



específicamente de la obra de “Laminación de avenidas y regulación del río Antas” y, en general, todas aquellas actuaciones que vinieran afectadas por un conflicto competencial similar. En cuanto a la limpieza del cauce del citado río, nos informaba de las actuaciones que se realizaron a finales de 2014, que complementaban otras ejecutadas en los años 2012 y 2013 con objeto de limitar los riesgos de inundaciones por avenidas torrenciales.

Otro ejemplo de este tipo de actuaciones, en este caso de oficio, es la **queja 14/4115** que abrimos por los **retrasos en la construcción de una pasarela peatonal sobre la carretera A-8057, que conectaría el polígono PISA con las instalaciones del Metro**, salvando la citada carretera, en el término municipal de Mairena del Aljarafe, Sevilla. Nos dirigimos tanto al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe como a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Del contenido de la respuesta municipal cabía concluir, a juicio de esta Institución y entre otras consideraciones, se reconocía que efectivamente se encargó la redacción del proyecto de pasarela pero que se hizo con la intención de que, por parte de la Consejería competente, *“se incluyera en el ámbito de la obra de Plataforma Reservada, puesto que la ejecución del tranvía en superficie no vendría sino a incidir en la difícil comunicación y movilidad peatonal y ciclista entre el PISA y la estación de metro de Ciudad Expo”*.

Se añadía que *“parece lógico pensar que las soluciones tendentes a la intermodalidad de transportes, con el favorecimiento del uso del transporte público, sea una competencia de carácter prioritario por parte del ente autonómico, pero ya sabemos el posicionamiento que éste mantiene al respecto en estos asuntos”*

A la vista de que nos encontrábamos ante un nuevo desencuentro entre Administraciones, cabía concluir, con toda cautela, que la ausencia de estos pasos previos ha podido resultar determinante para que, en la actualidad, esta amplia demanda ciudadana de una infraestructura de cuya necesidad no parecen existir dudas, no haya podido ser ejecutada y tampoco se aprecie que exista posibilidad de que lo vaya a ser a corto o medio plazo.

En base a ello, **formulamos**, Sugerencia en el sentido de que, de manera conjunta, el Ayuntamiento y la Dirección General de Movilidad constituyan una comisión técnica a fin de determinar la idoneidad y rentabilidad social de ejecutar y poner en servicio esta infraestructura, ofreciendo una solución técnica a la demanda de movilidad existente en esta zona.

1.12.2.3 Transportes, movilidad y tráfico

1.12.2.3.1 Transportes y movilidad

1.12.2.3.1.1 Usurpación, por la vía de hecho, del espacio público peatonal

El Defensor del Pueblo Andaluz, ante la **usurpación del espacio público peatonal** (entre otras y sólo a título de ejemplo, instalación, sin autorización o excediéndose de ella, de terrazas y veladores; instalaciones ilegales de kioscos, cartelería o inadecuada ubicación de mobiliario urbano y, de manera singular, la invasión de aceras y otros espacios peatonales por vehículos indebidamente estacionados), ha sugerido a todos los Ayuntamientos de Andalucía de más de 10.000 habitantes, en la **queja 15/1813**, abierta de oficio que incluyan en sus planes de inspección una intervención específica destinada a terminar con estas conductas incívicas que generan riesgos para la seguridad vial de peatones y conductores, obstáculos para la seguridad y negativas consecuencias en la conservación del espacio público peatonal.

En definitiva, creemos que, a la hora de perseguir las infracciones en materia de tráfico es muy importante establecer objetivos que prioricen las intervenciones de la Policía Local. En este contexto y a la vista de la naturaleza insolidaria e incívica de estas infracciones y del riesgo que conlleva estacionar los vehículos sobre las aceras y otros espacios destinados al uso peatonal –infracciones que el legislador decidió, en tales supuestos, calificar como graves-, sorprende la habitualidad con la que infinidad de conductores infringen esta normativa.



Justamente por ello, hemos **formulado** una Sugerencia a estos municipios para que incluyan en sus planes de inspección llevar a cabo una inspección específica destinada a terminar con estas conductas incívicas que generan riesgos para la seguridad vial de peatones y conductores, obstáculos para la accesibilidad y negativas consecuencias en la conservación del espacio público peatonal.

1.12.2.3.1.2 El uso intensivo del vehículo de motor privado es incompatible con la movilidad sostenible

Desde distintos foros, asociaciones, agentes públicos, medios de comunicación, etc., se viene insistiendo, cada vez más, en la insostenibilidad de un modelo de movilidad en nuestras ciudades que descansa, fundamentalmente, en el uso del vehículo a motor de titularidad privada.

Ni el calentamiento global, ni la contaminación atmosférica, ni la contaminación acústica que, en el día a día, provoca su uso toleran el mantenimiento preferente de este medio de desplazamiento en el largo plazo. A todo ello hay que añadir el altísimo consumo de suelo de dominio público y el alto coste económico, en términos comparativos, que demanda este medio de transporte.

Sin embargo, cuando buscamos medios alternativos para impedir la congestión del tráfico, su ineficacia y la prolongación de los efectos negativos mencionados, vemos que algunas de estas medidas son, en general, bien aceptadas, como por ejemplo el fortalecimiento de los transportes públicos o la creación de carriles bici. Pero, por el contrario, cuando se adoptan medidas de restricción del tráfico en determinadas zonas o calles, o se establecen estacionamientos limitados o la denominada ORA, suelen surgir importantes conflictos vecinales, sociales, etc.

No corresponde a esta Institución, en modo alguno, proponer y, aún menos, establecer el modelo de ordenación del tráfico, aunque sí somos conscientes que el futuro pasa necesariamente por un **modelo de movilidad sostenible que implica el establecimiento de un potente transporte colectivo, el uso de la bicicleta y el fomento de la movilidad peatonal**.

Ahora bien, lo que sí estamos completamente convencidos es que el diálogo, la confrontación de puntos de vista y el consenso final es la vía que puede garantizar, a largo plazo, la adhesión social y la eficiencia de las medidas que se adopten en relación con la ordenación del tráfico y la movilidad sostenible.

En este contexto, admitimos a trámite la **queja 14/3255**, a la que sumamos otras presentadas por distintos colectivos sociales, asociaciones, sindicatos, etc., mostrando **su disconformidad con los criterios de implantación de la zona azul en determinados lugares de la ciudad de Sevilla**.

Por nuestra parte, después de interesar los oportunos informes y mantener reuniones con los colectivos que acudieron a la Institución por esta cuestión, enviamos un escrito al Ayuntamiento de Sevilla en el que, entre otros extremos, manifestábamos que el «ius variandi» inherente a la acción política es una facultad incuestionable de todo gobierno local. Partiendo de esta premisa, es lo cierto que, como manifestamos siempre que se nos presenta una queja en la que amplios colectivos cuestionan el modo en el que se han ejercido competencias legalmente atribuidas a la Administración, el respeto a las normas que regulan la acción administrativa no solo no impide sino que, al contrario, aconseja que las decisiones adoptadas dentro del marco de discrecionalidad que el «ius variandi» ampara, se adopten en un escenario de debate y máximo consenso que respalde socialmente las medidas puestas en marcha.

Respecto de la implantación de la zona azul, es claro que en la ciudad de Sevilla, y en otras capitales andaluzas, hay calles en las que es, literalmente, imposible aparcar de una forma “legal” y las alternativas, consistentes en tolerar diariamente la doble fila y una congestión permanente de las calles, no son sostenibles, en modo alguno, en términos de movilidad. Cualquiera que sea el modelo de movilidad por el que las autoridades locales opten en una ciudad, es evidente que tiene que ser social y ambientalmente sostenible y eficiente para alcanzar el fin perseguido con su implantación.