



Además, se desprendía del informe que la responsabilidad de esos niveles de benzo(a)pireno no se podía asignar a la orujera, existiendo índices fundados de que podían proceder de las instalaciones domésticas de combustión de biomasa para calefacción, aunque no obstante la Delegación Territorial en Jaén iba a iniciar una nueva campaña de medición en los días siguientes a enviarnos su informe. Por otro lado, nos decían que en lo que corresponde a los posibles riesgos para la salud, era la administración sanitaria la que debía pronunciarse, si bien al no superar los límites legales debía entenderse que no existía riesgo, o no era elevado.

Asimismo, según el mencionado informe, la empresa está sometida a autorización ambiental unificada emitida el 1 de marzo de 2011, que se encuentra a disposición del público en la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, así como que iban a requerir a la empresa el estudio oftalmométrico especificado en la Autorización Ambiental Unificada, aunque los datos meteorológicos de estaciones próximas indicaban que eran la ausencia de vientos, situaciones atmosféricas estables o la existencia de inversiones térmicas en la atmósfera las que en determinadas épocas del año no favorecían la deseable dispersión de contaminantes y que se iba a revisar próximamente las condiciones de emisión de contaminantes que la normativa impone a instalaciones como la orujera de Martos, lo cual supondría una reducción importante de las emisiones permitidas. Ello no obstante, este proceso aún estaba en fase inicial y, una vez modificada la normativa, habría que ver en qué términos y plazos se aplicaba a las instalaciones que ya están en funcionamiento.

Pese a ello y dado que se estaban recibiendo más quejas por estos hechos en esta Institución, nos decidimos a interesar un nuevo informe sobre este asunto y se trasladó a la citada Consejería la necesidad de valorar otras alternativas de actuación a fin de lograr un nivel de emisiones a la atmósfera que no implicara alerta entre la ciudadanía y mantuviera un nivel de calidad mínimo de aire respirable tanto en su composición como en lo que respecta a los olores. En este sentido, en su último informe la Consejería nos trasladaba que no podían aportarnos el estudio oftalmométrico ni los resultados de la medición atmosférica, ya que se estaban realizando en esos momentos.

Por último, también nos hemos dirigido al Ayuntamiento de Martos para hacerle conocedor de las nuevas quejas que hemos recibido sobre la persistencia de la situación de las emisiones de la orujera, a fin de que por su parte y dentro del marco de competencias legales que tiene encomendadas, se valore la procedencia de adoptar cuantas medidas sean oportunas, ante la fábrica y ante la propia Consejería, en pro de la defensa y garantía de un medio ambiente y calidad de vida adecuados para la ciudadanía de Martos. A la fecha de cierre de este Informe Anual continuamos nuestras actuaciones en esta queja.

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.

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 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 Algarrobo, 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 impide que valoremos los “*problemas generales*” planteados en las quejas presentadas.

En este contexto, la Institución emitió un **comunicado** en el que manifestó que la necesaria supresión del impacto, y no sólo visual, de la enorme “mole” edificatoria existente, desde hace años, en el mencionado Parque Natural, en terrenos que, en parte, invaden la zona de dominio público marítimo terrestre, ha llevado a las Administraciones del Estado y de la Junta de Andalucía a asumir el compromiso público de su supresión y que estos terrenos tengan usos que favorezcan la protección de este espacio de gran valor ambiental.

No obstante, los procesos judiciales en curso permiten presumir que cualquier intervención en este sentido se puede dilatar durante bastante tiempo. Mientras tanto, en este escenario judicial las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía han llegado a conclusiones aparentemente muy distintas sobre la naturaleza de la zonificación que se debe aplicar al sector S-T1, en el que se encuentra ubicado el inmueble.

La no intervención de esta Institución en cuestiones sometidas a procedimientos judiciales en curso, conforme a lo establecido en el citado en el art. 17 de nuestra Ley reguladora (Ley 9/1983, de 1 de