

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

**INFORME DE CONCLUSIONES DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN
PARA EL ESCLARECIMIENTO DE TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS Y
POSIBLES IRREGULARIDADES QUE PUDIERAN EXISTIR EN LA
APROBACIÓN, IMPLANTACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL PLAN DE
ORDENACIÓN VIARIA DEL CASCO HISTÓRICO PARA LA PROTECCIÓN
DE LA ZONA MONUMENTAL**

El Pleno del Ayuntamiento de Sevilla en sesión celebrada el día 29 de julio de 2011 aprobó la creación de una Comisión de Investigación, cuya composición y funcionamiento debía regirse de acuerdo con los artículos 114 y siguientes del Reglamento Orgánico del Ayuntamiento de Sevilla, para el esclarecimiento de todas las circunstancias y posibles irregularidades que pudieran existir en la aprobación, implantación y funcionamiento del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental. Esta Comisión fue creada a propuesta del grupo de Concejales del Partido Popular.

El artículo 117 del Reglamento Orgánico establece que al final de los trabajos se hará un informe que se aprobará por mayoría y al que se adjuntarán los votos particulares que se hayan hecho sobre las conclusiones.

De acuerdo con ello se somete a la consideración de los integrantes de la Comisión de Investigación la aprobación del presente **Informe de Conclusiones**. De acuerdo con el desarrollo de las diferentes sesiones celebradas por la mencionada Comisión y de la documentación aportada a la misma quedan probados los siguientes

HECHOS

1.1. La Delegación de Movilidad tramitó contrato administrativo para el suministro e instalación del equipamiento necesario para el seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla. La Junta de Gobierno, a propuesta de la Mesa de Contratación, en sesión celebrada el 30 de julio de 2009 adjudica el contrato a la empresa Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, S.A. (SICE) por importe de 956.946,69 € (I.V.A. incluido). El 13 de agosto de 2009 se presenta por la empresa TELVENT recurso especial en materia de contratación. El 26 de agosto se suspende la tramitación del expediente de contratación. Por resolución del Director General de Movilidad, a propuesta de la Mesa de Contratación, se adjudica definitivamente a la empresa SICE el contrato con fecha 28 de diciembre. La ejecución del contrato finalizó mediante la recepción del material adecuado y su instalación correctamente ejecutada de acuerdo con el contrato y con las instrucciones dadas por el Director Facultativo.

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

El presupuesto de adjudicación del contrato fue de 956.946.-€, IVA incluido y el importe total certificado fue de 961.762.-€, IVA incluido. La diferencia radicó en la regularización del 2% del IVA impuesta por la modificación del tipo impositivo operada por ley. Todas las certificaciones fueron debidamente tramitadas y fiscalizadas, la contratación se ajustó a presupuesto.

Hubo por tanto una sola adjudicación del contrato por parte de la Junta de Gobierno Local de acuerdo con una sola propuesta de la Mesa de Contratación.

1.2. El equipamiento citado funcionó en período de pruebas hasta el inicio de su explotación a partir del mes de diciembre del año 2010. Desde ese momento, el equipamiento para el seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla ha continuado en funcionamiento de manera ininterrumpida, al menos, hasta la fecha de celebración de las sesiones de la Comisión, tomando datos de tránsitos de vehículos, leyendo y detectando el paso de los mismos por los puntos de entrada y salida; todo ello con una fiabilidad superior al 97%, superior a la exigida en los pliegos y a la ofertada.

1.3 Una vez superado el periodo de pruebas, con fecha 24 de mayo de 2011 se firma el acta de recepción del suministro e instalación del equipamiento necesario para el seguimiento y control de accesos de vehículos al Casco Histórico de Sevilla, con la indicación de que el material suministrado es el adecuado y la instalación se encuentra perfectamente ejecutada de acuerdo con el contrato y con las instrucciones dadas por el Director Facultativo y que, en consecuencia, se considera procedente la recepción del suministro. El Acta de recepción es firmada por parte del Ayuntamiento por la Jefa de Servicio de Proyectos y Obras, por un funcionario representante de la Intervención Municipal y por el Director Facultativo de las Obras.

1.4 Diversos informes emitidos en el mes de agosto de 2011 por diferentes funcionarios se refieren a la fiabilidad del sistema. La Jefa de Servicio de Proyectos y Obras afirma que "la fiabilidad de las relaciones de infracciones emitidas se encuentran en los márgenes exigidos". El Director del proyecto afirma que "puede asegurar que la fiabilidad es superior al 97%, ofertada por la empresa". El Técnico Medio del Centro de Control de Tráfico afirma que "sobre los porcentaje de fiabilidad, no se han realizado estudios, pero durante el periodo de formación y realizando un seguimiento del visionado de los tránsitos, se aprecia aparentemente una fiabilidad muy superior a lo aportado en el informe emitido por el Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico. En el informe emitido por el operador del servicio de Proyectos y Obras se dice que "duda que el margen de error sea superior al 1%."

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

1.5. Desde el año 2007 hasta el año 2011, se produjo un descenso del 48% en el tráfico de vehículos privados a la zona centro de la Ciudad, entre otras causas, a partir de diciembre de 2010, por la implantación del Plan de seguimiento y control de acceso de vehículos al Casco Histórico de Sevilla y protección de la Zona Monumental.

1.6. La Agencia Tributaria de Sevilla, durante las reuniones de trabajo celebradas para coordinar la aplicación del Plan de Ordenación Viaria aludido, comunicó a la Delegación de Movilidad que el número de denuncias diarias a tramitar habría de quedar fijado en 250. Tras diversas reuniones técnicas se optó por incoarlas respecto de los vehículos que permanecían en la zona de acceso restringido en el intervalo de tiempo comprendido entre 75 y 200 minutos.

1.7. El mes de marzo del año 2010, el Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes de la Delegación de Movilidad comunicó a la Dirección General de Movilidad la suspensión temporal de la tramitación de las denuncias generadas por el equipamiento para el seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla, a fin de garantizar la seguridad jurídica de las mismas, pues el personal administrativo disponible no permitía la verificación individual de los datos de cada Expediente, con la que se obtenía la total garantía de seguridad de los datos que sirven de soporte a las denuncias. La medida se adoptó con carácter temporal y de forma compatible con los plazos de prescripción de infracciones y sanciones.

1.8. Un Informe del Servicio de Obras y Proyectos de agosto de 2010, meses antes de la puesta en marcha del Plan Centro y cuando se realizaban tareas de control previo a la puesta en marcha del plan, hace referencia a la existencia de barreras físicas que impiden una correcta lectura de las cámaras, a la inadecuada posición de las cámaras, a la falta de sincronización horaria entre los diferentes dispositivos y sobre la generación de alertas de error. Las barreras físicas como ramas de árbol, fueron eliminadas en Septiembre de 2010, con intervención del Servicio de Parques y Jardines. El posicionamiento de las cámaras se realizó muy detenidamente, y tras el estudio concreto de cada lugar, contando con opinión experta de técnicos en la materia y la supervisión personal del Director del Proyecto y de la Jefatura del Servicio. Los errores de sincronización señalados desaparecieron tras la primera homogeneización de software y que las alertas desarrolladas en la fase de pruebas fueron perfilándose de forma elástica pues además de las que obligaba el contrato, se crearon otras propuestas por Movilidad.

1.9. La Delegación de Movilidad tramitó expedientes administrativos para regularizar las videocámaras y demás medios de captación y reproducción de imágenes, dependientes de la misma, que tengan como objeto el control, regularización, vigilancia y disciplina del tráfico en la Ciudad.

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Vial de la Zona Histórica para la protección de la Zona Monumental

En el Ayuntamiento existe el expediente 910/09 instruido para proceder a la regularización de las videocámaras y demás medios de captación y reproducción de imágenes, dependientes de la Delegación de Movilidad, que tengan por objeto el control, regularización, vigilancia y disciplina del tráfico en la ciudad de Sevilla. El 21 de mayo de 2010 el Excmo. Ayuntamiento Pleno aprobó la creación del fichero de datos denominado "Base de datos Control" cuya finalidad era la captación y almacenamiento de imágenes de forma continua de vehículos (con reconocimiento y almacenamiento de la matrícula del mismo) que circulan por el carril exclusivo de servicio público de la denominada "Ronda Histórica". El Excmo. Ayuntamiento Pleno acordó, en sesión de 16 de julio de 2010, la modificación del fichero "Base de datos Control", pasando a tener como objeto la captación y almacenamiento de imágenes de forma continua de vehículos (con reconocimiento y almacenamiento de la matrícula del mismo) que circulan por carriles exclusivos de servicio público, reservados o zonas de acceso restringido. En dicha sesión plenaria se acordó, asimismo, la notificación de dicho fichero a la Agencia Española de Protección de Datos para su inscripción en el Registro General de Protección de datos en el plazo de 30 días desde la publicación del acuerdo en el B.O.P. (publicación que tuvo lugar el 28 de Agosto de 2010). Además de estar publicado en el BOP, la inscripción del fichero puede ser consultada por cualquier persona en la página web de la Agencia de Protección de datos o incluso en los acuerdos de pleno de la página web del Ayuntamiento de Sevilla. Todo ello se pone de manifiesto en el Informe emitido por el Secretario General de esta Corporación de fecha dos de diciembre y que figura como Anexo de este Informe de Conclusiones.

En el mismo se analizan, entre otras cosas, las consecuencias de la conducta seguida por el funcionario Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico al mostrar en la Comisión una serie de fotografías captadas por las cámaras los días 2 y 3 de noviembre de 2011. Afirma que ha existido "fuga de datos", esto es, el acceso a los mismos por persona no autorizada. El informe, en relación con las medidas a adoptar, hace referencia al artículo 46 de la LOPD que dispone que se dictará resolución estableciendo las medidas que procede adoptar para que cesen o se corrijan los efectos de la infracción, añadiendo que también se podrá proponer el inicio de actuaciones disciplinarias.

Este Informe concluye que la puesta en funcionamiento del denominado Plan Centro cumplió las exigencias de la normativa de videovigilancia y de protección de datos. Además se recomienda que se modifique la finalidad del fichero y se exige que las cámaras estén debidamente señalizadas. Por último determina la competencia de la Delegación de Seguridad y Movilidad para iniciar las diligencias para determinar la posible responsabilidad disciplinaria por la actuación del Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico.

I.10. El 22 de mayo de 2011 el Partido Popular consiguió una mayoría absoluta de 20 concejales. En el punto nº 328 de su programa electoral se recogía la

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del
Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

eliminación del denominado Plan Centro, la regulación del acceso y de la movilidad en el entorno del Casco Histórico cuyo objetivo primordial era reducir la afluencia de tráfico privado y los niveles de contaminación. Al compromiso electoral le antecedieron constantes declaraciones públicas en contra del Plan del entonces candidato Juan Ignacio Zoido quien puso como fecha tope para derogarlo el primer pleno del mandato. El anuncio de la derogación del Plan Centro tuvo como consecuencia la crítica y la protesta de diversos colectivos.

I.11. Una vez que el Director General de Movilidad es nombrado en su nuevo cargo mantiene diversas conversaciones con el jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico. En estas conversaciones éste manifiesta la existencia de múltiples irregularidades y de presuntos delitos en relación con el procedimiento de implantación y funcionamiento del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental. Según las declaraciones realizadas por el propio Director General de Movilidad en estos momentos conoce la relación de enemistad que existe entre el Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico y gran parte de los funcionarios de la Delegación de Movilidad. Del mismo modo y de acuerdo con lo declarado por el Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico éste informa al Director General de Movilidad de las especiales relaciones que mantenía con el anterior Delegado y Director General. En su momento se hicieron públicas a través de los medios de comunicación las denuncias interpuestas en 2005 y 2008 por este Jefe de Sección contra el anterior Director General de Tráfico por acoso laboral, coacciones, amenazas, contra la integridad moral, injurias, calumnias y prevaricación, denuncias que no llegaron a tramitarse. También fueron públicas las declaraciones efectuadas a la prensa por este funcionario, publicadas en el mes de mayo de 2008, en el que se acusaba al anterior Delegado de mantenerlo "marginado, aislado, perseguido y frustrado" y que tras su nombramiento en el puesto de Control de Tráfico estuvo un mes vagando por los pasillos, y que "a día de hoy, tengo despacho, pero nada que hacer, porque no me dejan ejercer mis funciones".

I.12 Dada la gravedad de las denuncias realizadas por el Jefe de Sección, el Director General le solicita que las denuncias las formalice por escrito. En consecuencia, el Jefe de Sección de Control de Tráfico redacta un informe sobre la situación general de la Delegación de Movilidad. De este Informe se ha aportado una parte a la Comisión de Investigación, sin fecha y sin firma. Este escrito ha sido aportado a la Comisión de Investigación por el Director General de Movilidad; pero no es reconocido por el propio Jefe de Sección al que se atribuye su autoría cuando se le muestra parcialmente. En este documento se afirma que *"el 23 ó 24 de Mayo de 2011 (una fecha posterior muy cercana al cambio de Corporación) son recepcionadas por la Jefatura de Servicio de Proyectos y Obras y por los técnicos correspondientes, las Obras e Instalaciones ejecutadas por la empresa SICE en referencia al Plan de Restricción de Acceso al Casco Histórico. El motivo es para que sea reconocido el gasto por el Ayuntamiento de Sevilla y se abone el importe del*

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del
Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

mismo y las correspondientes facturas (inicialmente se presupuestó en aprox. un millón de Euros que posteriormente, según parece, se han convertido en una cantidad aprox. de Tres Millones de Euros). Ello se realiza a pesar de tener clara constancia de : 1.- Que el sistema implantado tiene múltiples fallos y no funciona, especialmente en lo relativo a la aplicación informática desarrollada por SICE e implantada en el CCT. 2.- Que hay intención clara y compromiso de derogar dicho Plan. En estas condiciones, se cree que el Sistema nunca debería haberse recepcionado. Se desconoce de manera cierta la autoría de este documento que es una de las fuentes para la posterior difusión por el Gobierno de las graves irregularidades del Plan Centro. La precipitada conclusión de la Comisión ha impedido que este extremo quede aclarado.

I.13 El día 19 de julio de 2011 el Director General de Movilidad D. Enrique Medina redacta un documento bajo el epígrafe "Notas para la eliminación del Plan Centro" que contiene un conjunto de reflexiones sobre este tema. Es el primer documento reconocido por su autor, que da lugar a una cadena de falsedades difundidas por el Gobierno Municipal contra los funcionarios y funcionarias que tuvieron responsabilidades en la implantación y ejecución del Plan centro y sobre la empresa adjudicataria del contrato del suministro y control de las cámaras de acceso. Este documento, según declaraciones del propio Director General, es consecuencia de las conversaciones mantenidas con el Jefe de Sección de Control de Tráfico y de su informe no reconocido.

En estas notas, el Director General de Movilidad designado por el actual Gobierno de la Ciudad emitió un documento, bajo la rúbrica "**Notas para la eliminación del Plan Centro**", mediante el que afirmó que el Plan Centro estaba desactivado desde el mes de marzo de 2011, atribuyendo la desactivación a los índices de error por deficiencias en las lecturas de matrículas y otras incidencias.

I.14. El mismo día 19 de julio de 2011 el Gobierno local, a través de Alcaldía como el propio Sr. Cabello afirmó en la Comisión de Investigación, decide filtrar a los medios de comunicación un documento denominado 'Informe del Plan Centro' firmado por el nuevo Director General de Movilidad. En él se realizan diferentes valoraciones poco técnicas y aún menos rigurosas, sobre todo teniendo en cuenta los escasos 22 días que el firmante llevaba en el cargo, con responsabilidades sobre Movilidad por primera vez en su vida laboral. Entre otros aspectos, comenta la bajada en el consumo en los negocios del centro y el actual contexto de crisis económica, un relleno para servir el último y contundente párrafo subrayado y en negrita en el que el Sr. Medina afirma, entre otros puntos, que **"actualmente, el servicio de cámaras de vigilancia del Plan Centro está desactivado; los índices de error, por deficiencias en las lecturas de matrículas y otras incidencias puede ser una de las causas de la paralización del sistema"**. Este documento es el mismo al que se refería el punto anterior del Plan Centro con el título cambiado de 'Notas

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Vial del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

para la eliminación del Plan Centro' y con la estructura textual ligeramente alterada.

I.15 El Director General de Movilidad, mediante nota manuscrita, ordenó, con fecha 20 de julio de 2011, al Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico la emisión de informe referido a la implantación y funcionamiento del denominado Plan Centro (Plan de seguimiento y control de acceso de vehículos al casco Histórico de Sevilla) sobre los siguientes puntos: "1.-Errores en el funcionamiento del sistema, con especial mención a las cámaras de detección, lectura y reconocimiento de matrículas. 2.- Desvíos presupuestarios que se han producido en el contrato. 3.- Detalles sobre la última certificación y recepción del sistema."

I.16. El Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico no ha tenido ninguna participación en la contratación del suministro ni en la instalación del equipamiento para el seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla ni en la aplicación del Plan de seguimiento y control de acceso de vehículos al Casco Histórico de Sevilla y protección de la Zona Monumental. En el mismo Informe que emite afirma literalmente que "se le ha mantenido al margen de cualquier información, consulta, decisión o intervención referente al sistema implantado".

I.17 El mismo día 20 de julio el Sr. Jefe de Sección del CCT accede a los tres tomos del expediente 2008/0808/1630 (1.238/08) sin seguir el cauce reglamentario, sin que la Jefatura de servicio encargada de la custodia del documento lo autorice. Todo ello a pesar de que en la puerta del Archivo del Servicio Administrativo hay un cartel en el que se advierte expresamente que, para retirar cualquier expediente administrativo, resulta necesario firmar previamente una Diligencia en la que se reconoce que el expediente se encuentra perfectamente foliado e indizado y se compromete a devolverlo en idéntica situación. Devuelve el expediente el día 22 de julio estando aparentemente completo.

I.18. El Jefe de Sección de Centro de Control de Tráfico, en fecha 22 de julio de 2011, emitió informe en el que afirmó, entre otras cuestiones, que se produjeron dos adjudicaciones en el expediente de contratación; que el Plan Centro dejó de estar operativo el 29 de marzo de 2011; que el sistema sólo estuvo operativo tres meses; que el Plan pasó a estar completamente desactivado el 31 de mayo de 2011; que la fiabilidad máxima del sistema siempre se situó en un porcentaje inferior a lo ofertado por el empresa suministradora y de la recogida en el pliego, lo que determinó que la instalación no era válida y no estaba preparada para emitir con garantías legales ni tramitar administrativamente ningún tipo de sanción; que el intervalo de permanencia en infracción elegido para la emisión de denuncias no era acorde a la justicia; que se produjeron numerosos fallos técnicos que suponían un incumplimiento inadmisibile del Pliego de Condiciones y de la oferta; que el

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

sistema informático era complicado e intocable; que la base de datos no se había dado de alta en la Agencia de Protección de Datos; que el sistema nunca debió ponerse en funcionamiento y, aún menos, validar y tramitar sanciones; que no existían relaciones valoradas, facturas ni certificaciones por lo que no se podía asegurar que no existiese desvío presupuestario; y, finalmente, concluyó, que el sistema nunca debió ponerse en funcionamiento, proceder a sancionar a los usuarios, tramitar sanciones y, en definitiva asumirse su recepción por parte de la Delegación.

I.19. El Jefe de Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes de la Delegación de Seguridad y Movilidad, la Jefe de Servicio de Proyectos y Obras, el Jefe de Sección de Obras y Servicios (Director Facultativo del contrato), el Técnico Medio del Negociado de Mantenimiento y Obras, el Técnico Medio del Centro de Control de Tráfico y el Operador, todos ellos de la Delegación citada y adscritos en su momento a, emitieron informes fechados en el mes de agosto de 2011 en los que acreditaron que las afirmaciones realizadas en su informe por el Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico eran absolutamente falsas. Estos informes no fueron hechos públicos por el Gobierno Municipal.

I.20. El Portavoz del Gobierno del Ayuntamiento de Sevilla, en sesión del Ayuntamiento Pleno de fecha 29 de julio de 2011, afirmó que se había demostrado que el Plan Centro era una falsedad profunda; que en los expedientes no se encontraban todos los documentos; que el Área de Movilidad tenía que cambiar radicalmente, que el Gobierno actual ya lo intuía, pero después de conocerla, confirmó sus sospechas y llegó a la conclusión de que tiene que haber un cambio absoluto de las políticas de movilidad en la Ciudad.

En la misma sesión Plenaria, el Portavoz del grupo del Partido Popular, Sr. Bueno Navarro, afirmó que los socialistas con el apoyo de los representantes de Izquierda Unida, les han faltado a la verdad a los ciudadanos porque les dijeron que existía un plan de tráfico para la protección de la zona monumental pero, a día de hoy, se desconoce si ha funcionado en algún momento.

II. Los hechos que anteceden nos permiten obtener las siguientes

CONCLUSIONES

II.1. Los funcionarios de la Delegación de Movilidad que participaron en la ejecución del contrato de suministro e instalación del equipamiento necesario para el seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla y en la posterior implantación del Plan, los órganos de dirección de la Delegación y el Teniente de Alcalde Delegado de Movilidad observaron escrupulosamente la legalidad vigente y en todo momento siguieron el procedimiento establecido. Se entregó, instaló y pagó lo contratado. De igual

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Vial del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

modo, las instalaciones fueron objeto de todas las autorizaciones necesarias para que su uso se ajustase a la legalidad vigente en materia de protección de derechos fundamentales.

II.2. El Plan de seguimiento y control de acceso de vehículos al Casco Histórico de Sevilla y protección de la Zona Monumental cumplió su objetivo, que era el de adecuar la demanda a la capacidad del viario de la zona interior del Casco Antiguo para, de ese modo, mejorar la accesibilidad y priorizar el tránsito de peatones, usuarios de medios de transporte no contaminantes, transporte público, residentes y vehículos privados. **Este cumplimiento de objetivos se logró con una utilización moderada del derecho sancionador.**

II.3. A pesar de las reiteradas manifestaciones en contra realizadas por el Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico, asumidas por el actual Gobierno Municipal, **el equipamiento para el seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla ha continuado en funcionamiento de manera ininterrumpida desde diciembre de 2010 hasta el día la fecha,** tomando datos de tránsitos de vehículos, leyendo y detectando el paso de los mismos por los puntos de entrada y salida. El sistema funciona y nunca ha dejado de hacerlo.

II.4. **El derecho sancionador que se vincula a la aprobación del Plan tiene carácter accesorio al mismo,** como medida para incentivar su eficacia. El objetivo del Plan es regular el tránsito de vehículos a motor, no recaudar ingresos mediante multas pecuniarias. Conforme a este objetivo, la tramitación de denuncias por infracción de las previsiones reglamentarias del Plan se dimensiona de modo que se garantice el cumplimiento de los objetivos y atendiendo a los recursos disponibles. La capacidad de tramitar un número de denuncias procedentes de incumplimientos del Plan por el organismo gestor lleva a la decisión, ponderada y completamente ajustada a derecho, de sancionar a los infractores que mayor intervalo de tiempo permanecen en infracción, puesto que son los que más dificultan el correcto funcionamiento del Plan, incorporándose de este modo un criterio de equidad. Ningún fraude existe en esta conducta.

La garantía para el ciudadano radicaba en que toda denuncia que se tramitase en aplicación del Plan contase con los medios necesarios para que se asegurase la certeza de la información que la sustentaba, de ahí que, como ocurre en otras administraciones, se procediera a la revisión individualizada por un operador de todas las imágenes e información relativa a las conductas infractoras antes de tramitar la denuncia. Este procedimiento permitía obtener total garantía de seguridad jurídica respecto de las denuncias emitidas, eliminando eventuales errores derivados de la lectura de las cámaras. La suspensión temporal de la tramitación de denuncias por la ausencia de personal suficiente para garantizar la revisión individual de cada sanción no

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Vial del
Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

cuestiona la viabilidad del sistema. Es una decisión que se toma en garantía de los derechos de los ciudadanos y que no perjudica el funcionamiento del derecho sancionador, pues las infracciones pueden tramitarse posteriormente, una vez repuesto el personal necesario, dentro del periodo legal de prescripción de tres meses para las infracciones leves, seis para las graves y un año para las muy graves. Durante la suspensión temporal de la tramitación de denuncias, la Ordenanza que le sirve de marco y el Plan siguen en vigor, los equipos de seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla continúan cumpliendo su misión, la señalización vertical, horizontal y automática continúa instaladas y siendo de obligado cumplimiento; en síntesis, el Plan continúa plenamente vigente y en funcionamiento.

11.5 El todavía Director General de Movilidad encarga a un funcionario que no tiene conexión alguna con la aprobación, implantación y funcionamiento del Plan de Ordenación Vial del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental, un informe sobre el mismo con el objeto generar una opinión pública favorable a la derogación del Plan con base en filtraciones de informes de parte, redactados por encargo y a medida, que la Comisión de Investigación del Plan Centro ha demostrado que estaban plagados de falsedades. El Director General conocía la relación de enemistad del funcionario a quien encarga el informe con la Dirección anterior de la Delegación de Movilidad y es únicamente el conocimiento de esta enemistad la que determina la elección la persona a la que se pide informe.

11.6. El Director General de Movilidad designado por el actual Gobierno Municipal sostiene haber recibido un escrito sin fecha y sin firma por parte del Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico de la Delegación de Seguridad y Movilidad en el que se sostiene, en relación al Plan de regulación de accesos, que parece haberse producido una desviación presupuestaria de 2.000.000 de euros; que el sistema tiene múltiples fallos y que nunca debería haberse recepcionado. El propio funcionario, ante la Comisión, niega haber entregado al Director General este documento. Todas las afirmaciones en él contenidas se han reputado falsas.

A la vista de tan graves acusaciones, el Director General, lejos de acudir a los Jefes de Servicio o a los funcionarios que tuvieron encomendada la contratación y ejecución del Plan entrega unas notas sobre la derogación del Plan Centro al Delegado de Movilidad. El Delegado de Movilidad las remite a la Alcaldía desde donde se filtran a la prensa ya con forma de informe, con el único objeto de desprestigiar el Plan Centro y de esta manera justificar su derogación más allá de las promesas electorales. En dar esta publicidad a las falsedades intervinieron de manera activa el Portavoz del Gobierno, D. Francisco Luis Pérez Guerrero, y el Portavoz del Grupo de Concejales del Partido Popular, Juan Francisco Bueno Navarro.

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del
Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

Al mismo tiempo, el Director General ordena al citado Jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico, quien reconoce por escrito y en su declaración no haber participado en la contratación ni en la ejecución del Plan, la elaboración de un informe para la eliminación del Plan Centro, indicándole los tres puntos sobre los que debe versar y concretándole que han de centrarse en los errores en el funcionamiento del sistema, los desvíos presupuestarios que se han producido en el contrato y los detalles sobre la última certificación y recepción del sistema. A pesar de su declarado desconocimiento sobre la cuestión que se le somete, el Jefe de Sección, en el breve plazo de dos días, emite un informe donde se imputa la comisión de irregularidades a funcionarios y personal directivo de la Delegación de Movilidad y se sostienen graves incumplimientos respecto de la normativa de contratación así como de otras relativas a la protección de derechos fundamentales. Sin contrastar las afirmaciones contenidas en el informe, y a pesar del grave perjuicio que ello puede suponer para funcionarios, empresa, directivos y Delegado de la Delegación de Movilidad, el documento se remite por el Delegado de Seguridad y Movilidad a la Alcaldía de Sevilla desde donde se remite, por persona desconocida, a los medios de comunicación.

II.7. Los funcionarios aludidos en el informe emitido por el Jefe de Sección, al tener conocimiento del informe, según expresa el encabezamiento de cada uno de sus escritos y no a petición del Director General, emiten informes donde se evidencia que lo afirmado por el Jefe de Sección está plagado de falsedades, imprecisiones y apreciaciones subjetivas carentes de todo fundamento, extremo que se podría haber averiguado mediante una simple consulta al expediente administrativo, a pesar de lo cual, se sigue manteniendo su validez así como que el Plan nunca ha funcionado.

Resulta evidente que, desde el inicio, ha existido por parte del Gobierno en general y del Director General en particular, la intención de obtener un informe ajustado a la finalidad de eliminar el Plan Centro y que en ningún momento ha actuado con la diligencia necesaria que hubiera requerido el conocimiento de la presunta comisión de infracciones administrativas o ilícitos penales. Esta falta de diligencia y prudencia han sido continuadas y asumidas por el titular de la Delegación al trasladar el informe a la Alcaldía sin realizar la más mínima comprobación ni participar de tan graves hechos a las autoridades competentes. Estas graves faltas fueron posteriormente agravadas por las actuaciones de la propia Alcaldía, que publicó el informe con la clara intención de justificar la derogación del Plan Centro.

II.8. Mención especial merece el proceder del Jefe de Sección del centro de Control de Tráfico. Emite un informe que ha resultado falso y acude a la comparecencia portando información protegida por la Ley de Protección de Datos de Carácter Personal a la que no tiene autorizado acceso, procediendo a

Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

su uso y difusión. También se hace necesario poner de manifiesto, conforme a lo afirmado que el informe y la posterior y amplia difusión interesada desde el Área de Alcaldía ha puesto en entredicho el buen nombre de los empleados municipales y de la empresa adjudicataria SICE.

La elaboración del informe y las actuaciones seguidas por el funcionario jefe de Sección del Centro de Control de Tráfico, por el Director General de Tráfico, por los miembros del Gobierno y de la Alcaldía que participaron en la filtración suponen la publicación o utilización indebida de documentación o información a la que tienen acceso por razón de su cargo o función.

En atención a lo expuesto realizamos las siguientes

RECOMENDACIONES

1. Que por parte de la Delegación de Seguridad y Movilidad se eleve propuesta al Excmo. Ayuntamiento Pleno para que el órgano municipal que directamente representa a los ciudadanos, reconozca expresa y públicamente la profesionalidad y el buen trabajo desarrollado por los trabajadores y trabajadoras del Área de Movilidad y la empresa adjudicataria del equipamiento de control de accesos (SICE), que participaron en el desarrollo del Plan Centro.
2. Elevar propuesta a Pleno para reprobar las reiteradas manifestaciones del Sr. Alcalde, del Portavoz del Grupo Popular, Sr. Bueno, y especialmente las del portavoz del Gobierno y Presidente de esta Comisión, Sr. Pérez Guerrero, acusando de graves y falsas irregularidades a los responsables técnicos y políticos a cargo de la gestión del denominado Plan Centro y que por su parte se pidan disculpas públicas por el daño causado.
3. Que por parte del Alcalde se proceda al cese inmediato del Director General de Movilidad por solicitar un informe sobre la implantación y funcionamiento del Plan Centro a funcionario no ha tenido ninguna participación en la contratación del suministro ni en la instalación del equipamiento para el seguimiento y control del acceso de vehículos al casco histórico de Sevilla ni en la aplicación del Plan de seguimiento y control de acceso de vehículos al Casco Histórico de Sevilla y protección de la Zona Monumental, y del que conoce que mantiene una relación de enemistad con gran parte de los funcionarios de la Delegación de Movilidad y con la Dirección anterior.
4. Que por parte del Alcalde y del Delegado de Movilidad se reconozca de manera pública el error de difundir información no contrastada con

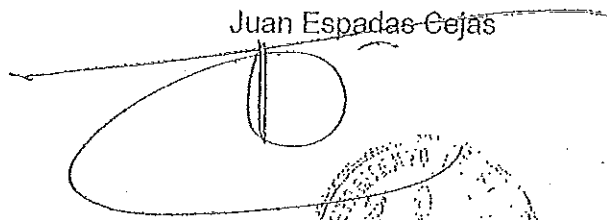
Informe de conclusiones de la Comisión de Investigación del Plan de Ordenación Viaria del Casco Histórico para la protección de la Zona Monumental

finalidades de carácter político sin tener en cuenta los daños que la difusión de falsedades puede provocar entre los funcionarios públicos y a las empresas que contratan con el Ayuntamiento de Sevilla.

5. Que se sigan de manera inmediata la recomendación realizada en el Informe del Secretario General de fecha 2 de diciembre en el sentido de que se modifique formalmente a través de acuerdo plenario, la finalidad del fichero de datos denominado "Base de datos Control", ampliándola a los fines generales vinculados a la regulación del tráfico.
6. Que por parte de la Delegación de Movilidad se inicien diligencias para determinar las responsabilidades disciplinarias por los hechos declarados como probados en este informe de conclusiones, especialmente contra el Jefe de Sección Control de Tráfico por verter falsedades contra sus compañeros en un informe sobre materia en la que no tenía competencias y por acceder a datos a los que no tenía autorización de acceso y difundirlos.
7. Que por parte del Alcalde se abra información reservada para depurar las posibles responsabilidades de cargos o empleados públicos que hayan publicado o utilizado indebidamente documentación o información a que tengan o haya tenido acceso por razón de su cargo o función.

En Sevilla, a 12 de diciembre de 2011
El Portavoz del Grupo Municipal Socialista

Juan Espadas Cejas



21-2-2012