



Justamente por ello, se formuló también Sugerencia para que, de acuerdo con los preceptos constitucionales de coordinación y colaboración entre administraciones, se retomen los contactos con la Junta de Andalucía para que, en el ámbito de las respectivas competencias de la Administración Autónoma y Municipal, la **pasarela ciclo peatonal sobre la SE-30** sea una realidad a la mayor brevedad posible y se encuentre debidamente conectada con la red ciclista de Sevilla mediante el proyecto que se estime más rentable en términos sociales y económicos.

En su respuesta, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla nos comunicó que para la mejora de los servicios e infraestructuras, no veían inconveniente en aceptar nuestra resolución; aunque esta Institución valoró positivamente esta actitud, solicitamos de la Alcaldía que nos concretara las medidas que fuera adoptar para aceptar nuestra resolución y, a la fecha de cierre de este Informe Anual, estamos a la espera de la oportuna respuesta.

Por último, destacamos la **queja 16/4240**, que abrimos de oficio al tener conocimiento de que el **observatorio astronómico de Almadén de la Plata (Sevilla)**, después de haber estado un tiempo en funcionamiento, se había clausurado. Siempre según estas noticias, la ejecución de esta infraestructura tuvo un coste de inversión de 4 millones de euros y el proyecto fue impulsado por el presidente de la Asociación Astronómica de España, que aportó diverso material y fue financiado, en parte al menos, por fondos europeos. Continuaba esta información indicando que, por motivos desconocidos, en julio de 2008 las cerraduras fueron cambiadas por el Ayuntamiento e incluso hubo una denuncia en el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo por *"cierre ilegítimo y por cesión sin contrato a la empresa de aventuras..."*. Durante el periodo que estuvo cerrado el observatorio, sufrió un gran deterioro e incluso todos los telescopios, incluyendo el mayor de ellos, se destruyeron y quedaron abandonados en el campo.

De la documentación aportada y del encuentro mantenido en la sede de esta Institución se desprendía que se habían sucedido, desde la terminación y puesta en funcionamiento de esta importante instalación de titularidad pública, una serie de incidencias en su gestión que causan una gran preocupación a esta Institución dada la enorme inversión realizada que, al parecer, ha ascendido, aproximadamente, a cuatro millones de euros. De hecho, en la actualidad, como ha ocurrido en otros periodos, el Observatorio no está prestando servicio alguno y permanece cerrado y, cuando ha estado abierto, entendemos que su gestión no se ha llevado a cabo con observancia del procedimiento de contratación al que debió de ajustarse la misma.

De todo ello hemos realizado la oportuna valoración y hemos decidido enviar todos los antecedentes a la Cámara de Cuentas de Andalucía con objeto de que estudie los mismos y realice las actuaciones oportunas. Con ello procedemos a la suspensión de nuestras actuaciones en esta queja abierta de oficio.

...

1.12.2.3 Transportes, movilidad y tráfico

1.12.2.3.1 Transportes y movilidad

1.12.2.3.1.1 La proliferación de medios de transporte no autorizados de propulsión eléctrica por el espacio peatonal supone un riesgo para las personas

Esta Institución actuó de oficio, en la **queja 16/0999**, al verificar que, cada vez con más frecuencia, sobre el espacio peatonal están apareciendo nuevos riesgos para las personas que transitan por él, como son los derivados de la incorporación de "medios de transporte" de uso individual y cuya regulación, salvo algún aspecto que comentaremos posteriormente, no está contemplada en el Código de Circulación ni, al menos hasta lo que hemos podido informarnos, en las Ordenanzas Municipales. Nos referimos a los **patines, scooter y otros medios de transporte de tracción eléctrica que circulan por los espacios peatonales**, no por la calzada porque no están habilitados para ello, con relativa frecuencia a una velocidad inadecuada



y conducidos por personas inexpertas pues, en muchos casos, es la primera vez que los utilizan por lo que no sólo ponen en riesgo a terceras personas, sino también a ellos mismos.

Esta realidad se aprecia cada vez con más habitualidad y se encuentra singularmente presente en ciudades que, por su casco histórico, la calidad de su arquitectura y espacios urbanísticos y el paisaje urbano hacen atractivo, sobre todo para los visitantes, el paseo por los distintos itinerarios de la ciudad de uso peatonal.

Además de dirigirnos a la FAMP, también dimos cuenta de nuestras actuaciones a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales con objeto de conocer la posición que al respecto mantenía la Dirección General de Tráfico, del Ministerio del Interior. Esta Defensoría en su respuesta nos indicó que los patinetes eléctricos no han sido homologados conforme al Reglamento (UE) 168/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de Enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de 2 y 3 ruedas y a los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, que de acuerdo con su art. 2, «se aplicará a los vehículos de categoría L, que están destinados a circular en vías públicas». Por otra parte, el usuario de estos patines y otros medios de tracción eléctrica no encaja en el concepto de peatón, según el Anexo I, apartado 4, de la Ley de Seguridad Vial y el hecho de que se trate de un aparato provisto de motor impide que pueda ser asimilado a los patines o monopatines mencionados en el art. 121.4 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de Noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación. Sin perjuicio de ello, nos informaba que se estaban estudiando las modificaciones oportunas a esta legislación para aprovechar cuanto ofrezca de positivo este medio de locomoción, tratando de incorporarlo a la circulación urbana y que su uso se lleve a cabo con las mejores condiciones posibles de seguridad.

En cuanto a las personas con movilidad reducida, la Dirección General de Tráfico señala que el concepto de peatón se puede ampliar a las mismas, aún cuando utilicen sillas de ruedas con motor, como indica el número 4 del citado Anexo I de la Ley de Seguridad Vial.

Por todo ello, hemos procedido a suspender nuestras actuaciones en la misma, aunque hemos interesado del presidente de la FAMP que nos mantenga informados de las conclusiones y propuestas que, finalmente, se efectúen por el Grupo de Expertos, así como de cualquier otra noticia de que se produzca en torno a esta cuestión y, en todo caso, queremos dejar constancia del problema y los riesgos que conlleva el uso no autorizado de estos medios de transporte. Los Ayuntamientos no pueden vendarse los ojos ante esta realidad.

1.12.2.3.1.2 Debemos facilitar la formación de los agentes de la Policía Local para prevenir los riesgos que se derivan de la conducción bajo los efectos de las drogas

Iniciamos de oficio la [queja 16/0707](#) ante la Escuela de Seguridad Pública de Andalucía (ESPA) cuando hemos conocido, por diversas noticias publicadas en los medios de comunicación en los últimos meses, el [alto porcentaje de personas que conducen bajo los efectos de las drogas](#).

Sin perjuicio de los controles que realice la Guardia Civil y pese a la extraordinaria trascendencia que, en términos de riesgo, supone conducir bajo los efectos de estas sustancias en los espacios urbanos, lo cierto es que, como se puso de manifiesto en la III Jornada sobre Seguridad Vial, que celebramos en noviembre de 2012 en Sevilla, con el título [“Seguridad Vial y Drogas”](#) nuestra Policía Local está muy necesitada de recibir formación para desarrollar eficientemente su labor y de medios para poder ejercer las funciones de vigilancia y control que conlleva la realización de los test de verificación sobre el consumo de drogas.

Al tiempo de cerrar este Informe Anual nos falta aún respuesta de alguna asociación a la que nos hemos dirigido, por lo que en próximos ejercicios daremos cuenta de la valoración global que realicemos sobre esta cuestión.



1.12.2.3.1.3 La regulación de la ORA no debe generar situaciones de discriminación entre los residentes de un determinado término municipal y de otros municipios

Al tener conocimiento, tanto a través de los medios de comunicación como de distintas quejas que nos han hecho llegar los ciudadanos y asociaciones, de la controversia generada debido a la próxima entrada en funcionamiento en el municipio onubense de Minas de Riotinto de una **zona de estacionamiento regulado en los alrededores del Hospital Comarcal de Riotinto**, en el que se presta servicios a las localidades de la zona norte de la provincia de Huelva, abrimos de oficio la **queja 16/1508**

Dirigimos a la citada Alcaldía-Presidencia **resolución** en la que formulamos Recordatorio del deber legal de observar los artículos 9.2, 14 y 31.1 de la Constitución Española que consagran el principio de igualdad, así como del artículo 9.1 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de Marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales que dispone que no podrán reconocerse otros beneficios fiscales en los tributos locales que los expresamente previstos en las normas con rango de ley o los derivados de la aplicación de los tratados internacionales. Y de los artículos 39.1 bis y 53.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que exige una adecuación o congruencia entre los medios aplicables y los fines que se pretenden alcanzar que, en ningún caso, puede dar lugar a situaciones discriminatorias.

También formulamos Recomendación de que se lleven a cabo las actuaciones necesarias para modificar, previos trámites legales que procedan, el artículo 5 de la Ordenanza Fiscal Reguladora de la tasa por estacionamiento de vehículos en las vías públicas municipales con limitación horaria de esa localidad en aquellos apartados que disponen que el usuario residente con posesión de distintivo habilitante podrá aparcar gratuitamente en toda la zona regulada sin necesidad de obtención de tique en el expendedor y que establecen el carácter gratuito de la expedición de la tarjeta o distintivo de residente.

Por último, también Sugerimos en el sentido de que, sin perjuicio del respeto al ejercicio del «ius variandi» en el ámbito que nos ocupa, y dado el conflicto surgido y la discrepancia que se ha producido no solo por parte de las personas usuarias del hospital no residentes en el municipio, sino también por parte de los representantes de distintos gobiernos locales cuya población resulta afectada por la decisión de establecer una zona de estacionamiento regulado en el entorno de este establecimiento sanitario, se valore la posibilidad de conseguir el fin que se pretende, que no es otro que una ordenación del tráfico adecuada en esta zona, con otros medios o reconsiderando las tarifas establecidas, habida cuenta de las consecuencias y rechazo que las recogidas en la Ordenanza Fiscal han generado.

El Ayuntamiento, en respuesta a esta resolución, nos trasladó, de forma expresa y argumentada, que no aceptaba nuestra resolución, lo que determina que, en base a nuestra ley reguladora, procedamos al archivo del expediente de queja, mencionado expresamente esta circunstancia en nuestro Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En concreto, el Ayuntamiento defendía que la implantación de la zona ORA va a permitir la descongestión del tráfico en la zona y que las zonas reguladas no se encontraban tan saturadas como en el momento de la respuesta, ya implantada esta ordenanza, garantizando la rotación durante las horas de mayor afluencia, descartándose cualquier intención recaudatoria. También defendía la correcta tramitación conducente a la aprobación de la Ordenanza sin que, durante el periodo de información pública, se presentara ninguna reclamación, sugerencia o alegación, ni con posterioridad se hubiera interpuesto recurso alguno. También se precisaba el concepto de residente para la Ordenanza y se descartaba que se pudiera producir ninguna vulneración del principio de igualdad, recordando la existencia de otras zonas ORA aledañas a los centros hospitalarios de otras localidades. Por todo ello, descartaba realizar ninguna modificación de las ordenanzas.

Entendimos, por tanto, que no se aceptaba nuestra resolución, aunque de forma motivada, por lo que procedimos a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.



1.12.2.3.2 Tráfico

1.12.2.3.2.2 La tramitación de las sanciones de tráfico debe respetar las normas que establecen las garantías de defensa del presunto infractor

La [queja 15/5845](#) fue tramitada al indicarnos el interesado que en enero de 2013, la Policía Local de Sevilla formuló denuncia, inmovilizando su vehículo, que fue retirado por la grúa municipal, por carecer de seguro. Pasados unos días retiraron el vehículo del depósito municipal, teniendo que pagar 156,85 euros. Tras aportar prueba fehaciente su compañía de que sí poseía seguro, el expediente fue sobreseído. El problema era que no le devolvían el importe de la tasa por la retirada del vehículo. Tras la intervención de la Institución, el Ayuntamiento de Sevilla dictó resolución declarando la procedencia de la devolución, pues era claro que **no había infracción que justificara la retirada del vehículo**, por lo que no estaba justificado el cobro de la tasa.

En el caso de la [queja 15/6045](#), el interesado, que había sido sancionado en el municipio de Sevilla, era residente en la localidad zamorana de Benavente, relataba lo siguiente: *"Desde mi localidad (Benavente, Zamora) a Sevilla hay una distancia de 596 km y les he solicitado que me demuestren que era mi moto, con alguna foto y que no han tenido ningún error en la toma de la matrícula cuando formularon la sanción, no he obtenido respuesta por parte de ellos"*.

Pese a haber enviado distintos escritos en este sentido, el Ayuntamiento no le daba respuesta. Finalmente, después de nuestra intervención, **el expediente sancionador fue sobreseído**.

En el supuesto de la [queja 16/0791](#), el reclamante, entre otros medios de defensa, había alegado prescripción de una sanción de tráfico por estacionamiento en un lugar con limitación horaria, que fue desestimada, entendiéndolo el interesado, como así nos lo trasladó, que *"La resolución notificada se limita a considerar que no existe prescripción sin hacer cómputo alguno sino sólo alegando, de manera genérica los artículos que regulan el plazo de prescripción, su interrupción y su reanudación"*.

Además, de la queja se desprende una clara disconformidad con la utilización de modelos tipo para tramitar esta clase de expedientes, que ignoran, con una insensibilidad que genera indefensión fáctica, las alegaciones de los interesados. Esto lo hemos denunciado una y otra vez en las páginas de este Informe Anual, como una práctica intolerable a la que es muy necesario poner fin, pues una cosa es acudir a modelos normalizados, que facilitan una gestión eficiente y eficaz de los procedimientos, pero ello no justifica dejar de atender y estudiar las alegaciones que, en su defensa, presenten los interesados, así como la práctica de pruebas que consideren interesantes para su defensa.

Tras nuestra intervención, recibimos informe del Ayuntamiento de Sevilla del que resultaba que, tras admitir que, efectivamente, se había producido la infracción, se había sobreseído el expediente. Sin embargo, nada se decía sobre lo alegado por el denunciado en el sentido de que cuando el "controlador" denuncia la presunta infracción, el estacionamiento, quizás por unas obras que se estaban realizando, carecía de señalización vertical y horizontal. Hubiera sido de interés llevar a cabo una investigación para determinar la concurrencia de estos hechos, pero no tuvo lugar por los motivos ya comentados.

En la [queja 16/2073](#), el interesado mostraba su disconformidad con la actuación administrativa del Ayuntamiento de Sevilla por una sanción de tráfico. En concreto había recibido una resolución en la que se desestimaban las alegaciones que había, supuestamente, presentado contra la sanción de tráfico, pero *"el recurrente manifiesta que nunca ha presentado escrito de alegaciones, toda vez que nunca ha recibido comunicación de incoación de procedimiento sancionador a su nombre"*. Tuvo conocimiento de la sanción mediante el requerimiento de identificación remitido a la empresa de la que era administrador, procediendo a identificar al conductor del vehículo con el oportuno escrito de identificación. Tras ello, en lugar de dirigirse el Ayuntamiento de Sevilla a la persona identificada como conductora, él, como administrador, recibió la respuesta a unas alegaciones que nunca había presentado. Ante ello, adujo al Ayuntamiento la improcedencia de continuar con el expediente sancionador al omitir una fase procedimental e inventarse unas supuestas alegaciones que nunca se habían presentado por parte del recurrente.



Tras admitir a trámite la queja y dirigirnos al Ayuntamiento de Sevilla, éste, a través de la Agencia Tributaria de Sevilla, nos informó que se había procedido a proponer la baja del expediente sancionador que afectaba al reclamante y al archivo de las actuaciones al haber quedado acreditado el error producido en su tramitación. Con ello concluimos nuestras actuaciones.

1.12.2.4 La construcción de la ciudad inclusiva demanda que se destruyan las barreras en las infraestructuras y los transportes que impiden o dificultan el libre ejercicio de todos los derechos por la ciudadanía

La igualdad de oportunidades y la libertad en la toma de decisiones como derechos inherentes a todas las personas, teniendo en cuenta sus capacidades, son referencia obligada derivadas de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobada por la Asamblea de Naciones Unidas el 13 de Octubre de 2006 y ratificada, en 2007, por nuestro país ([Instrumento de Ratificación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad](#), hecho en Nueva York el 13 de diciembre de 2006, BOE núm. 96, de 21 de abril de 2008). Convención cuyos principios, tras su ratificación por el Estado Español, están muy presentes en el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el [Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social](#) (BOE núm. 289, de 3 de diciembre de 2013).

Pues bien, en la actualidad el Parlamento de Andalucía ha comenzado la tramitación de la Ley de Derechos y la Atención de Personas con Discapacidad de Andalucía, que recoge también esos principios y, sin perjuicio de asumir la normativa básica estatal, tiene la pretensión de establecer el marco jurídico de tales derechos en nuestra Comunidad Autónoma.

En la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley que comentamos se manifiesta que *“El título preliminar recoge las disposiciones generales que se refieren al objeto de Ley y sus personas destinatarias, asumiendo el nuevo concepto de la discapacidad que considera que la misma como una situación que es fruto de la interacción de las condiciones personales y las diversas barreras que pueden impedir o limitar la participación social; incidiendo en la noción de discapacidad como complemento consustancial que, en modo alguno, debe ser considerada como esencia sino como estado”*.

En lo que concierne a las **barreras en las infraestructuras**, un año más tenemos que decir que estamos muy lejos de conseguir la ciudad sin barreras, la ciudad de todos. Por ello, si desde un punto de vista normativo estamos convencidos de que, sin perjuicio de que se apruebe, en su caso, el citado Proyecto de Ley, sería muy conveniente que se apruebe un texto normativo integrador, que contemple toda la normativa en materia de accesibilidad, de aplicación en Andalucía, en la actualidad bastante dispersa y que, por la naturaleza jurídica de su contenido, debe venir recogida en una norma con rango de ley, ello sin perjuicio de su desarrollo reglamentario; de otro, también creemos que se debe asumir un compromiso de actuar con más rigor en este ámbito.

De acuerdo con ello, hemos iniciado de oficio la [queja 16/2809](#) en la que, entre otras actuaciones, hemos **recomendado** a la Dirección General de Personas con Discapacidad que, en la **futura Ley** de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía que se encuentra en avanzado estado de tramitación, se impulsen las actuaciones que procedan para que, en materia de accesibilidad y en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma, se lleve a cabo una efectiva **evaluación de las políticas públicas que, con carácter sectorial, se orientan a garantizar la normalización e integración total del colectivo de las personas con discapacidad en la sociedad civil**. Se trata de verificar el respeto y aplicación de las normas y planes existentes, con una metodología de análisis y valoración de resultados que permita evaluar de forma periódica el resultado de la aplicación de dichas políticas públicas, mediante la realización de informes anuales de seguimiento por parte de los órganos que se estimen más idóneos para ello.