



1.9.1. Introducción

Abordamos en este capítulo las cuestiones planteadas a esta Defensoría en el año 2019, que afectan a la **movilidad de las personas, esencial como derecho humano para tener y hacer una vida independiente, evidentemente unido a la accesibilidad universal que implica el compromiso que han de asumir los poderes públicos en la supresión de los obstáculos que dificultan o impiden llevar a cabo una vida en plenitud.**

Siguiendo la tendencia que venimos registrando desde hace varios años, un elevado número de las quejas que se presentan ante esta Defensoría en materia de **movilidad** atañen a la disconformidad de las personas afectadas con **expedientes sancionadores de tráfico** instruidos por los ayuntamientos, a causa de denuncias de la policía local o del personal controlador de las reservas de aparcamiento en vía pública de las denominadas Zona ORA.

Los motivos de disconformidad más habituales suelen estar referidos a supuestos defectos de tramitación del procedimiento que culminan con la imposición de una sanción que se considera no ajustada a derecho por incurrirse en indefensión de la persona denunciada; también, en no pocas ocasiones se aduce la no comisión de la infracción o que no se ha seguido el adecuado procedimiento sancionador al haberse dictado resolución sin haber valorado las alegaciones presentadas.

No obstante, el resultado de estos expedientes de queja es múltiple, como variada es la casuística que se plantea en cada uno de ellos, por lo que algunos no resultan admisibles toda vez que no advertimos las irregularidades que se nos exponen. Otros casos son cerrados por no irregularidad tras recibir los informes municipales.

Si bien la mayoría de las quejas se nos presentan cuando a la persona interesada le ha sido notificada la resolución con la sanción impuesta, en muchas ocasiones la reacción no se produce hasta que el expediente sancionador ha llegado a la vía ejecutiva por impago de la multa, siendo a los organismos municipales de recaudación o los provinciales de Asistencia Económica y Fiscal, a los que en estos casos nos dirigimos en demanda de información.

Pues bien, resulta reseñable que, en el ejercicio correspondiente a 2019, han sido varios los expedientes en los que ha sido ya en la vía ejecutiva del cobro de la sanción cuando, tras nuestra intervención, se han estimado por los organismos competentes los recursos formulados por las personas reclamantes, anulando el procedimiento y dejando sin efecto la sanción impuesta.

También nos hemos visto obligados a formular numerosas Resoluciones sobre el fondo del asunto toda vez que, por parte de los organismos a los que nos dirigimos, o bien no se atienden nuestras peticiones de informe o no se reconocen las irregularidades advertidas tras el examen de la documentación aportada.

Al margen del régimen sancionador, también como cada año, recibimos numerosas quejas relativas a **ordenación del tráfico** en las que se nos trasladan cuestiones muy diversas. Por citar algunas de ellas, se plantean peticiones encaminadas a mejorar la movilidad en vías públicas en beneficio de los peatones, como por ejemplo demandas de peatonalización de calles, denuncia de estacionamientos indebidos, solicitudes de instalación de bolardos, etcétera.

Otros motivos de queja reiterados tienen que ver con la peligrosidad de vías públicas por deficiencias en la señalización viaria, reclamando su mejora o corrección o la demanda de implantación de medidas de calmado del tráfico como badenes reductores, semáforos, de forma que se reduzca la velocidad de los vehículos que transitan por determinadas zonas originando contaminación, accidentes y ruido.

Es en este tipo de actuaciones administrativas relativas a la **ordenación de la movilidad en materia de tráfico** en la que se incardina la **queja 19/2354**, incoada de oficio ante la grave preocupación que nos despiertan los **problemas de seguridad que está originando la proliferación en nuestros espacios públicos peatonales de vehículos eléctricos de uso individual** sin que, hasta el momento, muchos de los municipios afectados por esta situación hayan impulsado una regulación, mediante Ordenanza Municipal, de las zonas y condiciones en las que pueden transitar estos vehículos que, aunque indudablemente favorecen un desplazamiento rápido y eficaz sin afecciones medioambientales, no deben suponer un detrimento de



1.9. Movilidad y Accesibilidad

las condiciones de seguridad y tranquilidad a las que tienen derecho las personas que caminan por nuestros espacios peatonales. Se trata de conjugar los derechos de las personas usuarias de estos vehículos y de los peatones para que todos se vean beneficiados.

Finalmente, la Dirección General de Tráfico ha publicado la **Instrucción transitoria 2019/S-149 TV-108** intentando orientar a los municipios para que sus Ordenanzas, a la hora de **regular la circulación de este tipo de vehículos**, se atengan a una serie de criterios comunes, estableciendo una serie de medidas clarificadoras dirigidas a las personas usuarias de estos vehículos, ayuntamientos y agentes de la autoridad, hasta que se publique la normativa correspondiente que va en la misma línea de lo que se está debatiendo en la Unión Europea.

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

Durante este ejercicio de 2020 concluiremos el análisis de las respuestas que nos han hecho llegar los municipios a los que nos hemos dirigido formulando **Sugerencia** para que, en orden a garantizar el respeto de los derechos e intereses legítimos de las personas que transitan por los viarios peatonales, se estudie la procedencia de aprobar o modificar la Ordenanza Municipal de forma **que se regule el uso de los vehículos eléctricos de movilidad personal**. Máxime cuando se cuenta ya con la Instrucción provisional de la Dirección General de Tráfico a la que hemos hecho referencia.

En materia de **aparcamientos de vehículos**, se nos formulan quejas relacionadas con la dificultad de la vecindad para poder aparcar cerca de sus domicilios, en concreto, en las proximidades de los cascos históricos de las ciudades.

“Existe una estrecha relación entre movilidad, discapacidad e inclusión social”

Como ciudadanía de pleno derecho, las personas con discapacidad (tanto física como psicosocial) cuentan con los mismos derechos que el resto de la ciudadanía y tienen derecho a una dignidad incuestionable, a la igualdad de trato, a la vida independiente y a la plena participación en la sociedad.

Las barreras de acceso a la hora de utilizar servicios y bienes ofrecidos a todos son obstáculos importantes para las personas con discapacidad.

Una sociedad sostenible, en la que las personas viven más tiempo en mejores condiciones de salud,

debe suponer también mejoras en el diseño de los espacios urbanos y comunes y en la accesibilidad a los bienes y servicios disponibles, así como igualdad de acceso a las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, a fin de mejorar la calidad de vida de estas personas y prevenir la exclusión social.

Existe una estrecha relación entre movilidad, discapacidad e inclusión social, en particular con respecto a la libertad y acceso a la comunicación, la libertad de movimiento en todos los ámbitos de la vida y el acceso a los servicios, por lo que es una obligación de los poderes públicos promover su plena participación en todas las facetas de la sociedad.

Así pues en el apartado de **discapacidad en materia de movilidad**, con independencia de que nos siguen llegando quejas por la carencia o escasez de plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, uso indebido de tarjetas de autorización o retirada improcedente de las mismas, etc., especial mención hemos de hacer sobre una controversia que se ha planteado en una concreta ciudad pero que saca a la luz una cuestión de índole general y es la relativa a la posibilidad de compatibilizar el uso del carril bici por personas usuarias de sillas de ruedas manuales o eléctricas, concluyéndose que hay razones



de seguridad que desaconsejan el uso de los carriles-bici por parte de personas con movilidad reducida usuarias de sillas de ruedas, salvo el caso excepcional de que la zona peatonal no resulte accesible.

Como suele ser habitual, las quejas en materia de **transporte público** vienen referidas a la carencia de un transporte público de viajeros adecuado en determinadas zonas, solicitándose por las personas afectadas el aumento de la frecuencia horaria, la mejora de la prestación del servicio e incluso su implantación cuando no existe.

En relación con esta concreta cuestión, en el presente ejercicio hemos incoado tres quejas de oficio: sobre la demanda de mejora en la frecuencia y horarios de la línea 21 de la Empresa Municipal de Transportes de Málaga; sobre la escasa frecuencia y capacidad del transporte público en autobús en la barriada Río San Pedro de Puerto Real y por último, siguiendo anteriores iniciativas similares respecto a otros centros penitenciarios, hemos llevado a cabo la apertura de queja de oficio en orden a que los familiares de las personas internas en el Centro Penitenciario Málaga II, ubicado en el término municipal de Archidona, puedan disponer de un transporte público adecuado que permita su acceso al mismo de forma que puedan visitarlas, propiciando su reinserción y evitando su desarraigo.

La problemática del **acceso de las personas con discapacidad a los transportes públicos** da lugar a que cada año se presenten denuncias sobre la carencia de vehículos adaptados para personas usuarias de sillas de ruedas o disconformidad con la frecuencia y horario de estos vehículos, cuando no derivadas del deficiente funcionamiento de las plataformas de los autobuses que posibilitan la subida de estas ayudas técnicas.

En relación con esta cuestión, pero concretada al **servicio público del taxi**, hemos incoado de oficio queja debido a la existencia de problemas para que las personas con discapacidad puedan disponer de taxis adaptados en la ciudad de Cádiz.

Por su singularidad, no queremos dejar de citar una queja tramitada a instancia de una organización de consumidores y usuarios relativa a la carencia de personal especializado expendedor de carburante en las estaciones de servicio para los vehículos de personas conductoras con movilidad reducida, considerándolo como una infracción a la nueva Ley andaluza de personas con discapacidad.

Continuando con el apartado de **accesibilidad**, nos llegan los problemas que se derivan de la existencia de barreras urbanísticas y arquitectónicas que dan lugar a que las personas afectadas o sus familiares soliciten su eliminación o, por el contrario, planteen la necesidad de que las obras en el viario público se ejecuten con criterios de accesibilidad universal.

Así, se nos hacen llegar numerosas quejas por la existencia de **barreras en los itinerarios peatonales**, obstáculos, carteles y bolardos que dificultan la movilidad. Por otra parte, también como cada año, se nos remiten quejas por la existencia de barreras en edificios públicos como en oficinas expendedoras del DNI, instalaciones municipales de deportes, edificios e instalaciones de ocio, o para el acceso a estaciones de ferrocarril.

1.9.2. Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.9.2.1. Movilidad

1.9.2.1.1. Ordenación del Tráfico

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