



Hemos perdido ya demasiados años desde la aprobación de la Constitución y la Ley 13/1982, de 7 de Abril, de Integración Social de las Personas con Discapacidad (LISMI), para que consideremos que, con lo que se ha hecho, estamos en la dirección adecuada. No es de recibo, y **resulta insostenible socialmente, que nuestras ciudades continúen siendo inaccesibles para un amplio sector de la ciudadanía**. Contamos con un marco jurídico mejorable, en los términos apuntados, pero suficiente y los medios para abordar este problema, pero quizás sigue faltando la conciencia, de donde deriva el compromiso, para poner fin a esta situación.

...

## 1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

### 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.

### 1.12.2.4.1 Discapacidad y transportes públicos

En reunión mantenida con las **federaciones de asociaciones de personas con discapacidad de Andalucía** (que citamos en la **queja 15/4622**) esta Institución asumió el compromiso de proceder a la apertura de quejas de oficio en relación con las cuestiones que nos plantearon y, muy singularmente, con la necesidad de que las Administraciones adopten medidas de distinta naturaleza a fin de paliar las graves deficiencias que se nos denunciaron sobre distintos ámbitos relacionados con la accesibilidad. Una de éstas y de vital importancia para la movilidad es la relativa a la **accesibilidad en el transporte** cuyas disfuncionalidades son extraordinariamente graves siendo una cuestión ampliamente tratada en el mencionado encuentro con las federaciones provinciales de personas con discapacidad de Andalucía.

Por tal motivo iniciamos la **queja 16/0598** en la que nos dirigimos tanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, como a la Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP) en la que poníamos de manifiesto, por un lado, la trascendencia que, por motivos obvios, un transporte público de calidad tiene para el colectivo de personas con discapacidad y, de otro, que, en un futuro, en el nuevo diseño de ciudad por el que van a tener que apostar todos los gobiernos locales, el transporte público va a tener una relevancia aun mayor. Así parece poco cuestionable que nuestras ciudades, en la medida en que deben disponer necesariamente de un modelo sostenible de movilidad, éste tendrá que descansar en los **desplazamientos peatonales, el transporte público y la bicicleta**.

La clave peatonal y las prohibiciones y/o limitaciones al uso de vehículos privados va a ser la gran referencia en los novedosos escenarios urbanos, más sostenibles ambientalmente, más seguros y, desde luego, necesariamente más inclusivos para toda la ciudadanía.

En este contexto, sabemos que no es posible apostar debidamente por un modelo peatonal si no tenemos muy en cuenta la tipología de desplazamientos, la edad, género y discapacidad de las personas a quienes van dirigidas las políticas de movilidad. Ello conlleva, necesariamente, el que tenga que diseñarse una red eficiente de transportes públicos que acerquen a las personas a los espacios e itinerarios peatonales. Si diseñamos una ciudad con grandes espacios peatonales que tenga una continuidad en su desarrollo, pero no contemplamos su necesaria conexión con el transporte público, habremos creado un modelo excluyente e ineficiente.

Existe pues aquí, ahora, y de cara a un futuro inmediato, la necesidad de implantar un transporte público realmente eficiente y de calidad que haga innecesario el uso del vehículo privado y ponga a disposición de toda la ciudadanía los bienes y servicios que ofrecen nuestras ciudades, posibilitando la utilización, en tiempos y distancias razonables, de itinerarios públicos peatonales accesibles, seguros y dotados de los necesarios estándares de calidad ambiental.

Pues bien, al iniciar nuestras actuaciones, verificamos la imposibilidad, en nuestro país y, desde luego, en nuestra comunidad autónoma, para cumplir los objetivos marcados para un transporte accesible, según el Texto Refundido de la Ley General de los Derechos de las Personas con Discapacidad, que no es otra que la fecha del 4 de Diciembre de 2017, es decir, “a la vuelta de la esquina”.

En nuestro escrito recordábamos las distintas obligaciones que, de acuerdo con la normativa en vigor, singularmente el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía (**BOJA núm. 140 de 21 de Julio de 2009**) se derivaban para los transportes públicos colectivos, los taxis y los aparcamientos y plazas reservadas en el transporte privado.

A la fecha de cierre de este Informe Anual estamos valorando las respuestas obtenidas y las alegaciones que nos han enviado las federaciones provinciales presentes en aquel encuentro, a las que hemos remitido esta información. De acuerdo con ello y sin perjuicio de otras actuaciones que podamos realizar directamente con los Ayuntamientos, esperamos poder hacer una valoración del grado de cumplimiento de esta normativa,



propuestas e iniciativas tendentes a que la garantía de la movilidad, pilar básico para la inclusión social de las personas con discapacidad, sea realidad en Andalucía. De ello, dado su extraordinario interés, daremos cuenta al Parlamento de Andalucía.

También de acuerdo con este criterio, hemos impulsado la creación de una **bonificación en el transporte público urbano de la ciudad de Sevilla para personas con discapacidad**, tal y como nos planteó el interesado de la **queja 16/0095**, en la que planteaba que su hijo, con una discapacidad del 99% y que sólo cobra una pensión no contributiva, por tanto pensionista, no tenía derecho a las tarjetas bonificadas por parte de TUSSAM al no ser persona mayor pensionista. Añadía que, planteando esta cuestión, se dirigió por escrito a TUSSAM, que le había aclarado que aplicaba las tarifas propuestas por el Ayuntamiento de Sevilla y aprobadas por la Junta de Andalucía, añadiendo que existía una amplia gama de títulos de viaje, algunos gratuitos y otros bonificados, pero que no se contemplaba el bonobús gratuito para personas discapacitadas.

Tras una valoración de la normativa constitucional y estatutaria, así como del derecho positivo, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla Sugerencia de que, por parte de ese Ayuntamiento de Sevilla, se estudiase una propuesta de nuevas tarifas del transporte urbano, aplicables por TUSSAM, en las que, en la medida que resulte presupuestariamente posible y sin perjuicio de que puedan modularse en función de los ingresos económicos personales, el grado de discapacidad o el nivel de movilidad reducida personal, se regulen exenciones o bonificaciones en el transporte público urbano para las personas con discapacidad que lo soliciten y reúnan los requisitos que se establezcan, en aras de facilitar su movilidad y favorecer, de esta manera, su mayor integración y acceso al disfrute de los bienes y servicios públicos de la ciudad.

Aunque, en el plazo legalmente previsto, no recibimos respuesta y tuvimos que proceder a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, a principios del año 2017 recibimos una respuesta positiva por parte del Ayuntamiento, pues nos decían que en el Pleno de 3 de Noviembre de 2016 se acordó facilitar el transporte a personas con diversidad funcional y/o movilidad reducida para lo que se creará, a partir de 2017, una tarjeta de transporte gratuita para las personas que conforman este colectivo y que cumplan una serie de requisitos.

Sirvan estas quejas como botón de muestra de la realidad que viven las personas con discapacidad cuando se ven necesitadas de utilizar distintos medios de transportes, aunque otras se centran en otras cuestiones como la inexistencia, o baja proporción, de taxis adaptados, las limitaciones en la creación de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, el distinto régimen jurídico de las zonas de aparcamiento regulado, o zona azul, para personas con discapacidad y, al mismo tiempo, año tras año, también nos llegan quejas sobre comportamientos incívicos e insolidarios que llevan a ocupar indebidamente las plazas reservadas a personas con movilidad reducida sin que, por otro lado, exista, según nos trasladan a veces las personas afectadas, una adecuada vigilancia policial que evite estas circunstancias.

### 1.12.2.4.2 Discapacidad e itinerarios peatonales

La cuestión de la accesibilidad, unida a la de la seguridad y calidad ambiental de las ciudades andaluzas, fue tratada de manera monográfica en nuestro **Informe Especial**, presentado con esta denominación, al Parlamento de Andalucía. Se trata de una cuestión absolutamente crucial y que se viene demandando desde las distintas normas que han ido surgiendo en el tan cambiante como incumplido régimen jurídico de la accesibilidad en nuestro país.

Esta Institución ha realizado diversas actuaciones destinadas, todas ellas, al cumplimiento de las normas de accesibilidad respecto de la "obra nueva" y de su adaptación siempre que se realice una reforma o algunas personas residentes en los inmuebles necesiten la eliminación de barreras para su vida diaria y sin perjuicio de las obligaciones que se derivan para los inmuebles de titularidad pública.

Sin embargo, vemos con preocupación que la construcción de la ciudad sin barreras no acaba de configurarse, que el ritmo de adaptación, aunque se hayan dado pasos en la dirección correcta muy importantes, es demasiado lento y, mientras tanto, un 9% de la población se enfrenta con barreras que le impide ejercer



sus derechos libremente y acceder a los bienes y servicios de la sociedad en condiciones de igualdad. Esto acontece 40 años después de que se haya aprobado la Constitución y después de una cascada de normas, de diferente rango, destinadas a tutelar el derecho de igualdad contenido en el art. 14 de la Constitución que, de manera singularizada, tiene su reflejo en la exigencia proactiva que se deriva para los poderes públicos de lo dispuesto en los arts. 9 y 49 de nuestra norma suprema en lo que concierne a las personas con discapacidad.

Esta realidad motiva que se presenten distintas quejas, tanto a instancia de parte como de oficio, cuyo objetivo no es otro **que se proceda a la supresión de barreras que impiden o dificultan los desplazamientos de las personas con discapacidad por los espacios peatonales de nuestros pueblos y ciudades.**

En la queja 16/4135 se daba cuenta de las diferentes barreras existentes en el barrio sevillano de San Julián, que se concretaban en las siguientes: *“Eliminación de Barreras Arquitectónicas y Accesibilidad. Suelo muy irregular, por donde es imposible caminar con una minusvalía, personas mayores o que vayan con carrito o muletas. El espacio para el peatón es ocupado en muchos casos por motos aparcadas. Bolardos pequeños que hacen que personas tropiecen y se caigan. Alcorques peraltados que dificultan el tránsito por las calles estrechas, de vehículos que hacen que se rocen”*. En materia de tráfico sus reivindicaciones eran *“No hay señales que indiquen un límite de dimensiones en los vehículos por lo que a veces se quedan encajados en las esquinas como las últimas fotos que presento que tuvo que venir la policía a sacarlo, ponen en peligro al peatón, que se queda sin espacio o rozan la paredes de nuestras casas. Incumplimiento por los conductores de motos del sentido del tráfico, esto sí indicado por señales. Tanto motos como coches, sobre todo en esquinas no dan preferencia al peatón además de ocupar su espacio, de gran riesgo a la hora de entrada y salida de colegios”*.

Nos hemos dirigido al Ayuntamiento de Sevilla, pero al afectar a diversas competencias municipales, aún continuamos nuestras actuaciones en la queja, pues algunas dependencias municipales ya nos han contestado.

Sin perjuicio de ello, no queremos omitir el problema que ha conllevado, y del que nos hemos hecho eco en distintos informes anuales al Parlamento de Andalucía anteriores: el proceso, no ya de ocupación sino, en muchos casos, de mera **usurpación, de vías y plazas públicas por la instalación de mesas y terrazas de locales de hostelería sin la preceptiva licencia o excediéndose de la autorización otorgada.** Es una realidad inaceptable, a la que habría que añadir el mobiliario urbano indebidamente utilizado y la invasión de carteles anunciadores de actividades de locales de distinta naturaleza.

Así las cosas, hacemos un llamamiento, una vez más, para que los gobiernos locales se comprometan a garantizar la accesibilidad de los espacios públicos no sólo adaptando las infraestructuras existentes para que cumplan con los requisitos de accesibilidad, sino, también, impidiendo su ocupación indiscriminada para evitar actuaciones regresivas en lo que concierne a la tutela efectiva de los derechos de las personas con discapacidad o con movilidad reducida.

En la **queja 15/1512**, la interesada, en su escrito de queja, nos exponía, en síntesis, que en septiembre de 2011 solicitó al Ayuntamiento de Cantillana (Sevilla), en nombre de su padre, **usuario de silla de ruedas, que se adaptara el acceso a su vivienda**, sin que hubiera obtenido respuesta alguna, a pesar de que reiteró la solicitud en Marzo de 2015.

Tras admitir a trámite la queja y dirigirnos al citado Ayuntamiento, éste nos comunicó que, para la adaptación del acceso a la vivienda en cuestión a fin de facilitar la entrada y salida de las personas con movilidad reducida, se tenía prevista una actuación dentro del plan SUPERA, por lo que continuamos nuestras actuaciones para conocer la fecha aproximada en que podrían comenzar las obras.

Finalmente, el Ayuntamiento nos comunicó que ya había firmado el acta de replanteo de las obras para la rehabilitación de diversas calles y plazas, en las que está incluida el arreglo del acceso a la vivienda en cuestión, añadiendo que precisamente las obras de la calle en concreto eran las primeras a comenzar y estaba previsto que concluyeran en el plazo de un mes. Con ello entendimos que el asunto estaba en vías de solución y dimos por concluidas nuestras actuaciones.

Iniciamos de oficio la **queja 16/0715** al conocer las **dificultades de acceso de personas con movilidad reducida en zonas de Sevilla Este y Torreblanca** y, por ello, nos dirigimos al Ayuntamiento de Sevilla.



Con las dos respuestas que hemos recibido de éste a nuestras peticiones de informe, se nos informó, por parte de la Oficina de Accesibilidad, de las actuaciones realizadas para la eliminación de barreras durante los años 2012 a 2015 y, en concreto, los proyectos de reurbanización que mejoran las condiciones de accesibilidad y actuaciones de conservación, en cuyo marco se realizó la mejora de la accesibilidad en el acerado de la zona del Palacio de Congresos y la adaptación del cruce peatonal situado frente a éste. Se añadía que, respecto al hundimiento que se denunciaba en el apeadero de RENFE, no se había apreciado tal deficiencia en visita de inspección, pero que se va a instar a ADIF a realizar ajustes razonables en el mismo para que quedara plenamente adaptado a las nuevas condiciones de accesibilidad establecidas.

Así las cosas, dado que se ha solucionado el problema de accesibilidad del cruce peatonal situado frente al Palacio de Congresos y no se había podido apreciar, en visita de inspección, el hundimiento del apeadero, no consideramos precisas nuevas gestiones por nuestra parte en esta actuación de oficio, aunque trasladamos al Ayuntamiento de Sevilla, respecto a futuras intervenciones de eliminaciones de barreras en ésta y otras zonas de la ciudad, dada la extensión del barrio y su gran población, nuestra consideración de que sería muy conveniente el que se llevara a cabo una inspección a fin de elaborar un inventario de al menos las barreras de más entidad en cuanto a población afectada, continuidad con el desarrollo de espacios accesibles, acceso a servicios públicos esenciales, etc., de manera que se pudiera realizar un plan de intervención urgente jerarquizando las actuaciones a realizar a fin de dotar de la imprescindible accesibilidad a los itinerarios peatonales.

Igualmente reiteramos que, a estos efectos, sería de gran interés contar, además de con la participación del Distrito en el que se ubica esta barriada, con las asociaciones de personas con discapacidad.

## 1.13 VIVIENDA

### 1.13.1 Introducción

...

Continuando con el desarrollo de esta parte introductoria, hemos de hacer referencia a aquellas quejas en las que sus promotores solicitan una **permuta de sus viviendas**, siendo las razones más comunes de dicha petición la ubicación de la vivienda en un barrio conflictivo, en los que, no en pocas ocasiones, las personas afectadas temen por su integridad física y la de los miembros de su unidad familiar; la necesidad de vivir en un inmueble sin barreras arquitectónicas, habida cuenta la discapacidad que afecta a algunos de sus moradores y la necesidad de contar con una vivienda más amplia, dado que al haber aumentado la unidad familiar de convivencia, carecen del necesario espacio para poder vivir en condiciones dignas y no hacinados en pocos metros cuadrados.

Lamentablemente, estas peticiones son atendidas en un escaso número, alegando la administración una vez más la imposibilidad de atender las mismas al no existir viviendas vacantes que poder ofrecer. Como podemos comprobar, el problema es siempre el mismo, la inexistencia de viviendas protegidas públicas.

...

### 1.13.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

#### 1.13.2.6 Permutas de vivienda por razones de conflictividad social y/o problemas de salud

En este año 2016, tal y como viene siendo habitual, se siguen recibiendo un importante número de quejas de personas residentes en barriadas de viviendas de promoción pública, adjudicatarias de viviendas titularidad de la Administración que acuden a esta Defensoría solicitando ayuda para poder **cambiar o permutar la vivienda** en la que residen por otra del mismo régimen, debido a problemas de convivencia