



## VIII.2.6

### Medio ambiente urbano

Las políticas públicas destinadas a la mejora del medio ambiente urbano tienen un doble objetivo; de un lado, en origen, disminuir los efectos nocivos de la acción de los seres humanos sobre el medio ambiente a nivel global, pues no existe ninguna duda sobre la incidencia que determinadas actividades, que tienen lugar en nuestras poblaciones, tienen en el deterioro del medio ambiente y afectan a la salud de personas, animales y plantas, como incidir, según las características de los gases, en el calentamiento global, la reducción de la capa de ozono, etc.

De hecho, aunque del funcionamiento de las industrias deriva la emisión de una serie de sustancias contaminantes, es en las ciudades donde muy probablemente se generan los mayores porcentajes de emisión cuyas sustancias son transportadas por el aire y contaminan todo el territorio. Y qué decir de la contaminación lumínica, acústica, de los vertidos sólidos y de los que se producen en el agua.

Conscientes de ello, con motivo del Informe Especial que hemos presentado al Parlamento de Andalucía sobre **Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los Espacios Peatonales de las Ciudades Andaluzas**, hemos propuesto un cambio del modelo en la forma de concebir nuestras ciudades, sobre todo en lo que se refiere a la movilidad pero, también, en otros aspectos.

Pero decimos que la acción para mejorar el medio ambiente tiene también otro objetivo y es la mejora de la calidad de vida de nuestras ciudades pues, evidentemente, además de la mejora de nuestra salud, la disminución de los efectos contaminantes mencionados hace que nuestras ciudades sean más agradables, silenciosas, aptas para los desplazamientos a pie y para el disfrute del espacio físico, ofreciendo oportunidades para el deporte, etc.



***Esta Institución ha propuesto una serie de medidas destinadas directamente a la mejora de la calidad ambiental en el medio urbano.***

A la vista de ello, esta Institución ha propuesto una serie de medidas destinadas directamente a la mejora de la calidad ambiental en el medio urbano y, entre ellas, podemos destacar las siguientes:

- En cuanto a la contaminación atmosférica, hemos propuesto que se confeccionen planes para la reducción de la emisión de gases de los vehículos motorizados a fin de disminuir el aumento de gases de efecto invernadero, así como que se fomente e impulse, de manera real y efectiva, el uso de medios de transporte que supongan una clara apuesta por la movilidad sostenible, como son el transporte público colectivo (autobús, tranvía, metro, etc.), los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como que se fomenten otros modelos de transporte como el uso de vehículos compartidos, eléctricos, etc. Ni que decir tiene que ello no será posible sin la incorporación de las TIC para monitorizar toda esta información.
- Respecto de la contaminación acústica, además de las medidas mencionadas a lo largo de este Informe Especial, destinadas a disminuir la contaminación acústica provocada en locales de hostelería, hemos sugerido que:
  - A.** Se aprueben planes efectivos de acción contra el ruido, destinados a disminuir, de manera ostensible, sus niveles en aquellos espacios o recorridos en los que el tráfico rodado genera un amplio impacto acústico. Asimismo, es muy necesario controlar las emisiones acústicas que



están sometiendo a la población a un impacto continuo que no debiera soportar, producidas por locales de hostelería y su entorno.

- B.** Con carácter especial y dirigido a disminuir la emisión de ruidos causados por la movilidad urbana, siendo así que también tiene efectos directos en la eliminación de la contaminación atmosférica, creemos que es muy necesario que se disminuyan los límites de velocidad en amplias zonas de las ciudades a 30 Km/h, lo que, a su vez, fomentará que se utilice menos el transporte privado motorizado, y que se fomenten los espacios en los que se limite, o prohíba, la circulación del tráfico motorizado sin perjuicio de las exigencias que, en su caso, sea necesario crear para servicios públicos, residentes, etc.
- C.** Se inicien campañas de sensibilización, destinadas a la población, sobre la necesidad de conseguir el objetivo de la Unión Europea de reducir, para antes de 2020, en 10 decibelios la contaminación acústica producida por el tráfico rodado.
- En el ámbito de la contaminación visual, carece de sentido que se apruebe una normativa extraordinariamente restrictiva y controladora a la hora de supervisar intervenciones arquitectónicas y, al mismo tiempo, que exista una inexplicable pasividad a la hora de cuidar la calidad ambiental de nuestras ciudades cuando se ven gravemente afectadas por este tipo de instalaciones y los gobiernos municipales no realizan actuación alguna para impedirlo.

Por ello, formulamos Sugerencia a los ayuntamientos para que, ya sea en las propias normas del planeamiento y/o a través de las ordenanzas, según se considere más oportuno, se incluyan normas para impedir y suprimir el daño ya causado en el medio ambiente urbano y/o en el patrimonio histórico de nuestras ciudades.

En este sentido, no se puede obviar que la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía, preocupada por la contaminación visual existente en nuestro patrimonio, contiene



***Déficits democráticos que hemos verificado, en la toma de decisiones del modelo de ciudad: la ausencia de la perspectiva de género a la hora de afrontar estas políticas y la escasa participación de la ciudadanía en la implantación y diseño del modelo de ciudad.***

varias normas destinadas a su “descontaminación visual”. A la vista de ello, hemos formulado Recordatorio del deber legal de que los Ayuntamientos y las empresas privadas observen estos preceptos.

Por último, queremos hacer mención a los déficits democráticos que hemos verificado, que han estado, y siguen estando, presentes en la toma de decisiones del modelo de ciudad: la ausencia de la perspectiva de género a la hora de afrontar estas políticas y la escasa, casi nula, participación de la ciudadanía en la implantación y diseño del modelo de ciudad.

Por ello, hemos propuesto que en el marco jurídico establecido por los arts. 9 y 14 CE; 15, 16, 35, 73, 105.2, 114 y 208 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y sus normas de desarrollo, singularmente la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, se dicten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la participación de la mujer y la presencia de la perspectiva de género en el planeamiento urbanístico, las estrategias de movilidad y las distintas políticas sectoriales que incidan en la configuración de las ciudades.

Finalmente, en lo que concierne a la participación de la ciudadanía en la implantación y diseño de los espacios peatonales, hemos sugerido que, desde los Ayuntamientos, se adopten posiciones reales de «open government» destinadas a facilitar la participación y codecisión, que debe descansar,



sin perjuicio de otras vías de participación, en dos pilares imprescindibles: un escenario de «government 2.0» que facilite la participación de las redes sociales y un compromiso claro con el «open data», que permita poner a disposición de la ciudadanía toda la información que los gobiernos locales posean sobre movilidad, itinerarios peatonales, espacios públicos, localización, mobiliario urbano, políticas de medio ambiente, etc.

## VIII.2.7 Protección ambiental del territorio

Tal vez la cuestión que ha suscitado mayor debate en los medios de comunicación, y que ha originado, a su vez, una mayor presentación de quejas en relación con la sostenibilidad, ha sido el mantenimiento, hoy por hoy, de la construcción y el impacto que genera el hotel situado en la playa de Algarrobico, en el municipio almeriense de Carboneras, situado dentro del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

Aunque hemos recibido un total de 455 quejas, lógicamente no hemos podido analizar la situación al encontrarse completamente sub-iudice la cuestión de fondo, habida cuenta de que el art. 17.2 de nuestra Ley reguladora nos impide pronunciarnos sobre el aspecto litigioso. Ahora bien, ello no



***La cuestión que ha suscitado mayor debate y mayor presentación de quejas en relación con la sostenibilidad, ha sido el mantenimiento, de la construcción y el impacto que genera el hotel situado en la playa de Algarrobico.***