

# DICTAMEN 1

# 2014

SOBRE ORDENANZA DE CIRCULACIÓN  
DE LA CIUDAD DE SEVILLA

Sesión del Pleno extraordinario de 14 de abril de 2014

## **Sumario**

<b>I. Antecedentes</b> .....	<b>3</b>
<b>II. Contenido</b> .....	<b>5</b>
<b>III. Valoraciones</b> .....	<b>7</b>

Documento disponible en [www.sevilla.org](http://www.sevilla.org)

## **DICTAMEN SOBRE LA ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE LA CIUDAD DE SEVILLA**

De conformidad con las competencias atribuidas al Consejo Económico y Social de Sevilla (CESS), en virtud de lo establecido en su Reglamento, aprobado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, el día 28 de septiembre de 2012, y en virtud de lo establecido en su artículo 6. e), previo análisis y tramitación de la Comisión de Trabajo en sus reuniones celebradas los días 5, 21 y 28 de marzo y 1, 4, 8 y 9 de abril de 2014, cuyos miembros fueron nombrados por la Comisión Permanente reunida el día 3 de octubre de 2013, la Comisión de Trabajo da traslado al Pleno del Consejo Económico y Social que aprueba en su sesión extraordinaria del día 14 de abril de 2014, el siguiente

### ***D i c t a m e n***

#### **I. ANTECEDENTES**

Con fecha 3 de octubre de 2013, el Presidente del CESS, en ejercicio de las facultades previstas en el artículo 21 b) y c) de su Reglamento, dispuso convocatoria de la Comisión Permanente, en la que se acordó la constitución de la Comisión de Trabajo para informar sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla.

Los miembros de la Comisión de Trabajo fueron por el Grupo Primero D<sup>a</sup>. Pilar Moreno Calvo y D. Diego Carlos García Cebrián, por el Grupo Segundo D. Antonio López Balbuena y D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Eugenia Millán Zamorano, y por el Grupo Tercero D. Miguel Ángel Rivas Estepa, y D. Francisco Velasco Sánchez, contando con la participación del Presidente del CESS, D. Joaquín Revuelta García. A

dichas reuniones asistieron como asesores, D. Manuel Baus Japón, D. Rafael García Serrano, D. Enrique Arias García, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Luisa Roldán Borrego D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Jesús Díaz García, D. Juan José Vázquez Gerpe; y asistieron como invitados, D. José Roales Galán, D. Salvador Navarro Amaro, D. José Antonio Salido Pérez, D<sup>a</sup> Maria Luisa Infantes Dianez y D. José González Muñoz.

Prevista la aprobación por el Ayuntamiento de Sevilla de la ordenanza de circulación, en el Pleno del CESS de 27 de febrero, comparece el Teniente de Alcalde Delegado de Seguridad y Movilidad, Juan Francisco Bueno Navarro, para aclarar los términos de la citada ordenanza.

El Consejo Económico y Social de Sevilla como órgano colegiado de carácter consultivo y de participación de los Agentes Sociales del Municipio de Sevilla en materia económica y social tiene encomendada, entre otras, la función de “elaborar informes y estudios por propia iniciativa sobre cuestiones de su interés que afecten al desarrollo económico y social de Sevilla” (art.6.e) del Reglamento).

Tras la publicación de la aprobación inicial de la ordenanza de circulación

de la ciudad de Sevilla en el B.O.P. del 12 de marzo de 2014, el CESS acuerda la elaboración de un Dictamen sobre la misma.

La Comisión que se reunió los días 5, 21 y 28 de marzo y 1, 4, 8 y 9 de abril de 2014 con el fin de elaborar la correspondiente Propuesta de Dictamen sobre la ordenanza de circulación de la ciudad de Sevilla, que se presentó ante el Pleno el día 14 de abril de 2014.

## II. CONTENIDO

La ordenanza de circulación de la ciudad de Sevilla surge ante la necesidad de respetar y priorizar principios fundamentales que han de tomarse en cuenta en materia de circulación, tales como el principio de seguridad vial, la promoción de la bicicleta, el fomento del transporte colectivo o el control del uso del automóvil, y de la necesidad de unificar los diversos textos normativos que regulaban la materia de circulación en la ciudad de Sevilla, en concreto: la ordenanza de circulación de peatones y ciclistas, la ordenanza reguladora del transporte público regular de uso especial de viajeros y la ordenanza de circulación en su particular referido al estacionamiento regulado en superficie.

La ordenanza tiene por objeto la regulación de la circulación de vehículos y personas en las vías urbanas del término municipal de Sevilla, la regulación de otros usos y actividades en las vías y espacios públicos, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de aparcamientos y la concreción para este municipio de lo establecido en la normativa vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

La ordenanza de circulación regula una materia con grandes

repercusiones a nivel económico, social y medioambiental, siendo uno de los instrumentos fundamentales en orden a la planificación de una movilidad urbana amparada en criterios de sostenibilidad.

La nueva Ordenanza se divide en nueve Títulos, tres Disposiciones Adicionales, tres Disposiciones Transitorias, una Disposición - Derogatoria, dos Disposiciones Finales y tres Anexos.

El Título I contiene conceptos generales, definiéndose el objeto, la competencia y el ámbito de aplicación.

El Título II aborda la clasificación del viario, la regulación de las Áreas de Tráfico Restringido, Áreas de Especial Restricción al Tráfico, Zonas 30 y el régimen de autorizaciones de acceso. Esta regulación gira en torno al principio de protección máxima al peatón. Asimismo, este Título recoge el régimen de señalización de las vías e infraestructuras, estableciendo las distintas infraestructuras posibles remitiéndose en cuanto a las características técnicas a lo dispuesto en el Anexo III.

El Título III versa sobre los peatones. Este Título define las Zonas Peatonales y las Zonas 20 y contiene normas sobre el tránsito con patines, sillas para personas con movilidad reducida y monopatinos así como normas de convivencia del peatón y el tranvía.

El Título IV regula la circulación de bicicletas tratando de favorecer un uso que garantice el principio de

seguridad vial y la eficacia en la circulación suficiente para los usuarios.

El Título V contiene el régimen relativo a los vehículos a motor, recogiendo prohibiciones expresas y medidas de protección del transporte colectivo.

El Título VI se dedica a normas sobre el transporte y circulación de determinados vehículos, regulándose por primera vez el transporte turístico.

El Título VII recoge el régimen sobre el tránsito, actividades y limitaciones de uso en la vía pública, estableciéndose una regulación exhaustiva de la carga y descarga, los cortes de tráfico y definiéndose los usos prohibidos en la vía pública.

El Título VIII regula el estacionamiento regulado en superficie, mejorando el régimen existente en relación con los vehículos eléctricos enchufables y los vehículos que transporten personas con movilidad reducida.

En el Título IX se establece el régimen sancionador, recogiendo las infracciones y sanciones aplicables para cada una de las materias que son objeto de regulación.

Las Disposiciones Adicionales facultan a la Delegación que ostente la competencia en materia de movilidad del Ayuntamiento de

Sevilla para dictar cuantas disposiciones sean en necesarias en desarrollo de la Ordenanza y modificar o completar el contenido de los Anexos. Así mismo se prevé la posibilidad de que las autorizaciones reguladas en la presente ordenanza puedan ser sustituidas, en los casos legalmente posibles, por declaraciones responsables o comunicaciones previas.

Las Disposiciones Transitorias, pretenden evitar la colisión entre las normas vigentes y aquellas que se recogen en esta Ordenanza, propiciando una entrada en vigor ordenada.

La Disposición Derogatoria deroga expresamente las normas municipales que regulan las materias recogidas en esta Ordenanza y en las Disposiciones Finales se modifica la Ordenanza de circulación en su particular referido a la - inmovilización, retirada y depósito de vehículos y se establece la entrada en vigor de la presente Ordenanza.

Por último, la parte final de la Ordenanza se configura a modo de Anexos. El primero de ellos, establece definiciones, el segundo recoge modelos de solicitudes de transporte público regular de uso especial de viajeros y el tercero las características técnicas de las infraestructuras viarias.

### III. VALORACIONES

Con objeto de emitir un Dictamen sobre la ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE LA CIUDAD DE SEVILLA, el grupo de trabajo conformado al efecto y tras estudiarla en profundidad, quiere dejar constancia de que el proceso de aprobación de la Ordenanza adolece de una falta de participación de los agentes económicos y sociales, sin perjuicio del trámite de audiencia preceptivo para que se realicen las alegaciones oportunas.

Habría sido deseable que el Consejo Económico y Social de Sevilla hubiese podido participar en el análisis previo de la normativa utilizada en la redacción de esta nueva norma, en cumplimiento del artículo 7 de nuestro Reglamento que dispone que los órganos y dependencias municipales deberán de proporcionar toda la información y documentación necesaria para que el CESS realice adecuadamente las funciones. Además en virtud de nuestra competencia para debatir e impulsar acciones orientadas a la mejora y al desarrollo de la vida económica, social y ciudadana de Sevilla, consideramos adecuado que se facilite a este Consejo, de una forma periódica, información sobre el seguimiento de la aplicación de esta nueva norma.

Por último, y atendiendo a la propuesta del Delegado de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla en su intervención en el pleno del CESS del pasado 27 de febrero realizamos el presente Dictamen, en la confianza de que ayude a corregir la norma en aquellos aspectos que

consideramos no se está regulando de la forma más beneficiosa para el interés del ciudadano.

#### DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Como primer punto sería necesario modificar la Exposición de Motivos, y el articulado, a fin de ampliar los Principios que han de tomarse en cuenta en materia de la circulación y ello en atención a los siguientes:

a) El Principio de Interés del Ciudadano, la Constitución consagra el carácter instrumental de la Administración, puesta al servicio de los intereses de los ciudadanos y la responsabilidad política del Gobierno correspondiente, en cuanto que es responsable de dirigirla.

b) El Principio de Accesibilidad y Movilidad; esto es la obligación de la Administración de garantizar el desplazamiento de los Ciudadanos entre su origen y destino de forma que tenga utilidad para todos.

c) Principio de movilidad sostenible; de tal forma que la Administración debe arbitrar las medidas necesarias para ofrecer al ciudadano los medios de transportes públicos suficientes para que éste pueda optar libremente por utilizarlos debido a su eficiencia y utilidad. Tanto Sevilla, como su área metropolitana, necesitan infraestructuras imprescindibles de transporte público para una adecuada ordenación de la accesibilidad y la movilidad.

Estos Principios nos ayudarán a entender el resto del Dictamen que ahora realizamos.

## **DEL TÍTULO I – OBJETO, COMPETENCIAS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

Sería necesario introducir los principios antes mencionados en el articulado de este título.

### **Del Silencio Administrativo**

Solicitamos en este punto que la Administración Local sea ambiciosa en la aplicación del sentido del silencio administrativo.

Es fundamental que no haga recaer sobre el administrado dilaciones indebidas y por ello se debería regular que en los procedimientos iniciados, a solicitud del ciudadano, y sin perjuicio de la resolución que la administración debe dictar, el vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado la resolución expresa, legitima al interesado a entenderla estimada por silencio administrativo, a excepción de los supuestos en los que una norma con rango de ley por razones imperiosas de interés general o una norma de Derecho comunitario, establezcan lo contrario.

El fundamento del silencio administrativo positivo es requerir de la administración diligencia y celeridad en la tramitación de los procedimientos, de tal forma que este buen hacer de la administración generará importantes beneficios para toda la ciudad.

## **DEL TÍTULO II. DE LA CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS Y LAS AUTORIZACIONES DE ACCESO SEÑALIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS.**

### **De la Clasificación del viario**

Además de introducir los principios fundamentales antes mencionados, en aras al Principio de Interés del Ciudadano y su necesaria participación, consideramos que la determinación de áreas de especial restricción al Tráfico no tienen un tratamiento adecuado, por lo que proponemos que su determinación sea a instancias del órgano competente en materia de movilidad, con informe no vinculante del Pleno del Distrito afectado y aprobación final del Pleno del Ayuntamiento.

Todo ello, por la necesidad que se tiene de que exista un debate público en medidas de tanta sensibilidad ciudadana e importancia para la movilidad.

### **De las Autorizaciones**

Entendemos que en proceso de autorización al ciudadano la Administración debe hacer uso de toda la información que ya dispone sin necesidad de imponer nuevas obligaciones de acreditación.

Valga como ejemplo, un caso concreto en el que proponemos que la autorizaciones tipo “B” para usuarios de plazas de garajes en zonas restringidas o peatonales no requieran de previa solicitud del interesado, sino que se realicen de forma similar a las autorizaciones tipo “A”, de tal forma que se expidan de oficio a los propietarios de las plazas de garaje y sea solo el interesado que, cumpliendo los requisitos, no recibiera la autorización por cualquier causa el que debe solicitarlo al Distrito Municipal (economía administrativa).

### **De la señalización de las vías**

El Ciudadano necesita mayor protección e información en la



señalización circunstancial o provisional, de tal forma que debemos solicitar la necesidad de que la ubicación de que los paneles informativos que se instalen, deberán ser perfectamente visibles en todo el ámbito afectado.

Y además no basta con que recojan las condiciones y alcance de la medida, sino que debe aclararse el ámbito espacial y temporal.

Con ello pretendemos hacer partícipe al ciudadano del alcance y las causas de aquello que le pueda originar cambios en su vida diaria.

### **DEL TÍTULO III. DE LOS PEATONES**

#### **De los peatones**

En concordancia con la ordenanza municipal para la accesibilidad universal que dispone que son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garanticen el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma, continua y en condiciones de seguridad de todas las personas, este Consejo Económico y Social de Sevilla quiere dejar de manifiesto que sería necesario contemplar en la nueva Ordenanza esta definición.

Y con el objeto de completar dicha definición habría que incluir, en estos itinerarios peatonales, la protección de las personas más desfavorecidas por su discapacidad y cumplir con el precepto legal de eliminar, en toda la ciudad, los obstáculos que actualmente existen en la vía peatonales.

#### **Personas con movilidad reducida**

Entendemos que se hace una redacción desacertada en el tema de

la supresión de barreras arquitectónicas, ya que la administración municipal está obligada a garantizar el cumplimiento de la legislación en materia de barreras arquitectónicas. La redacción que se realiza en la norma de “facilitar dentro de lo posible las recomendaciones en esta materia...” debe sustituirse por la obligación anteriormente mencionada, lo que redundará en beneficio de todos, pero sobre todo en los ciudadanos que mayor protección merecen.

### **DEL TÍTULO IV.- DE LAS BICICLETAS**

Consideramos que debe aclararse el procedimiento para la declaración de las llamadas Zonas de Convivencia entre los peatones y ciclistas, mediante un procedimiento donde se motive esta necesidad y se acompañe de informe, no vinculante, del Pleno del Distrito afectado, para la aprobación final del Pleno del Ayuntamiento.

Existe cierta indefinición en los límites de velocidad, primero porque cuando determina estos límites añade el adverbio - “aproximadamente”, que debe descartarse por indefinido; pero lo más importante porque entendemos que los límites deben adaptarse a la vía por donde discurra el carril: zona peatonal, acera, calzada... y otros posibles usuarios.

Este Consejo Económico y Social de Sevilla entiende que la mejora en el mantenimiento de los carriles bici es una obligación de la administración, con el objeto de hacer frente al deterioro que actualmente sufren y

con el fin último de mejorar la seguridad.

Con relación al nuevo Registro de Bicicletas, éste debe ser de obligada creación y la inscripción voluntaria por parte de los usuarios.

Desde este Consejo vemos recomendable que los ciudadanos utilicen este nuevo registro.

## **DEL TÍTULO V.- DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR**

### **Velocidad**

Volvemos a reiterar la necesidad de un procedimiento para establecer nuevas limitaciones de velocidad sobre lo ya contemplado en la normativa y debiera ser a instancias del órgano competente en materia de movilidad, con informe no vinculante del Pleno del Distrito afectado y aprobación final del Pleno del Ayuntamiento.

## **DEL TÍTULO VI.- DEL TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN DE DETERMINADOS VEHÍCULOS**

### **Del transporte de mercancías peligrosas**

Se hace necesaria la aclaración de los límites geográficos del casco urbano y la definición de las vías de acceso a las áreas industriales que se puedan ver afectadas por la prohibición al transporte de mercancías peligrosas.

En la actualidad la señalización de las vías de acceso a algunos Polígonos Industriales son inexistentes y en otros insuficientes, confusas y contradictorias. Las empresas que en ellos ejercen su actividad, requieren que se definan con claridad las vías de acceso a

estos, con señales adecuadas que dirijan el tráfico del transporte de mercancías peligrosas y de alto tonelaje.

Por el desarrollo de la ciudad, las áreas residenciales, han crecido colindando con las áreas productivas, surgiendo intereses contrapuestos. Por ello es fundamental que la Delegaciones de Movilidad y Urbanismo estructuren una eficaz coordinación que de soluciones a los conflictos existentes y planifiquen para evitar los venideros.

## **DEL TÍTULO VII DEL TRÁNSITO, ACTIVIDADES Y LIMITACIONES DE LA VÍA PÚBLICA**

### **De las paradas**

Deben aclarar que la detención puede ser debida a causas excepcionales e imprevisibles y/o de fuerza mayor, en cuyo caso no darán lugar a sanción alguna.

Eliminar la arbitrariedad de las prohibiciones, en concreto proponemos suprimir la referencia a “Cualquier otra parada que origine peligro u obstaculice gravemente la circulación de vehículos o de peatones”, por inconcreta.

### **Del estacionamiento**

No se puede prohibir estacionar en un mismo lugar de la vía pública durante más de cinco días consecutivos y no se explica el motivo que lleva a la administración a intentar esta medida.

Si el objetivo era evitar la reserva de estacionamiento para el ejercicio de actividades (venta de coches de segunda mano, puestos de comidas, cubas o contenedores....) o de

publicidad (remolques publicitarios sin vehículo tractor) sin autorización específica, podemos estar de acuerdo, pero nunca en una prohibición genérica que afecta a todos los ciudadanos. Es preciso que se haga una redacción acorde con los supuestos en los que se pretende luchar contra la economía ilegal e irregular.

Con relación a las situaciones especiales de estacionamiento reiteramos la necesidad de que la ubicación de estos paneles deberá ser perfectamente visibles en todo el ámbito afectado.

Y además no basta con que recojan las condiciones y alcance de la medida, sino que debe aclararse el ámbito espacial y temporal y el motivo que la origina. Con ello pretendemos hacer partícipe al ciudadano del alcance y las causas de aquello que le pueda originar cambios en su vida diaria.

Sobre los vehículos abandonados y las situaciones de inseguridad y salubridad que producen, debe existir una correcta coordinación con otras áreas de la administración que tengan las competencias en esta materia.

### **De la Carga y Descarga**

Lamentamos que no se haya aprovechado esta ordenanza para establecer un plan general de carga y descarga y no simples referencias en la norma. Somos conocedores del gran número de colectivos afectados, pero precisamente por ello, se necesita de una regulación que haga posible el desarrollo de las actividades empresariales con la convivencia diaria del ciudadano.

Al objeto de concretar los horarios de Carga y Descarga en cada una de las zonas de la ciudad, será necesario por tanto mantener reuniones sectoriales. En estas reuniones se deberá realizar el esfuerzo de concreción de horas y espacios para compaginar los diversos intereses.

Consideramos que debe eliminarse la imposibilidad de depositar en la calzada, arcén y zonas peatonales las mercancías y materiales objeto de carga y descarga, que debe ser sustituida por la obligación de que la duración del depósito sea el mínimo imprescindible y con medios suficientes.

Dentro de las labores de carga y descarga, creemos necesario el incluir la especificidad de los transportes blindados y de joyería, debido a cuestiones de seguridad.

Este Consejo ha debatido profundamente la necesidad de la “reserva de espacio para el estacionamiento de autoridades y vehículos oficiales” y ha llegado a la conclusión de que es necesario suprimirla. El fundamento de la supresión no es otro que el exagerado uso que se hace de la misma y la necesidad de que “la autoridad” comparta con el ciudadano las dificultades de las paradas y/o estacionamiento. La mayor garantía de que se hará lo posible por eliminar trabas innecesarias es que todos - compartamos los mismos derechos y obligaciones.

Proponemos que la reserva de espacio en los centros sanitarios públicos se amplíen a todos los centros sanitarios con gran concurrencia de personas, con

independencia de su tratamiento fiscal.

### **De los cortes de tráfico**

En aplicación del Silencio Administrativo Positivo no se necesitaría conceder en precario los cortes de tráfico. Una adecuada gestión administrativa haría que la petición no contestada en tiempo otorgara el derecho al corte.

Por todo lo expuesto las instituciones del precario y la revocación sin derecho a indemnización invierte el Principio del Interés del Ciudadano alegado en nuestra exposición de motivos. En definitiva aspiramos a tener una administración diligente y que se acostumbre a contestar en tiempo y forma al ciudadano.

### **De la publicidad móvil**

Solicitamos una regulación más exhaustiva de la pretendida publicidad móvil, que lo que en realidad esconde son prácticas ilegales y de competencia desleal: ejemplo de ello son la utilización de plazas de estacionamiento por remolques publicitarios sin vehículo tractor y sin que se hallen en el movimiento que le es propio.

## **DEL TÍTULO VIII.- DEL ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE**

### **Disposiciones generales**

El Ayuntamiento de Sevilla debe realizar una aplicación más racional de la regulación de la llamada zona azul y que en realidad recoge cuatro tipos (Mar, Azul, Naranja, Verde) y plantearse como principal objetivo estimular la rotación.

Este Consejo Económico y Social de Sevilla entiende que no debe existir únicamente afán recaudatorio, sino el prestar un verdadero servicio al ciudadano.

Quiere dejar constancia este Consejo de las dificultades que hemos tenido en el análisis del estacionamiento regulado y proponemos la utilización de las herramientas informáticas al uso (Web, App, geolocalización...) para que el ciudadano pueda consultar en un Plano de la Ciudad: la disposición y número de plazas de las que dispone en las distintas zonas.

Del mismo modo, la Ordenanza debería contar con un anexo con las calles incluidas en cada una de las zonas, pues la no inclusión podría suponer que se incluyan otras nuevas, o que determinadas vías pudiesen cambiar de clasificación, pasando a una categoría superior, con lo que se elevaría el precio que paga el ciudadano.

Después de un amplio debate de este Consejo, hemos concluido que, con independencia de la existencia de las cuatro zonas de estacionamiento regulado (Mar, Azul, Naranja y Verde), proponemos una nueva denominada: ÁREAS VERDES, con las siguientes características:

- a) Estas áreas se diseñarán de tal forma que presente una opción cómoda y atractiva al ciudadano.
- b) Deben ser zonas de baja afluencia de tráfico. Es decir, zonas que nos permitan dejar el vehículo privado sin generar problemas adicionales de tráfico. (Aparcamiento de la Feria junto a Blas Infante, el Charco de la Pava,

- Alrededores del Estadio Olímpico...).
- c) Intermodales, es decir, bien interconectadas con transporte público, al objeto de buscar una intermodalidad entre el transporte público – privado:
    - a. Existente (Metro – Tussam)
    - b. Provisional (Lanzaderas - Tussam), con refuerzos en horas punta.
  - d) Que tengan unos estándares adecuados de limpieza, seguridad y vigilancia que permita al ciudadano su utilización con las mayores garantías.

### **De las tarifas**

Con relación a las tarifas y en concordancia con nuestra propuesta de nueva ÁREA VERDE debiera desarrollarse una tarifa específica que pueda ser compatible con el resto de formas de movilidad (Tussam – Metro – Sevivi...). Todo ello con el objetivo final de que sean realmente una alternativa económica, válida y deseable para el ciudadano.

## **DEL TÍTULO IX – RÉGIMEN SANCIONADOR**

### **Infracciones y sanciones**

Este Consejo Económico y Social considera que en las denuncias efectuadas en la llamada zona azul, para que tengan valor probatorios de los hechos en ellas constatados, deberán efectuarse por los funcionarios a los que se reconoce la condición de autoridad, como así se recoge en numerosas sentencias. Por lo que los trabajadores de la empresa concesionaria que "multan": ni

tienen la condición de funcionarios, ni se les reconoce la condición de autoridad, ni los documentos en los que se formalizan las "denuncias" tienen la consideración de público, ni éstos observan los requisitos legales pertinentes.

La nueva norma debe aclarar que las denuncias de estos controladores de estacionamiento no tienen eficacia probatoria suficiente para destruir por sí sola la presunción de inocencia del administrado.

El principio de presunción de inocencia, recogido en el artículo 24 de la Constitución, se ha extendido por el Tribunal Constitucional al ámbito de las sanciones administrativas, concretamente la STC 13/82 afirma "El derecho a la presunción de inocencia, no puede entenderse reducido al estricto campo del enjuiciamiento de conductas presuntamente delictivas, sino que debe entenderse también que preside la adopción de cualquier Resolución, tanto administrativa como jurisdiccional, que se base en la condición o conducta de las personas y de cuya apreciación se derive un resultado sancionatorio para las mismas o limitativo de sus derechos".

Y al mismo tiempo, también se afirma que dicho principio presuntivo supone para el administrado los siguientes derechos: 1) El derecho a no ser sancionado sino en virtud de pruebas de cargo, obtenidas de manera constitucionalmente legítima. 2) El derecho a que no se le imponga la carga de la prueba de su propia inocencia, sino que aquella corresponda a quien ejercita la acusación o imputación. 3) La regla,

en palabras de la STC 76/1990 es que "cualquier insuficiencia en el resultado de las pruebas practicadas, libremente valorado por el órgano sancionador, debe traducirse en un pronunciamiento absolutorio".

**La prescripción de infracciones y sanciones**

Finalmente, este Consejo Económico y Social solicita al Ayuntamiento que reduzca los plazos de prescripción de las infracciones y sanciones en interés del administrado. La

administración debe actuar de forma diligente en el ejercicio de la potestad sancionadora, y por el tiempo mínimo imprescindible. Por ello los plazos propuestos son:

1. Infracciones Muy Graves. Un Año.
2. Infracciones Graves. 6 meses.
3. Infracciones Leves. 3 meses.

Por último señalar la necesidad de adecuar la nueva ordenanza a la última modificación aprobada de la Ley de Tráfico.

Sevilla, 14 de abril de 2014

LA SECRETARIA DEL C.E.S. DE SEVILLA

Fdo.: Adela de Juan López

VºBº

EL PRESIDENTE DEL C.E.S. DE SEVILLA

Fdo.: Joaquín Revuelta García



**CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE SEVILLA**

***E-mail:*** [cess@sevilla.org](mailto:cess@sevilla.org)

***Síguenos en:*** [twitter.com/CESSevilla](https://twitter.com/CESSevilla)