



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**.