **queja 16/0999**, en torno a la problemática relativa a la regulación del uso de los aparatos de tracción eléctrica unipersonales que, cada vez con más frecuencia, discurren por el espacio peatonal, en la que nos dirigimos a la Federación Andaluza de Municipios y Provincias y a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales.

Se nos informó que esta cuestión estaba siendo objeto de estudio por un grupo de expertos de la Dirección General de Tráfico del Ministerio competente donde ha colaborado la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), con objeto de plantear propuestas de modificación legal, o en su caso, regulación oportuna, del uso de los medios de transporte de tracción eléctrica. Por ello, suspendimos nuestras actuaciones a la espera de que el trabajo del grupo de expertos resulte positivo y permita regular de forma satisfactoria y segura el uso de estos medios de transporte.

De Málaga nos llegaron quejas vecinales referentes a los problemas de regulación del tráfico, embotellamientos y generalización de aparcamientos indebidos que afectaban al **Parque Tecnológico de Andalucía** y barrios aledaños. El Ayuntamiento de Málaga nos informó de una serie de actuaciones y gestiones que se vienen desarrollando para mejorar el tráfico y la seguridad vial en la zona.

Por otra parte, también se nos remitió informe-propuesta de la Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Fomento y Vivienda que comprendía diversas iniciativas para mejorar la capacidad de los accesos al parque tecnológico, actuaciones que, según dicho órgano directivo permitirán, además de asegurar una mejor seguridad vial en las inmediaciones del enlace de la A-357, aumentar la capacidad de la A-7056 con una previsible disminución del tráfico a través de Campanillas. Se añadía que se preveía licitar las obras durante el año 2018, siendo su duración estimada de unos 12 a 14 meses. Demandando una intervención coordinada de ambas administraciones autonómica y municipal, entendimos que las actuaciones anunciadas podrían coadyuvar positivamente a la mejora de la ordenación vial en esta zona de constante crecimiento.

La persona que nos formuló la queja 16/2966 demandaba la instalación de resaltos en la calzada del viario de la localidad de Guillena (Sevilla), donde reside, para aminorar la gran velocidad de los vehículos que circulan por allí. También demandaba el arreglo del sistema de escorrentía de la calle que hace que se acumule el agua en la puerta de 2 viviendas, junto con toda la tierra y suciedad. Se nos informó por el ayuntamiento que ya se habían colocado los reductores de velocidad de goma homologados que solicitaba la reclamante y, en cuanto a los problemas de escorrentías en la puerta de su vivienda, se exponía que se había remitido petición al área de urbanismo para que fuera comprobada tal solicitud.

De acuerdo con ello, quedamos a la espera de conocer si, dentro de las posibilidades materiales del ayuntamiento, se podía dar también solución al **problema de escorrentías** que afecta a la interesada. Al no obtener nueva información municipal, le formulamos **Recomendación** para que, sin nuevas demoras, la Alcaldía diera instrucciones a los servicios técnicos municipales para que se pronunciaran sobre las obras previstas para solucionar, como se nos había anunciado, el problema de acumulación de aguas pluviales concretando los plazos aproximados en que podrán ejecutarse las actuaciones necesarias a tal efecto.

Sin embargo, en la respuesta que nos remitió el ayuntamiento, -a pesar de que, en anteriores comunicaciones, nos había indicado que se estaba estudiando la posibilidad de incorporar un nuevo imbornal por la zona de recogida de aguas pluviales que, por su coste, se tendría en cuenta en futuros planes de inversiones- se señalaba ahora, desentendiéndose de la cuestión y de que nuestra Resolución se dirigió a la alcaldía, que *“en cuanto al problema de escorrentías de las aguas pluviales, debe dirigirse a la empresa Municipal Emusín, que es la que tiene la competencia para dicho arreglo.”* Considerando, por tanto que nuestra Recomendación no ha sido aceptada, hemos incluido este expediente de queja en el presente Informe Anual.

El reclamante de la **queja 16/6368** nos expuso que su vecino de la calle .... del municipio de Huétor Vega pintó en la vía pública una línea continua simulando un vado, lo que le impide pasar a su casa, añadiendo que ello se había efectuado sin permiso o autorización del ayuntamiento. Añadía que, ante este hecho, había presentado varias reclamaciones o instancias ante el ayuntamiento, y se le dio traslado de una resolución por la que se ordenaban



diversas actuaciones a su vecino que, en un plazo de 10 días, debía retirar la pintura, haciéndose de oficio por parte municipal en caso de incumplimiento. El caso es que la situación, pasado un plazo prudencial, seguía igual.

Se nos indicó que, con fecha 30 de marzo de 2017, se personaron dos trabajadores para eliminar la línea amarilla, lo que fue impedido, con insultos a su vecino y a esa alcaldía, por el autor de la pintada amarilla en la calzada, a pesar de la presencia de la Policía local en el lugar de los hechos, desistiéndose de los trabajos y procediendo nuevamente el infractor a dejar la línea amarilla.

Sorpresivamente, a pesar de la evidente desobediencia al Decreto de la alcaldía, no se nos informaba de que se hubiera procedido a ninguna intervención municipal para restaurar la legalidad en este asunto. Tras recordar al ayuntamiento diversos preceptos legales afectantes al ejercicio de sus competencias, formulamos Recomendación de que, ante los hechos expuestos, siendo evidente que no es posible permitir que sean los particulares en manifiesta desobediencia con la alcaldía los que determinen la señalización viaria en la calzada, con carácter urgente se realizaran las actuaciones precisas para que la señalización pintada sin autorización en la calzada sea eliminada y cese esta irregular situación, incoándose, en caso contrario, al infractor el correspondiente expediente sancionador.

En su respuesta, por parte municipal se nos da cuenta del escrito remitido a la jueza de paz del municipio para intentar una solución convencional del problema planteado debido a la avanzada edad de los vecinos y las repercusiones de enfrentamiento vecinal que tienen los escritos municipales.

Finalmente, comenzando el año 2019, hemos conocido que el problema ha quedado resuelto.

### 1.9.2.1.2 Régimen sancionador

Como ya expusimos en nuestra Introducción, nos llegan numerosas quejas, con diversa y compleja casuística, en las que se denuncian **deficiencias de tramitación en expedientes sancionadores de tráfico**, tanto en periodo voluntario como ejecutivo, que determinan problemas de vulneración de derechos, indefensión e imposición de sanciones no ajustadas a derecho. Por ello, vamos a referirnos en este apartado únicamente a quejas más singulares o en las que se haya emitido alguna Resolución. No obstante, ha de precisarse que no son pocos los casos en los que, tras nuestra petición de informe, se han reconocido las deficiencias denunciadas y se han anulado las sanciones impuestas.

Pues bien, en la queja 18/0491, el reclamante denunciaba la actuación del Ayuntamiento de Bollullos de la Mitación por la indefensión en la que, a su juicio, había quedado durante la tramitación de expediente sancionador en materia de tráfico porque, aunque contra la notificación de la providencia de apremio del expediente ejecutivo iniciado y dentro del plazo legalmente establecido, procedió a presentar recurso de reposición, habiendo transcurrido 20 meses desde su presentación, no había recibido resolución del mismo. Consideraba que tiene derecho a obtener resolución motivada de los recursos que presente sin que en este caso exista tal resolución.

Nos llegó respuesta municipal en la que se señalaba que son numerosos los expedientes sancionadores en materia de tráfico que se tramitan por lo que, debido a circunstancias incidentales, es posible que se pasen los plazos de contestación. Se añadía que estando clara la obligación de la Administración de resolver en todos los procedimientos, también existe la figura del silencio, en este caso negativo, para que el ciudadano pueda, si no está conforme, acudir a la vía contencioso-administrativa.

Tras recordar la necesidad de observar el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que establece la obligación de las administraciones de resolver expresamente las solicitudes formuladas por los ciudadanos y del artículo 31 del Estatuto de Autonomía para Andalucía que garantiza el derecho a una buena administración, comprendiendo el derecho de todos a que sus asuntos sean resueltos en un plazo razonable, formulamos al ayuntamiento **Recomendación** concretada en la necesidad de que fuera dictada la resolución motivada que resultara procedente ante el recurso de reposición formulado en su día por el reclamante.



Aunque el ayuntamiento contestó a nuestra Recomendación discrepando de forma argumentada con la misma, entendimos que lo argumentado no desvirtuaba en modo alguno nuestra Resolución por lo que, ante la discrepancia técnico-jurídica expuesta, hemos procedido a fecha de cierre de este Informe Anual, a la inclusión del expediente en este Informe Anual.

En la queja 17/5286, el Ayuntamiento de Sevilla, en informe del departamento de gestión de sanciones, exponía que la interesada, al recibir el requerimiento de identificación del conductor, comunicó que se trataba de un ciudadano extranjero y facilitó su domicilio en Holanda a efectos de notificaciones, aunque añadía que dicha persona utiliza de forma recurrente el vehículo siempre que viene a España por motivos familiares.

Partiendo de ello, se entendió por el ayuntamiento que se trataba de un conductor habitual y que, en consecuencia, debería encontrarse registrado en el registro de conductores de la Dirección General de Tráfico, por lo que se desestimaron las alegaciones de la afectada. El posterior recurso de la afectada fue desestimado por limitarse a repetir la identificación del conductor, lo que ya se consideró extemporáneo.

Por último, se justificaba la sanción argumentando que la interesada no aportó ningún principio de prueba de que el ciudadano extranjero se encontrara en Sevilla el día de los hechos y, por tanto, podía haber utilizado su vehículo en tal fecha. Por ello, se consideró que la identificación pudiera adolecer de la veracidad exigida legalmente. Sin embargo, a nuestro juicio, la afectada sí identificó al conductor responsable de la infracción, indicando su domicilio y aportando fotocopia de su carné de conducir.

Sin embargo, el ayuntamiento, sin interesar a la titular prueba alguna añadida sobre dicha identificación y conducción del identificado el día de los hechos, afirma en la resolución sancionadora que no se ha dado cumplimiento a la obligación de identificar al conductor, lo que a todas luces es incierto al haberlo hecho en la misma forma que se exige en otros casos en tiempo y forma. El mero hecho de que el identificado resulte ser y residir en el extranjero no permite presumir que la identificación no sea veraz.

En tal sentido, el artículo 11.1. a) de la citada Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial señala que el titular del vehículo debe facilitar a la administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de cometerse la infracción, añadiendo también que si el conductor no figura inscrito en el registro de conductores e infractores, el titular deberá disponer de copia de la autorización administrativa que le habilite a conducir en España y facilitarla a la administración cuando le sea requerida. Entendemos que la reclamante cumplió estrictamente esta obligación y que, por ello, la sanción impuesta no resulta ajustada a derecho.

Creemos que nos encontramos ante una identificación totalmente convincente y que permitía dirigir contra el identificado el correspondiente procedimiento sancionador. Tal vez por ello se aduce que nos encontramos ante un conductor habitual que debería encontrarse registrado en el registro de conductores de la Dirección General de Tráfico. Sin embargo, lo que dispone el artículo 11.2 de la Ley tantas veces citada es que el titular del vehículo puede, ni siquiera se exige, comunicar al registro de vehículos la identidad del conductor habitual del mismo.

En las sentencias del Tribunal Constitucional 54/2008, de 14 de abril, y 36/2010, de 19 de julio, se mantiene, respecto a actuaciones municipales similares a las que es objeto de este expediente de queja, que se puede incurrir en vulneración del derecho a la presunción de inocencia (artículo 24.2 C.E.) y a la legalidad sancionadora (artículo 25.1 C.E.), por cuanto el requisito de que, junto a la identificación del conductor infractor se acredite o pruebe su efectiva estancia en el lugar y fecha en la que se cometió la infracción supone una extensión del contenido del precepto que ha de reputarse contrario al último principio citado.

Por ello, formulamos **Recomendación** al Ayuntamiento de Sevilla para que, mediante los trámites legales que procedieran, anulara la resolución sancionadora dictada contra la reclamante, retro trayendo las actuaciones en el procedimiento sancionador, teniendo por debidamente identificado al conductor responsable de la infracción y dirigiendo contra el mismo, si ello aún es posible, el correspondiente expediente sancionador.



En respuesta a esta Resolución, se nos remitió nuevo informe del departamento de gestión de sanciones en el que, en síntesis, se exponían una serie de consideraciones como el hecho de que ya, con ocasión de otro expediente sancionador, la reclamante identificó al mismo ciudadano residente en el extranjero como conductor el día de los hechos, con distinta dirección a la del presente caso, reiterándose en que la identificación no se hace de forma adecuada, completa e inequívoca, que no se ha aportado un principio mínimo de prueba de que dicha persona condujera efectivamente el día de los hechos y la reiteración de la interesada en realizar identificaciones de difícil comprobación.

Por ello, descartándose que se haya producido una vulneración del principio de presunción de inocencia, se concluía que, en el caso de actuar en el sentido expuesto en nuestra Resolución, se podría estar transmitiendo el mensaje de que realizando identificaciones poco convincentes y contradictorias e incluso incompletas, se podrían eludir las sanciones que correspondan en función de las infracciones en que se haya incurrido.

Así las cosas, en observancia de nuestra Ley reguladora, dejando constancia de la discrepancia del ayuntamiento y de las razones expuestas para no actuar en sentido expuesto en nuestra Resolución, procedimos a dar cuenta de todo ello en este informe Anual al Parlamento de Andalucía.

Iniciamos de oficio ante el Ayuntamiento de Sevilla la **queja 15/3537** para conocer las actuaciones que se hubieran realizado tras denunciarse que agentes de la Policía local habrían podido **retirar sin procedimiento alguno denuncias de tráfico** o eliminado expedientes sancionadores. Nuestra intervención se efectuaba sin entrar en aquellos aspectos del asunto que estuvieran sometidos a procedimiento judicial.

Tras recordar diversos preceptos legales, formulamos Recomendación concretada en la necesidad de facilitar a esta Institución a la mayor brevedad posible la información que, desde nuestra petición de informe inicial, se viene infructuosamente solicitando. Todo ello, por cuanto el respeto a la Ley exige que se establezca un sistema de grabación y registro de denuncias que asegure un seguimiento que permita verificar que dichas denuncias son tramitadas correctamente y que se hace un seguimiento de ellas hasta la completa terminación del procedimiento sancionador. Y, por parte municipal, no se nos había informado de la adopción de medidas adecuadas para garantizarlo.

Como quiera que, aludiendo a la judicialización del asunto, el ayuntamiento no se ha pronunciado sobre la introducción de mejoras en el procedimiento sancionador que coadyuven a evitar posibles disfuncionalidades, damos cuenta de ello en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

### 1.9.2.1.3 Aparcamientos

En este apartado, aunque las quejas son menos numerosas, se han planteado diversas cuestiones de interés, tales como la problemática del estacionamiento de autocaravanas en municipios de costa; problemas puntuales graves de aparcamiento en localidades turísticas; carencia de zonas de aparcamiento para motocicletas; etcétera.

En este orden de cosas, en la queja 16/1906, la persona reclamante nos exponía que es propietaria de una **autocaravana**, clasificada como vehículo clase M1 por el Código de circulación vigente, indicando que lleva estacionando desde 2008 en un descampado existente en La Cala del Moral del municipio del Rincón de la Victoria. Afirmaba que, desde hacía dos años, se sentía acosado por la Policía local ya que, sobre todo en verano, se le obliga a abandonar los lugares donde se encuentra estacionado y no acampado, pese a no encontrarse allí señales prohibitivas.

Tras diversas actuaciones ante el citado ayuntamiento, formulamos **Recomendación** de que fueran analizadas las posibles contradicciones que, según el reclamante, se aprecian entre la normativa de tráfico y la Ordenanza Municipal de Autocaravanas y, en caso de reconocer su concurrencia, se adopten las medidas adecuadas para que la citada ordenanza se adapte plenamente a la normativa general de ordenación del tráfico. Por el Ayuntamiento se nos remitió nuevo informe de la policía local aclarando el objeto de la Ordenanza Municipal de Autocaravanas. Se negaba que se incurra en discriminación alguna y se aclaraba que las causas del cambio de señalización en la



zona indicada por el interesado obedece a la orografía del terreno, la inexistencia de infraestructura para cubrir los servicios mínimos para autocaravanas y su uso como recinto ferial y de otros eventos.

Se añadía que se había facilitado además un emplazamiento exclusivo y gratuito para usuarios de autocaravanas dotado de las características y servicios necesarios. Por último, señalaba que, por informe jurídico, se desestimaron en su día las alegaciones presentadas contra la ordenanza, de lo que se colige su adecuación a la normativa de tráfico y seguridad vial y su plena vigencia y validez al no haber sido recurridas en vía judicial.

Así las cosas, entendimos que el ayuntamiento había atendido el objeto de nuestra Recomendación concluyendo la plena validez y adecuación de la Ordenanza Municipal de Autocaravanas con la normativa de tráfico y seguridad vial por lo que dimos dar por concluidas nuestras actuaciones.

En torno a esta problemática, se nos señalaba por una administradora de fincas que, mediante un escrito de recogida de firmas numerosos vecinos de una comunidad de propietarios, le habían trasladado su malestar ante la situación que están viviendo a diario en la calle de acceso al edificio, dada la imposibilidad de parar sus vehículos para cargar o descargar personas y/o enseres ante la actuación de agentes de la Policía local de la comisaría ubicada en zona cercana. Tras nuestras gestiones, se nos indicó que ello venía motivado por el hecho de que la zona se había reservado para el [estacionamiento de los vehículos de la Comisaría de Policía local](#) y que, además, incidían en la prohibición razones de seguridad.

Tras diversas gestiones, trasladamos al Ayuntamiento de Sevilla Sugerencia de que, por parte del responsable de la comisaría situada en los bajos del edificio de la calle..., se convocara a la reclamante con objeto de que pudiera exponer las razones que justificaban a su juicio esta demanda vecinal, de manera que, de forma consensuada, se tratara de encontrar alguna alternativa que, sin menoscabo de las necesidades y garantías de seguridad de la comisaría, permita que los vecinos residentes puedan detener sus vehículos para carga y descarga en alguna de las plazas que, de forma habitual, no sean ocupadas por vehículos policiales.

Tras analizar la situación, el ayuntamiento nos expuso que la remodelación del espacio público quitando plazas de aparcamiento de la reserva de la Policía local, liberándolas para aparcamiento público, no solucionaría el problema pues en ellas podría aparcarse cualquier vehículo privado lo que impediría disponer de un espacio liberado para la carga y descarga por parte de los vecinos y, por otro, que la reserva de un espacio para carga y descarga de los vehículos privados de los residentes no está recogido en la normativa por lo que la evaluación de la viabilidad de la compatibilidad de las necesidades de la Comisaría con el vecindario, le correspondería a la Policía Local como titular de la reserva.

Lo cierto es que la policía local ya había pormenorizado con anterioridad las causas por las que no considera compatible el uso por los vecinos de la zona reservada para vehículos de la Comisaría.

Por tanto, argumentándolo de forma técnica y razonada, el Ayuntamiento nos expresó las causas por las que no estimaba posible actuar en el sentido expuesto en nuestra Resolución.

### 1.9.2.1.4 Servicios de Transporte Público

Consideramos especialmente relevante en este apartado una actuación de oficio, la [queja 17/4537](#), que iniciamos para impulsar la redacción de la carta de derechos en materia de transportes colectivos de viajeros, por estimar que resulta un instrumento imprescindible para poder clarificar los derechos que asisten a las personas usuarias de estos servicios.

En tal sentido, tras recordar a la Viceconsejería de Fomento y Vivienda el deber de impulsar la elaboración de la [Carta de Derechos y Obligaciones de las Personas Usuarias de los Transportes Públicos de Viajeros](#), prevista en la Disposición Adicional Séptima de la Ley 2/2003, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, le formulamos Recomendación para que, de acuerdo con el principio de participación contemplado en la citada Ley y lo dispuesto en la mencionada Disposición Adicional, de común acuerdo entre las



empresas operadoras y las entidades representativas de las personas consumidoras y usuarias, a la mayor brevedad posible, se adopten las medidas necesarias para proceder a la elaboración de la Carta en cuestión, que debería tener naturaleza jurídica vinculante para las administraciones públicas y la ciudadanía.

La Dirección General de Movilidad nos informó que, acogiéndose lo sugerido por esta Institución, se había modificado el artículo 2.1 del Proyecto de Decreto citando expresamente que será de aplicación a los transportes metropolitanos. Por otra parte, se explicaban las razones por las que, a juicio de dicho centro directivo, no procede la incorporación de los servicios urbanos por resultar contraria al reparto competencial que diseña el artículo 4 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo.

También se aceptaba nuestra Sugerencia en cuanto a la mención expresa al derecho sancionador añadiendo un apartado 3 del artículo 21 del Proyecto de Ley que se ocupa de las reclamaciones de las personas viajeras, por lo que consideramos que se aceptaban en lo substancial nuestras sugerencias, valorando positivamente que se esté trabajando en la aprobación de esta norma tan necesaria para garantizar los derechos de las personas usuarias de los transportes interurbanos en nuestra comunidad autónoma.

En este ejercicio, nos han llegado varias quejas de municipios de la provincia de Cádiz, concretamente Bornos, Alcalá del Valle, Setenil de las Bodegas y Olvera, **queja 17/2584**, queja 17/2213, queja 17/4897 y queja 17/4149, en las que se demandaba la **mejora de los servicios de transporte público por carretera** hasta dichas poblaciones. En todas ellas requerimos informe de la Viceconsejería de Fomento y Vivienda para conocer su posicionamiento al respecto.

En los respectivos informes remitidos, además de pronunciarse sobre las reivindicaciones singulares de cada municipio, se aludía, substancialmente, a la pretensión de atender a las demandas de estos municipios mediante la resolución del contrato de la VJA-089 por incumplimiento, añadiendo que la Dirección General de Movilidad estaba llevando a cabo un procedimiento de adjudicación directa del contrato a un nuevo operador al que, llegado el momento, se propondrían las mejoras en la prestación del servicio pretendidas. En el caso de Olvera, se especificaba la situación de otros contratos de concesión de estos servicios que asisten a esa población, señalando las actuaciones previstas en ellos.

En este ejercicio hemos culminado la larga tramitación de la queja 14/4563, motivada por la demanda de la asociación pro derechos humanos de Andalucía para la **mejora de los servicios de transporte público de viajeros hasta los centros penitenciarios** existentes en la provincia de Sevilla. En ella, dada la ubicación de cada uno de estos centros penitenciarios, hemos recabado la intervención de la Consejería de Fomento y Vivienda, del Consorcio de Transportes Metropolitanos del área de Sevilla y de los ayuntamientos de Morón de la Frontera y Sevilla.

Hemos recibido la información de todas estas administraciones públicas explicando la situación y frecuencia de los servicios hasta los respectivos centros penitenciarios y las mejoras introducidas para intentar atender las reivindicaciones de las personas que acuden a estos lugares, normalmente de escasos recursos económicos, para visitar a sus familiares.

No obstante, concretamente formulamos **Sugerencia** al Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla para que, con la finalidad de facilitar el contacto entre las personas internas en el Centro Penitenciario de Alcalá de Guadaíra y sus familiares, según el régimen de visitas existentes, fueran ampliados algunos de los servicios de la línea M-121 de forma que alcancen hasta la zona de acceso al citado centro, toda vez que la actual carencia supone desatender de “facto” el mandato de la legislación de transportes que obliga a prestar una atención especial a una categoría social desfavorecida como la que constituyen los familiares de la población reclusa.

El consorcio metropolitano manifestó que carecía de disponibilidad de fondos para ampliar la oferta de servicios de la línea M-121 pero que, no obstante, al estar próxima la fecha de caducidad de la concesión VJA-189 a la que se adscribe dicha línea, se tendría en cuenta la Sugerencia en la licitación de la nueva concesión.



También formulamos **Sugerencia** al Ayuntamiento de Morón de la Frontera para que, con la finalidad de facilitar el contacto entre las personas internas en el **Centro Penitenciario de Morón de la Frontera** y sus familiares, según el régimen de visitas existentes, se analizara la posible implantación de una línea regular de transporte colectivo de viajeros entre el casco urbano de esa localidad y el citado centro penitenciario que, con la cadencia y frecuencia de servicios que se estime más conveniente, permita atender el mandato de la legislación de transportes que obliga a prestar una atención especial a esta categoría social desfavorecida.

Como quiera que el ayuntamiento atravesaba una delicada situación económica, sugerimos asimismo que, a los efectos de implantación del citado servicio y toda vez que el interés perseguido con esta actuación trasciende el interés local, se solicitara la colaboración de la Consejería de Fomento y Vivienda y de la Diputación Provincial de Sevilla a cuyo efecto se debería promover una reunión con representantes de las tres administraciones que permita acordar el compromiso que podrían asumir las partes.

En la última comunicación municipal, se nos aclaraba que la alcaldía había llevado a cabo todos los contactos oportunos con la Consejería de Fomento y Vivienda y con la Diputación Provincial de Sevilla planteándoles su petición de ayuda para la mejora del transporte público con el centro penitenciario de esa localidad, resultando que ambas administraciones han sido receptivas ante la problemática expuesta, pero sin concretarse en ayuda financiera para la implantación del servicio. Después se aludía nuevamente al estricto plan de ajuste que afecta a dicha corporación municipal, por lo que se indicaba que seguirá poniendo todo su empeño y esfuerzo con objeto de que este servicio público pueda verse implantado en el más breve plazo posible.

Así las cosas, entendiendo aceptada en lo substancial nuestra **Resolución** y a la espera de que la mejora de la situación financiera del ayuntamiento permita la implementación de este servicio de transporte público al centro penitenciario, damos por concluidas nuestras actuaciones.

Cabe reseñar la aceptación por parte de Tussam (**Transportes urbanos de Sevilla**, sociedad anónima municipal) de las peticiones de los interesados en la **queja 18/5188** y **queja 17/6080**, en las que respectivamente se planteaban problemas para la **renovación de la tarjeta solidaria** y por su denegación por haber trabajado la afectada durante un día y nos dio cuenta de la modificación introducida en la Ordenanza Municipal para atender reclamaciones como la de la afectada, añadiendo que se le informó telefónicamente de la necesidad de que, por su parte, se aportara otra documentación para poder tramitar su tarjeta solidaria.

En cuanto al **transporte ferroviario** hemos de aludir a la **queja 16/1775** que, de oficio, incoamos ante la dilatada interrupción de la **conexión ferroviaria de Granada** con Madrid y con el resto de nuestra comunidad autónoma. Con motivo de ello, nos dirigimos a la entonces Defensora del Pueblo Estatal trasladando la preocupación de esta Institución por el malestar justificado existente en los distintos sectores sociales y económicos de la ciudad de Granada.

Asimismo le solicitamos que, si lo consideraba oportuno, se realizaran las actuaciones que estimara necesarias para que, además de acelerarse los trabajos que se estaban ejecutando en ambos trayectos, se informara al ayuntamiento, entre otras cuestiones, de la fecha en la que entraría en funcionamiento el AVE y de las previsiones, a medio plazo, para que la conexión del AVE de Granada reúna unas condiciones similares a las que posee este medio de transporte con ciudades como Málaga, Sevilla y Córdoba garantizando de esta forma que esta ciudad va a contar, también, con unas infraestructuras idénticas a las de estas ciudades.

Tras diversas informaciones facilitadas por el Defensor del Pueblo Estatal (DPE) en funciones, se nos informó de la respuesta recibida de ADIF en la que se daba cuenta de que la línea de alta velocidad Antequera-Granada se encontraba en una fase de pruebas previas a su puesta en servicio, por lo que dependería de su desarrollo y resultado cuando, tras la autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, se producirá su entrada en servicio.

En atención a ello, dicha Defensoría, estimando prudente dar margen a ADIF para tales pruebas esenciales para garantizar la seguridad de las personas, nos comunicaba que daba por finalizadas sus actuaciones en torno a este asunto, sin perjuicio de su posterior reapertura si el servicio no fuera puesto en marcha en un plazo razonable.





En consonancia con la conclusión de sus actuaciones por parte del DPE, procedimos igualmente al archivo de este expediente de queja esperando que finalmente esta importantísima infraestructura para la ciudad de Granada, de la que se ha visto privada durante varios años, entre en funcionamiento a la mayor brevedad que sea posible.

También hemos tramitado varias quejas relativas al [servicio del taxi](#). Cabe citar la queja 18/2462 en la que la persona afectada expresaba su disconformidad por el hecho de que el Ayuntamiento de Coín no resolviera su solicitud de cambio de licencia de taxi. Se nos indicó, por parte municipal, que se había culminado el expediente para cambio de licencia solicitado y así le había sido notificado al reclamante, estando pendiente de concesión de licencia intermunicipal por la delegación autonómica.

En la [queja 18/0811](#), la reclamante expresaba que una asociación del taxi, sin ostentar competencia para ello, le había incoado un expediente sancionador. El Ayuntamiento de Rota nos aclaró que le corresponde la competencia para la instrucción de expediente sobre la gestión del servicio de autotaxi dentro del término municipal, por lo que había requerido a la asociación local copia del expediente que le ha sido instruido, habiendo informado de todo ello a la interesada.

Por último, en la queja 15/3547 se nos planteaba el problema del [intrusismo en el sector del taxi de Marbella](#). Tras varias actuaciones, concluimos nuestra intervención al anunciarnos el ayuntamiento que se estaba elaborando una ordenanza municipal que regule de manera clara la intervención de la Policía local en caso de intrusismo en el sector del taxi, intentando proteger los intereses de los profesionales sin causar perjuicios a las personas usuarias. Se añadía, asimismo, que la Policía local está actuando de manera firme ante el problema del intrusismo en plena colaboración con profesionales del sector.

De acuerdo con ello, cabía esperar que la citada ordenanza contemple medidas efectivas para frenar la lacra del intrusismo que afecta al sector del taxi. En todo caso, expusimos al afectado que, en el trámite de información pública del expediente de aprobación de la ordenanza que se anuncia, podrá presentar las alegaciones que estime pertinentes si, a su juicio, las medidas que recoge ante esta cuestión, resultan inapropiadas o insuficientes.

Ante el silencio de las respectivas corporaciones municipales ante las demandas de los afectados, reseñamos la [queja 18/1618](#), en la que la persona afectada exponía que había expuesto al Ayuntamiento de Écija, sin resultado ni respuesta, la peligrosidad vial que suponía la existencia de un poste que se encontraba en la calzada. El problema quedó resuelto al manifestar la corporación municipal que se había remodelado el viario y que el poste en cuestión se encuentra ya fuera de la calzada por la que transitan los vehículos.

En la queja 18/4196, la persona interesada exponía que, ante la pasividad del Ayuntamiento de Córdoba que no sancionaba con eficacia tales conductas de conductores desaprensivos, ni atendía a sus reclamaciones, se invadía por vehículos las aceras de un paseo de la ciudad donde juegan los niños con la consiguiente peligrosidad que de ello se deriva. El Ayuntamiento de Córdoba nos indicó que ya se pusieron hitos en el rebaje de bordillo para que no accedieran vehículos a la zona verde y se dio traslado a la Policía local para que sancionara los [comportamientos incívicos de algunos conductores](#) que circulan marcha atrás por el acerado. Se añadía que, teniendo en cuenta la insuficiencia de estas medidas, se tenía previsto colocar un nuevo hito para que no puedan entrar marcha atrás los vehículos desde el paso de Avenida Carlos III y a volver a insistir en que se sancione a los vehículos que aparcen indebidamente.

Por último, en este apartado relativo a cuestiones de movilidad resulta obligado aludir a dos quejas bastante relevantes al respecto. Nos referimos a la [queja 17/6081](#), en la que la persona afectada denunciaba la lenta tramitación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y el silencio que la Viceconsejería venía mostrando ante sus alegaciones. Tras recibir un primer informe de la Viceconsejería de Fomento y Vivienda y alegaciones del interesado sobre su contenido, volvimos a interesar que se nos indicaran los informes preceptivos que restan por evacuar y los plazos aproximados en que se estima que se podría presentar a la aprobación del Parlamento el correspondiente proyecto de ley.

Tras ello, la Dirección General de Movilidad nos ha dado cuenta de los informes que restan por emitir en el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, expone los posteriores trámites que resultan necesarios y añade que el retraso también ha venido originado por el hecho de que ha sido sometido dos veces a los trámites de información



y audiencia pública. Por último, se reseña la voluntad de dicha dirección general de que el texto normativo pueda ser remitido al Parlamento de Andalucía durante el primer semestre de 2019.

Por otra parte, hemos concluido la extensa tramitación de la queja 15/5487 en la que una asociación ciclista daba cuenta de los incumplimientos presupuestarios y de otra índole en los que, a su juicio, se estaba incurriendo en el [desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta](#). Tras recibir informaciones previas y alegaciones de la asociación afectada, nos vimos obligados a formular Resolución a la Viceconsejería de Fomento y Vivienda.

En ella recordamos el deber legal de observar el artículo 44 del Estatuto de Autonomía para Andalucía que obliga a todas las administraciones andaluzas a que, en sus actuaciones, se rijan por los principios de eficacia, proximidad y coordinación, toda vez que cualquiera que sea el órgano que debe tener la iniciativa de impulsar la redacción de la Memoria de Sostenibilidad Ambiental es claro que no está ejerciendo su competencia, impidiendo que la comisión de seguimiento del plan pueda proceder a su valoración. Comisión de la que es presidente la autoridad a la que nos dirigimos, de acuerdo con el artículo 4 del Decreto 9/2014, de 21 de enero, como viceconsejero de fomento y vivienda, formando parte como titulares la Dirección General de Infraestructuras y la Dirección General de Movilidad, entre otras.

Además, la actuación de esta comisión es imprescindible no sólo por cuestiones de índole jurídico formal en el procedimiento, a los efectos antes mencionados, sino también de acuerdo con el artículo 4.6 de esta norma, que tiene el siguiente tenor literal: «Corresponde a la Comisión de Seguimiento informar de las actualizaciones y los informes de seguimiento del Plan». Es, pues, un órgano de control que tiene encomendada una función de gran trascendencia en la supervisión de la ejecución del plan.

Dicho de otra manera, la pasividad en la elaboración de ese informe está obstaculizando que la comisión, de la que forman parte los mencionados órganos de esa Consejería, realice el informe de seguimiento al que se refiere el apartado 8 del Plan Andaluz de la Bicicleta.

Por ello, también formulamos **Recomendación** de que se adopten las medidas que procedan para que, por esa consejería, se impulsen las actuaciones necesarias a fin de que, una vez que se elabore el mencionado informe, se pueda convocar la comisión de seguimiento y someter el documento que resulte a la mesa de la bicicleta, dando la posibilidad de que, con total transparencia, se conozca la situación en la que se encuentra la ejecución del Plan, las incidencias ambientales que, en su caso, se han producido y se valore, a ser posible de forma consensuada, cómo se va a abordar la ejecución del plan de la bicicleta.

Nuestra Resolución no ha obtenido, pese a nuestras posteriores gestiones, la preceptiva respuesta municipal, por lo que nos hemos visto obligados a incluir este expediente de queja en el presente Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

## 1.9.2.2 Accesibilidad

### 1.9.2.2.1 Discapacidad en materia de tráfico

En este apartado reseñamos algunas reclamaciones que, en relación con problemas de movilidad y tráfico viario, nos han hecho llegar personas con discapacidad, en las que, en términos generales, se ha obtenido una acogida favorable de las administraciones a las que nos hemos dirigido para buscar una solución positiva.

En tal sentido, en la queja 16/0391, la persona reclamante nos exponía que su padre, de 81 años de edad, se encuentra enfermo y necesitaba con frecuencia ser recogido y llevado por una [ambulancia a la puerta de su domicilio](#), situado en la localidad de Los Palacios y Villafranca. El propio interesado afirmaba que también se encuentra incapacitado, teniendo las mismas necesidades que su padre para acceder al citado servicio.

El problema radicaba en que, de forma permanente, aparcan vehículos sobre la acera en la citada calle, de tal forma que la ambulancia no puede detenerse delante de su domicilio lo que les ocasiona graves dificultades para acceder o salir del mismo. Por ello, venía demandando al ayuntamiento que adoptara medidas efectivas que impidan el