



de conseguir el fin que se pretende, que no es otro que una ordenación del tráfico adecuada en esta zona, con otros medios o reconsiderando las tarifas establecidas, habida cuenta de las consecuencias y rechazo que las recogidas en la Ordenanza Fiscal han generado.

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

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

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

1.12.2.3.2 Tráfico

1.12.2.3.2.1 El déficit presupuestario no puede justificar la existencia de puntos negros en nuestras carreteras

Hemos tramitado distintas quejas relacionadas con la existencia de puntos negros en nuestras carreteras cuyo desarrollo tiene lugar, parcial o totalmente, por el territorio de la Comunidad Autónoma, cualquiera que sea su titularidad.

Así, en la **queja 16/2936**, iniciada de oficio, se puso de manifiesto ante la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales la **situación en la que se encuentra la autovía de circunvalación de la ciudad de Sevilla, SE-30**, que pudimos leer en un medio de comunicación lo siguiente: *“La autovía de circunvalación SE-30 concentra más de una tercera parte de los puntos negros de la provincia de Sevilla. En la ronda que circunvala la capital hay 23 tramos considerados como tales por la Dirección General de Tráfico. Por punto negro se entiende toda aquella zona en la que se hayan registrado tres o más accidentes con víctimas a lo largo de un año. Según los datos de 2014, los más actualizados de los que dispone la DGT, en la provincia de Sevilla hay 58 puntos negros”*.

En la información se partía de la consideración de que prácticamente existían estos puntos negros en todos sus kilómetros y se hacía una valoración de ellos tramo por tramo. También se ponía de manifiesto el descenso en la siniestralidad en el Puente del Quinto Centenario, que fue en su día una de las zonas más conflictivas, al haber adoptado distintas medidas que han incidido, de forma determinante, en la disminución de esa siniestralidad.

Ante tales hechos y dada la alta siniestralidad, se decidió proceder a la instalación de distintas señales, así como de radares de control de velocidad. Tales instalaciones han incidido en que los vehículos circulen a una velocidad más moderada, lo que ha permitido que disminuya el riesgo de accidentes y que, cuando se producen estos, tengan menor entidad.

Sin embargo, el problema no ha quedado resuelto con las exigencias de funcionalidad y seguridad que demanda una vía pública de tanta importancia para el tráfico rodado. Por ello, nos dirigimos a la Defensora del Pueblo de las Cortes Generales para que, si lo considera oportuno, realice las gestiones que estime pertinentes ante el Ministerio de Fomento a fin de hacerle llegar tanto nuestra preocupación por estos hechos, como la necesidad de que, a la mayor brevedad posible, se adopten medidas, ya sean “estructurales” o al



menos del carácter preventivo, para que, en la medida de lo posible, se eviten tales accidentes o disminuya su entidad y sus consecuencias.

Abrimos de oficio la **queja 16/2290** con motivo del **mal estado** en que se encuentra la **carretera de titularidad autonómica A-364, que une la localidad de Écija, con la autovía A-92 a la altura de Marchena** (ambas en la provincia de Sevilla). Siempre según estas noticias, se trata de una vía de comunicación que soporta una importante intensidad de tráfico rodado, siendo así que, al parecer, circulan por ella cada día hasta 5.000 vehículos, de los que un porcentaje importante sería de gran tonelaje o se trataría de maquinaria agrícola. En este contexto, también supimos, por los medios de comunicación, que la Junta planteó lo siguiente:

“En 2007 la construcción de una variante, una circunvalación, diseñada para, al menos, sacar el intenso tráfico de la A-364 del casco urbano marchenero. En diciembre de 2007, la Administración autonómica anunció que abriría la ronda en 2009.

Se invirtieron casi 14 millones de euros en la construcción de 7,6 kilómetros de vía. Se instaló la señalización horizontal y vertical, pero el último tramo, el definitivo, se quedó colgado, pendiente. Sin hacer.

Ocho años después de que se iniciasen las obras, el asfalto no ha avanzado ni un centímetro y el tramo final sigue siendo sólo un proyecto sobre el papel”.

Dado el alto coste de esta intervención, no terminada por la necesidad de construir un viaducto debido al modificado del trazado del AVE, se decidió en 2010 una solución provisional que era *“construir una conexión de la nueva carretera con la comarcal que va desde Marchena a La Lantejuela. Se trataba de una solución mucho más barata -un millón de euros- pero con múltiples inconvenientes”*. Sin embargo, tampoco esta alternativa se había ejecutado.

Por ello, nos dirigimos a la Consejería de Fomento y Vivienda para conocer, en síntesis, las medidas que se tengan previsto adoptar y los plazos para ejecutarlas con el fin de garantizar que esta carretera reúna las condiciones idóneas de seguridad vial para el tráfico rodado, así como para conocer si se tiene previsto ejecutar el desdoble de la carretera para que la A-92 y la A-4 queden conectadas a través de una autovía. A la fecha de cierre de este Informe Anual continuamos actuaciones en torno a este asunto.

También iniciamos de oficio la **queja 16/5034** al conocer, por los medios de comunicación, que *“La carretera de la muerte (A-2078) sigue registrando accidentes de tráfico”, o “Cuatro accidentes en poco más de un mes en la carretera Rota-Jerez. Colectivos ciudadanos de la villa roteña ya han constituido una plataforma para reclamar a la Junta su desdoble”*. Por ello nos dirigimos a la Consejería de Fomento y Vivienda para que nos informara de las previsiones que existan para el desdoble de esta carretera y, en su caso, los plazos de ejecución y, en tanto se lleva a cabo este desdoble, las medidas que tenga previsto adoptar, al menos con carácter preventivo, para dotar de una mayor seguridad al tráfico rodado que viene utilizando esta carretera en sus desplazamientos.

Esto último teniendo en cuenta que, en lo que concierne a la seguridad vial, la mencionada ley autonómica, en su exposición de motivos, indica que *“En el objetivo de aumentar y potenciar los mecanismos destinados a garantizar la seguridad vial en las carreteras, la Ley amplía las obligaciones de las Administraciones autonómica y provincial en orden a llevar a cabo una evaluación permanente de la seguridad vial de la red de carreteras de Andalucía, detectando los posibles tramos de concentración de accidentes en orden al desarrollo de los programas y actuaciones tendentes a la eliminación de los mismos”*, y dedica todo el Capítulo V, del Título II, a establecer las normas de conservación y seguridad vial de las carreteras.

Asimismo, interesamos que se nos informara de cualesquiera otros extremos de interés en relación con la cuestión de fondo planteada en esta actuación de oficio, que no es otro que el riesgo, en términos de seguridad vial, al que están sometidas las personas que transitan con sus vehículos por la mencionada carretera y la necesidad de dar una respuesta, desde la Administración, a esta situación que ya se prolonga demasiados años. En la actualidad, nos encontramos a la espera de respuesta de la Consejería de Fomento y Vivienda.



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

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

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

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

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

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

Tras nuestra intervención, recibimos informe del Ayuntamiento de Sevilla del que resultaba que, tras admitir que, efectivamente, se había producido la infracción, se había sobreseído el expediente. Sin embargo,



nada se decía sobre lo alegado por el denunciado en el sentido de que cuando el “controlador” denuncia la presunta infracción, el estacionamiento, quizás por unas obras que se estaban realizando, carecía de señalización vertical y horizontal. Hubiera sido de interés llevar a cabo una investigación para determinar la concurrencia de estos hechos, pero no tuvo lugar por los motivos ya comentados.

En la **queja 16/2073**, el interesado mostraba su disconformidad con la actuación administrativa del Ayuntamiento de Sevilla por una sanción de tráfico. En concreto había



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

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

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

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

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

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

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

De acuerdo con ello, hemos iniciado de oficio la [queja 16/2809](#) en la que, entre otras actuaciones, hemos [recomendado](#) a la Dirección General de Personas con Discapacidad que, en la [futura Ley](#) de los Derechos