



21. URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS

21.1 CAPÍTULO 01. XII. URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE	2
01.XII.1 Introducción	2
01.XII.2 Análisis de las quejas	4
01.XII.2.1 Urbanismo	4
01.XII.2.1.1 Disciplina urbanística	4
01.XII.2.1.1.1 La ejecución de obras sin licencia o sin ajustarse a la autorización concedida	4
01.XII. 2.1.2 Gestión Urbanística	6
01.XII. 2.1.3 Conservación y mantenimiento de inmuebles	9
01.XII. 2.1.4 Accesibilidad	10
01.XII.2.2 Obras Públicas y expropiaciones	12
01.XII. 2.2.1 Obras Públicas	12
01.XII. 2.2.2 Expropiaciones	14
01.XII.3 Actuaciones de oficio. Colaboración de las Administraciones y Resoluciones	16
01.XII.3.1 Actuaciones de oficio	16
01.XII.3.2 Resoluciones	17
21.2 CAPÍTULO 03. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS	19
03.1 De las quejas remitidas a otras instituciones similares	19
03.1.2 Urbanismo, obras públicas y transportes	19
03.2 De las quejas rechazadas y sus causas	19
03.2.6 Sub-Iudice	19
21.3 URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS EN OTRAS ÁREAS TEMÁTICAS	21
CAPÍTULO 01.II CULTURA Y DEPORTES	
01.II.2.1.3 La falta de conservación y los proyectos urbanísticos, principales peligros que se ciernen entorno a nuestro patrimonio cultural	21
CAPÍTULO 01.III DEPENDENCIA Y SERVICIOS SOCIALES	
01.III.2.2.1 Actuaciones sobre accesibilidad	23
CAPÍTULO 01.VI IGUALDAD DE GÉNERO	
01.VI.2.2 Perspectiva de género y movilidad urbana	24
CAPÍTULO 01.VIII MEDIO AMBIENTE	
01.VIII.2.4 Vertido de aguas residuales urbanas. Vertido Cero	27
01.VIII.2.7 Protección ambiental del territorio	30
CAPÍTULO 01.XII URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS	
01.XII.2.3.1 Transportes y movilidad	31



21.1

CAPÍTULO 01. XII URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE

01.XII.1

Introducción

En el Área de Sostenibilidad, además de las cuestiones relacionadas con el Medio Ambiente, también se gestionan las quejas que se presentan relacionadas con la ordenación del territorio y el urbanismo, las obras públicas, el tráfico y los transportes.

Si bien en el ámbito del **urbanismo**, la mayoría de las quejas a instancia de parte están relacionadas con la disciplina urbanística; en el de **obras públicas**, encuentran su causa, en la mayoría de los supuestos, en las deficiencias que presentan las infraestructuras y; en el caso del **tráfico y los transportes**, en las discrepancias, por razones de fondo o de forma, con las multas impuestas por las autoridades locales.

Dentro de la amplia temática que tratamos, deseamos dedicar esta introducción a las cuestiones que, a nuestro juicio, han tenido una especial relevancia social y mediática: las demoliciones de inmuebles construidos en suelo no urbanizable, ordenadas por los tribunales como consecuencia de sentencias condenatorias en el orden penal; el impacto de la crisis en las dilaciones en la ejecución de obras públicas y en el abono de las indemnizaciones por expropiaciones y, por último, en la necesidad de crear un espacio seguro y accesible en nuestras ciudades, que facilite los desplazamientos a pie de la ciudadanía.

Así, en lo que concierne a las cada vez más frecuentes demoliciones que están teniendo lugar en el suelo no urbanizable, hay que dejar muy claro que, junto a la responsabilidad de los promotores, constructores y técnicos, según los casos, hay, con frecuencia, una clarísima responsabilidad por omisión de los gobiernos locales que, pudiendo evitar que se consoliden -generando, a medio y largo plazo, un problema humano de extraordinarias consecuencias-, miran para otro lado, facilitando que, por la vía de los hechos consumados, se ejecuten «contra legem» y contra plan estas construcciones.

Es verdad que, en muchos supuestos, dados los cambios que se producen tras los procesos electorales y los tiempos con los que, habitualmente, actúa la justicia, con frecuencia, cuando los tribunales resuelven y ordenan ejecutar las demoliciones, los gobiernos locales han cambiado, ya sea de signo político, ya sea respecto de las personas que conforman el gobierno, o ambas cosas a la vez.

Más la persona jurídica, el Ayuntamiento, es legalmente al que responde, cuando se dan los requisitos legales, por causa de la responsabilidad patrimonial y, en todo caso, en aquellos supuestos en que se da ésta, no se puede obviar que la investigación para identificar las posibles responsabilidades de quienes, por dolo o negligencia, no impidieron que se realizaran estas acciones es fácil de identificar, siendo así que el hecho de que ya no estén en el gobierno local, o prestando servicios en los ayuntamientos, no les exime de sus responsabilidades.

Todo, lógicamente, siguiendo los trámites del art. 145 de la 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y arts. 19 y ss. del Reglamento de Responsabilidad Patrimonial de las Administraciones Públicas (Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo).

De hecho, conscientes de ello, hemos abierto quejas de oficio -y seguiremos haciéndolo en el futuro- con objeto de que, en los supuestos en los que los tribunales condenan a los Ayuntamientos a indemnizar por haber creado una apariencia de legalidad en torno a las construcciones ejecutadas, ya sea por haber otorgado licencias ilegalmente, ya por haber mantenido irresponsablemente una negligente, cuando no



dolosa, actitud pasiva, se exijan las responsabilidades a que haya lugar a tales autoridades o funcionarios, ya que resulta injusto que los Ayuntamientos tengan que responder con cargo a las arcas públicas -es decir, al dinero aportado por la ciudadanía- por la “mala administración” de unos responsables públicos.

Justamente en esta línea, hemos iniciado también una actuación de oficio ante la Fiscalía Superior de Andalucía, de cuyo resultado daremos cuenta en próximos ejercicios, interesándonos por los supuestos en los que, habiendo actuado la Fiscalía para exigir responsabilidad criminal a los promotores y constructores de obras ilegales, no autorizables en suelo no urbanizable, para conocer en qué supuestos y con qué resultado se han exigido tales responsabilidades, también, a las autoridades locales que, por acción u omisión, han contribuido a que tales obras se ejecuten.

Esta oficina del Defensor del Pueblo Andaluz ve, con extraordinaria preocupación, la gravísima situación en la que quedan familias a las que se les ha demolido su vivienda por esta causa, ya que sabemos que, sin perjuicio de la responsabilidad en que hayan podido incurrir, según los casos, los propios afectados, una actitud diligente y comprometida con los intereses públicos protegibles presentes en el suelo no urbanizable por parte de los responsables municipales hubiera evitado estos hechos.

En segundo lugar, tenemos que mencionar las quejas, tanto a instancia de parte como de oficio, que abrimos al tener conocimiento de que obras públicas, como nuevas carreteras u obras destinadas a su mantenimiento y conservación, depuradoras, embalses, conducciones, infraestructuras ferroviarias, etc., sufren retrasos en su ejecución, a veces ni siquiera se inicia el proyecto y, en otros casos, se reprograman.

Nadie puede dudar de la incidencia de la crisis en el déficit presupuestario y de las dificultades existentes para atender las necesidades de la sociedad civil, pero ello exige, al menos, tener claros algunos criterios tales como la necesidad de jerarquizar circunstancias objetivas sobre las actuaciones a realizar y aquellas que deben ser paralizadas, abonar las deudas a las empresas constructoras de los importes de las obras, ya ejecutadas conforme a los pliegos de condiciones evitando las consecuencias que se derivan de los retrasos en el pago, tal vez primar la conservación y mantenimiento sobre la obra nueva, salvo cuando ésta sea imprescindible para evitar un deterioro de las infraestructuras que están en funcionamiento, etc.

Por otro lado, recibimos, año tras año, quejas motivadas por los extraordinarios retrasos que sufren los afectados en el pago de las indemnizaciones derivadas por las expropiaciones forzosas. Aquí, también, todos podemos entender las mencionadas dificultades financieras de las Administraciones Públicas, y que es verdad que en el ordenamiento jurídico se prevén los intereses de mora como compensación por tales dilaciones. Ahora bien, pensamos que no es de recibo que a familias, o personas, a las que se les priva de bienes, en muchos supuestos necesarias para su sustento, se tarden cuatro, cinco o más años, en abonar las indemnizaciones correspondientes.

Creemos que las Administraciones Públicas, a la hora de planificar sus proyectos, deben tener muy en cuenta los plazos en los que van a poder asumir los costes. A la ciudadanía no se le puede someter a la privación de sus bienes y derechos y, convirtiendo la excepción en regla, limitarse a compensar con los intereses de mora, años después de recibir el pago del principal.

Ello no ayuda a la credibilidad de los poderes públicos y a su imagen de buena administración, por lo que, pensamos, se debe producir un cambio radical que haga posible que los largos retrasos que, por razones de tramitación administrativa y generación de créditos en todo caso se producen, no se conviertan en una auténtica pesadilla durante años para los ciudadanos que han sufrido en su patrimonio tales privaciones.

La tercera cuestión que deseamos comentar, por haberle dedicado una atención especial en este ejercicio es la relativa a la necesidad de crear un espacio seguro y accesible en nuestras poblaciones que facilite las políticas que apuestan por la movilidad sostenible pero, también, de ese nuevo concepto de ciudad habitable, humanizada, “amable”, que desde distintos foros políticos y ciudadanos se está demandando en programas tales como la Agenda 21, la Carta Internacional del Caminar Walk 21, la Estrategia Europea 2020, etc.



La cuestión relativa a la calidad ambiental en el espacio urbano es tratada, como cuestión singular, en el subcapítulo correspondiente de este Informe Anual. Por ello, en esta parte nuestro comentario se dedicará, únicamente, a comentar las cuestiones relativas a la seguridad y la accesibilidad en el espacio peatonal.

Como veremos posteriormente, en el Informe Especial realizado hemos incidido en evidenciar los riesgos y las barreras que todavía existen en nuestras poblaciones para que la ciudadanía pueda desplazarle por ellas y disfrutar de sus espacios públicos, suprimir el laberinto de obstáculos fijos o móviles, evitar los riesgos de caída, las usurpaciones al espacio público y otras disfuncionalidades con las que se enfrentan en el día a día todas las personas pero, también, la incidencia que estas disfuncionalidades poseen en la población con movilidad reducida que no acaba nunca de poder disfrutar de la ciudad accesible que, constitucional y estatutariamente, es preciso garantizar para toda la ciudadanía.

01.XII.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

01.XII.2.1 Urbanismo

01.XII.2.1.1 Disciplina Urbanística

01.XII.2.1.1.1 La ejecución de obras sin licencia o sin ajustarse a la autorización concedida

La mayoría de las quejas que recibimos son denuncias, con frecuencia entre vecinos, por la ejecución de obras realizadas sin licencia o sin ajustarse a ella, que acuden a nuestra Institución porque se consideran perjudicados en sus derechos e intereses legítimos.

Aunque en el urbanismo, al tratarse una función pública, siempre hay un interés general o público que se debe proteger, lo que hace que se trate de uno de los supuestos en los que la acción pública es ejercitable por cualquier persona, lo cierto es que rara vez la motivación de las quejas hace alusión tácita o expresa a ese interés que se considera vulnerado, sino más bien a la infracción de una norma, como la Ley 7/2002, de 17 de Diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), o el PGOU municipal, de la que se deriva un perjuicio para la persona denunciante.

Tal fue el caso de la [queja 12/1638](#), que tramitamos por la denuncia del interesado de pasividad por parte del Ayuntamiento de Barbate (Cádiz) ante presuntas infracciones urbanísticas consistentes en la construcción de cuatro apartamentos sin licencia en la azotea del inmueble, donde tiene una vivienda, situado en ese municipio.

Tras diversas actuaciones, conocimos, después de recibir un último escrito, que se estaban siguiendo actuaciones municipales en torno a este asunto, pero no volvimos a recibir respuesta tras interesar que



nos mantuviera informados de las subsiguientes actuaciones que realizara, lo que nos impedía conocer si se había dictado propuesta de resolución en los expedientes sancionador y de protección de la legalidad urbanística incoados por el Ayuntamiento en torno a este asunto y, consecuentemente, si había quedado o no restaurada la legalidad urbanística.

Permitir que pase el tiempo sin dictar la resolución que proceda en un expediente de restauración de la legalidad urbanística ante una posible grave infracción urbanística, que supone una clara vulneración del planeamiento urbanístico del municipio, supone incurrir en vulneración del artículo 41.1 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común que, textualmente, dispone:

«Los titulares de las unidades administrativas y el personal al servicio de las Administraciones Públicas que tuviesen a su cargo la resolución o el despacho de los asuntos, serán responsables directos de su tramitación y adoptarán las medidas oportunas para remover los obstáculos que impidan, dificulten o retrasen el ejercicio pleno de los derechos de los interesados o el respeto a sus intereses legítimos, disponiendo lo necesario para evitar toda anormalidad en la tramitación de procedimientos».

Así se lo hicimos ver a la Alcaldía-Presidencia, a la que formulamos, entre otras, Recomendación para que la denuncia de posibles irregularidades urbanísticas formulada por el interesado se impulsara en su tramitación, pero no obtuvimos respuesta a nuestra resolución, por lo que tuvimos que proceder a la inclusión de la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En el supuesto de la queja 13/1179, los interesados nos exponían que venían denunciando en el Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) las obras, a su juicio ilegales, que se habían realizado en una vivienda de la planta superior a la que ellos ocupaban.

El Ayuntamiento había ordenado, incluso, la paralización de las obras pero las mismas habían continuado hasta su finalización. Señalaban que se había hecho un uso indebido de parte de la galería principal, en su planta de acceso (planta segunda), mediante la construcción de un cerramiento de fábrica de ladrillo, apropiándose de parte de la misma y tapiando parcialmente una ventana de 0,70 x 0,80 m que pertenecía a la vivienda del 1º A de dicho inmueble.

Tras verificar que, pese a lo establecido en los artículos 181,182, 183 y 184 LOUA, que regulan los procedimientos de protección de la legalidad urbanística y de restablecimiento del orden jurídico perturbado, así como de sus concordantes 36 y ss. del Reglamento de Disciplina Urbanística, aprobado por Decreto 60/2010, de 16 de Marzo, la legalidad urbanística no había sido restaurada, formulamos, a la Alcaldía-Presidencia, Recordatorio de deberes legales, así como Recomendación para evitar la inaplicación y vulneración del planeamiento urbanístico que, en su día, se aprobó definitivamente para la debida ordenación del municipio, que podría verse conculcada en el supuesto de que no se adopten las medidas pertinentes para el restablecimiento de la legalidad urbanística.

Finalmente, procedimos a cerrar la queja cuando, de las sucesivas respuestas que nos remitió el Ayuntamiento, se desprendía que, tras girar visita de inspección al inmueble, se había podido comprobar que se habían demolido las obras que, en su día, fueron ejecutadas sin la preceptiva licencia municipal.

Un supuesto de disciplina urbanística es también el que motivó la presentación de la queja 14/4835 en la que el reclamante nos exponía que, desde hacía un año, de forma verbal y, posteriormente, por escrito, había denunciado al Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) la construcción, al parecer sin licencia, de una terraza en la que se incluía una perrera que, además, invadía el dominio público. La perrera provocaba molestias a los vecinos, pues contaba con tres perros y, en aquellos momentos, varias gallinas y pollos, con malos olores, ladridos, insectos y parásitos. Sin embargo, siempre según el interesado, ni el Ayuntamiento adoptaba medida alguna en orden al restablecimiento de la legalidad urbanística, ni tampoco se daba respuesta a sus denuncias.

Tras nuestras actuaciones, el Ayuntamiento nos informó que pese a que el denunciado se había comprometido a restablecer la legalidad, lo cierto es que no había iniciado actuación alguna, por lo que se



vieron obligados a dictar resolución por la que se acordó iniciar el procedimiento de imposición de multas coercitivas, anunciando que en el caso de que, tras imponer las doce multas, no se hubiera procedido a demoler lo indebidamente construido, se procedería a la ejecución subsidiaria por parte de Ayuntamiento.

01.XII.2.1.2 Gestión urbanística

Cuando hablamos de gestión urbanística lo estamos haciendo, fundamentalmente, del proceso de transformación o ejecución del planeamiento y los problemas que, durante ese paso de la previsión en el plan a su ejecución, se generan por distintos motivos.

Así, en la [queja 12/2476](#) intervenimos de oficio cuando conocimos, a través de los medios de comunicación, que la asociación de vecinos Jardines de Poniente, del municipio gaditano de Sanlúcar de Barrameda, había trasladado su malestar al Ayuntamiento por la falta de desarrollo urbanístico del Pago de La Milagrosa en el que, de acuerdo con convenio urbanístico firmado en su día entre la Corporación Municipal y la, entonces, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, estaba prevista la construcción de 200 viviendas, en su mayor parte protegidas, y la remodelación total de la barriada.

La motivación principal de la tramitación de oficio de este expediente de queja derivaba del hecho de que, a juicio de esta Institución, la operación urbanística que supondría la aprobación y ejecución de un PERI que, además de ordenar y urbanizar adecuadamente la zona, permitiría la construcción de un importante número de viviendas protegidas y el realojo de los vecinos que, actualmente, residen en viviendas precarias, resultaba del mayor interés en un tiempo de crisis como el actual.

El Ayuntamiento tenía firmado un convenio con la entonces Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA, en la actualidad AVRA) del que se derivaba que solamente venía obligado a impulsar la tramitación y aprobación de dichos Proyectos de Expropiación y Urbanización, para que sea posible reactivar una actuación urbanística que, en principio, parece de indudable interés social.

Aunque el Ayuntamiento aludía en su primera respuesta para justificar la falta de desarrollo de esta actuación a una *“falta de capacidad presupuestaria de la Junta de Andalucía para hacer efectiva la actuación...”*, por lo que se buscan soluciones de financiación, lo cierto es que EPSA no alude a ello en su respuesta y solamente achaca la paralización del proyecto a la pasividad municipal en aprobar definitivamente los proyectos de expropiación y urbanización para poder continuar el desarrollo de la actuación.

Por ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia **Sugerencia** de que, previos los contactos y comunicaciones con la Empresa Pública del Suelo de Andalucía que se estimen precisos para aclarar y concretar los pasos a seguir para dar cumplimiento a los compromisos recogidos en el convenio específico de colaboración suscrito en su día y que se confirme por dicha Entidad que puede asumir su financiación, se impulse por parte de ese Ayuntamiento la aprobación definitiva de los proyectos de expropiación y urbanización requeridos, actuación que corresponde por razón competencial a esa Corporación Municipal.

El Ayuntamiento finalmente nos respondió que a pesar de las dificultades económicas, iban a poner en marcha los dispositivos administrativos necesarios para que en el menor tiempo posible esta actuación fuera una realidad, pero en el momento en que quisimos conocer la concreción de estas actuaciones y los plazos para ello, el Ayuntamiento no contestó a nuestros escritos por lo que entendimos que no se había aceptado nuestra resolución y procedimos a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

La presidenta de una asociación de vecinos de la zona de El Cuartón, del término municipal de Tarifa (Cádiz), nos exponía en la [queja 13/2764](#) las graves deficiencias que, a su juicio, presenta una urbanización de la zona, considerando, en síntesis, que existe una actitud pasiva del Consistorio ante esta situación.



En su respuesta, el Ayuntamiento reconocía el mal estado de conservación de viales e instalaciones de saneamiento, señalaba que El Cuartón, tras reducirse a la mitad de su superficie inicialmente prevista, fue clasificado en un 50% como suelo urbano y la otra mitad en suelo urbanizable para su desarrollo con sus respectivos planes parciales y proyectos de urbanización en dos sectores, con la finalidad de asegurar los servicios en dichas zonas, mejorar los sistemas generales (debido a su situación estratégica) y la realización de proyectos complementarios para resolver las carencias. Sin embargo, tales previsiones no se estaban llevando a cabo.

La conclusión que extraíamos de todos los antecedentes era que, en definitiva, el Ayuntamiento tenía conocimiento de los problemas existentes en la urbanización, había estudiado las medidas a ejecutar para su solución y no actuaba diligentemente para impulsar la aplicación de los instrumentos urbanísticos y recepcionar la urbanización, inacción que posibilitaba que el deterioro de la misma aumentara y el malestar y enfrentamiento entre asociaciones vecinales se perpetuara a lo largo de años y años sin que, ni siquiera la intervención de esta Institución en sus expedientes de queja, hubiera servido para desbloquear este negativo estado de cosas.

Ante tales hechos y tras formular Recordatorio del contenido normativo de diversos preceptos de la LOUA que debían ser observados, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Tarifa Recomendación de que, en la medida de lo posible, se propicie una vía de dialogo y entendimiento entre todas las partes y asociaciones vecinales o de propietarios interesadas en el asunto, de forma que, salvaguardando el interés general, se alcance una solución satisfactoria para todos y se puedan abordar los problemas existentes en la urbanización.

Sin embargo, de las respuestas e informes enviados no pudimos vislumbrar un compromiso claro por parte del Ayuntamiento para subsanar estos problemas, por lo consideramos que no se atendía a la resolución formulada en el curso de la tramitación de este expediente de queja, por cuanto seguía sin aclararse si la Corporación Municipal asumía unos compromisos claros y lleva a cabo una actuación decidida ante esta cuestión. Por lo tanto, procedimos a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía al entender que no se había aceptado nuestra resolución.

Por la inejecución de las previsiones de un plan del que dependía que pudiera acceder a una vivienda accesible se presentó la [queja 13/6518](#), en la que la interesada nos daba cuenta de sus impedimentos al vivir en una tercera planta sin ascensor, sin que pudiera acceder a una vivienda adaptada a sus necesidades, tal y como tenía prometido, al no poder construirse el nuevo bloque de viviendas por inejecución de un plan.

El Ayuntamiento, en este caso de Huelva, nos decía que la causa de que no se hubiera desarrollado esta Unidad de Ejecución son los serios problemas de tesorería que dificultan la tramitación del expediente expropiatorio, al encontrarse limitados por varios planes de ajuste. También se añadía que, entre 1999 y 2009, se han llegado a acuerdos económicos con algunos propietarios pero, al ser el inmueble en el que reside la afectada de varias plantas, es complicado el acuerdo global de venta del bloque.

En nuestro escrito, le trasladamos que era generalizada la opinión, que nos limitamos a reseñar, de que los PGOU, de forma sistemática, se aprueban teniendo como primera consideración las intenciones del equipo de gobierno municipal en aras de materializar su proyecto de ciudad, lo que no cabe discutir y es legítimo. Pero debería tenerse en cuenta que las decisiones adoptadas van a influir, en muchos casos de forma relevante (como ocurre con la reclamante), en la vida cotidiana y en la economía de los ciudadanos a los que van dirigidas, por lo que el aludido estudio económico-financiero no puede ser un mero trámite a redactar para permitir la aprobación del plan por exigirlo la legislación, sino que debe tener una vital importancia para que las determinaciones del plan, a la postre, no se conviertan en papel mojado.

Resumiendo, si no se puede efectuar una expropiación y no se vislumbran posibilidades de acometerla ni a medio, ni a largo plazo, lo adecuado en una Administración de servicio a la ciudadanía, como configura nuestra Constitución a las Administraciones Públicas, entre ellas las locales, sería efectuar las revisiones o modificaciones de planeamiento que sean aconsejables y que se adecuen a la actual situación económica.



Reconocemos que ello es una tarea compleja y costosa, pero muchos ciudadanos agradecerán sin duda tal esfuerzo de responsabilidad por parte de los servidores municipales.

Por tales motivos formulamos, a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Huelva, Recordatorio del deber legal de observar determinados preceptos y Recomendación de que, ante la ante la manifestada imposibilidad municipal de afrontar económicamente el desarrollo de la Unidad de Ejecución nº 37 "Calle Pastillo" del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva y ante los graves perjuicios que este retraso indefinido supone para la reclamante, se proceda a la Modificación del PGOU de ese municipio, dejando sin efecto sus determinaciones en cuanto a la citada Actuación de Expropiación.

Ello, por cuanto los particulares no tienen que asumir, sin compensación alguna, posibles incumplimientos en la ejecución del planeamiento urbanístico. Una de dos, o se ejecuta el plan como estaba previsto mediante expropiación, o se modifica por imposibilidad de llevarlo a efecto, por cuanto los planes tienen que ser realistas y estar financiados adecuadamente para que sean ejecutables.

Por último, y ante las objeciones que nos ofrecía el Ayuntamiento para llevar a término nuestra resolución, le trasladamos que en cuanto a la alusión al hundimiento del mercado inmobiliario como obstáculo para el desarrollo del planeamiento puede admitirse para los últimos años pero, como su misma respuesta aclara, el PGOU se aprobó definitivamente en 1980 y tampoco durante los muchos años de bonanza económica se desarrollaron las previsiones que afectaban al inmueble de la afectada que, en definitiva, lleva unos 34 años a la espera de una expropiación que no se concreta con los indudables perjuicios que ello conlleva.

La modificación propuesta por esta Institución en ningún caso debería conllevar la supresión de la zona verde prevista, puesto que, en caso de desistirse de la expropiación prevista, debería compensarse en otro lugar adecuado. Es más, lo cierto es que la ciudadanía, a causa de la ausencia de impulso al desarrollo del planeamiento, lleva esos mismos 34 años sin contar con dicha zona verde.

En fin, la revisión a la que se alude por el Ayuntamiento como solución para este problema, para la que no se adelanta plazo alguno, es una expectativa muy lejana para la solución del problema de la reclamante y para la propia implantación de la zona verde puesto que tampoco puede adelantarse si las previsiones que recoja son realistas y viables en esta ocasión y pueden concretarse en los plazos establecidos.

Por último, dentro de las quejas que estamos mencionando por inexecución de planeamiento, citaremos la [queja 13/6362](#), que iniciamos de oficio para conocer las causas de que un proyecto de urbanización de un espacio situado en la calle Merced Alta, del Polígono Almanjáyar, de Granada, no se hubiera ejecutado a pesar de que estaba previsto su desarrollo desde hace varios años y de la demanda vecinal en tal sentido.

En la respuesta que nos remitió, nos informaba que efectivamente, en su día, se formuló propuesta de aprobar un proyecto de urbanización para construcción de pista multideportiva en el espacio público libre, pero que dicha obra nunca llegó a ser aprobada al comprobarse que no se trataba en su totalidad de un espacio de dominio público, ya que una parte importante es de propiedad de los inmuebles colindantes, resultando que, según plano del PGOU, la parte pública es viario o espacio libre y su uso debe ser aparcamiento o arbolado, más que deportivo.

Por ello, se nos indicaba que se había priorizado, a instancias de la Junta Municipal de Distrito que, con cargo a los presupuestos del año 2014, se procediera a la ordenación de la plaza en su parte pública, debiéndose vallar la zona restante e incorporarla a las Comunidades de Propietarios.

Así las cosas y a la vista de la información ofrecida, no apreciamos razones que justifiquen nuevas gestiones en este expediente de queja, sin perjuicio de instar a la Alcaldía en nuestro escrito de cierre a que impulsen las actuaciones precisas para que la ordenación de la plaza sea una realidad a la mayor brevedad posible.



01.XII.2.1.3 Conservación y mantenimiento de inmuebles

Dentro de este apartado incluimos quejas relativas tanto al mal estado de inmuebles por falta de conservación o mantenimiento, como de solares y terrenos. En este ejercicio han adquirido un especial protagonismo este tipo de quejas.

Tal fue el caso de la queja 14/4534, en la que la interesada nos decía que había solicitado, en septiembre de 2013, la limpieza de un solar en una calle de Rota (Cádiz) y que transcurrido un año, el Ayuntamiento no había hecho nada. Había presentado dos nuevos escritos sin obtener resultado alguno pese a que las condiciones de salubridad de los terrenos hacían "inhumano", según la interesada, vivir en el entorno de aquel lugar. Dimos por concluidas nuestras actuaciones cuando el Ayuntamiento nos informó que, efectivamente, los propietarios del solar habían procedido a su limpieza.

En la queja 13/3940, una ciudadana nos decía que desde hacía varios años venía padeciendo la falta de limpieza de una zona de Matalascañas; además, no había alumbrado público, la limpieza era inexistente y otros vecinos arrojaban escombros en la zona sin que nadie los recogiera o, al menos, lo prohibiera. Las actuaciones ante el Ayuntamiento de Almonte (Huelva) se dieron por concluidas una vez que se nos comunicó que, en el presupuesto municipal del año 2014, estaban contemplados los costes para subsanar las deficiencias de la zona, aunque interesamos, en el escrito de cierre, que en la medida de lo posible estas actuaciones se efectuaran antes del verano.

La interesada de la queja 14/1524 nos decía, en síntesis, que hacía cinco años se había producido el derribo de la casa contigua a la suya. En el solar que resultó de este derribo ni siquiera se habían retirado los escombros y a ello se habían sumado las basuras que se habían arrojado, las hierbas que habían nacido y últimamente roedores. Además, el muro que separaba las viviendas no canalizaba las aguas, lo que hacía que toda esa humedad y suciedad rezumara en su vivienda: *"las habitaciones y el cuarto de baño que dan a la parte derribada tienen rajaduras en las paredes, hundido el suelo y los techos en peligro de derrumbe"*.

Tras dirigirnos al Ayuntamiento de Valenzuela (Córdoba), dimos por concluidas nuestras actuaciones cuando éste nos comunicó que habían mantenido una reunión con los propietarios del solar y la vecina colindante en la que se había acordado proceder de manera conjunta y de mutuo acuerdo al mantenimiento y conservación del solar, así como a la reconstrucción conjunta de la pared medianera.

De oficio abrimos la [queja 13/6099](#) al tener conocimiento, a través de los medios de comunicación, de la situación en la que se encontraba, en el municipio gaditano de Algeciras, un grupo de viviendas adosadas de nueva construcción deshabitadas, aunque al parecer ya finalizadas, en las que se ha podido comprobar, tras el incendio de una de ellas, que no tenían ventanas, persianas, puertas e, incluso, enchufes, encontrándose habitadas por "ocupas" y sufriendo actos vandálicos, al detectarse pintadas y destrozos en su interior.

Tras dirigirnos al Ayuntamiento, éste nos indicó que habían dictado un decreto de Orden de Ejecución, por el que se otorgaba un plazo de diez días a la entidad propietaria de los inmuebles afectados para que los mantuviera en adecuadas condiciones de conservación, procediendo al cierre de puertas y ventanas para evitar su allanamiento y realizando tareas de limpieza y desescombro, añadiendo que, en caso de incumplimiento, se podrá llevar a cabo, entre otras medidas, su ejecución subsidiaria.

Por tanto, entendimos que el problema de abandono de estos inmuebles que motivó la tramitación de este expediente de queja se encontraba en vías de solución, por lo que dimos por concluidas nuestra intervención en este asunto. En todo caso, indicamos al Ayuntamiento que, en caso de incumplimiento de lo ordenado, se procediera a la ejecución subsidiaria de las medidas de conservación precisas por parte de la Corporación Municipal a fin de evitar daños o perjuicios a los vecinos residentes en la zona.



01.XII. 2.1.4 Accesibilidad

El principio y el derecho a la igualdad garantizado en el art. 14 CE exige que se pongan en marcha medidas, tal y como prevé el art. 49 CE, para facilitar la integración de las personas con movilidad reducida. En este contexto normativo constitucional se aprobó, en su día, la Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) y, posteriormente, tras los procesos de transferencias autonómicas, distintas normas por parte de las Comunidades Autónomas y del Estado, tendentes a garantizar ese derecho, que posee una naturaleza claramente transversal.

Efectivamente, se trata de un derecho cuya garantía afecta a distintos ámbitos competenciales de la Administración, entre los que es muy destacable el de la accesibilidad. De hecho, no sólo hemos tramitado de oficio y a instancia de parte numerosas quejas por esta causa, sino que hemos realizado Informes Especiales como, por ejemplo, en noviembre de 1994, sobre las *Barreras en Andalucía: la Accesibilidad y Eliminación de las Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y en el Transporte en Andalucía*, el primero que se hizo en nuestro país sobre este tema, o el de *Veinte Años de Intervenciones del Defensor del Pueblo Andaluz en Defensa de los Derechos de las Personas con Discapacidad en Andalucía*, de diciembre de 2003, el Informe Especial sobre *El Parque Residencial Sin Ascensor en Andalucía: Una Apuesta por la Accesibilidad*, de septiembre de 2010, y más recientemente el ya citado en distintas partes de este Informe Anual sobre *Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los Espacios Urbanos Peatonales de las Ciudades Andaluzas*, de Marzo de 2014.

Pues bien, treinta y cinco años después de aprobarse la Constitución, continuamos estando muy lejos de construir esa ciudad sin barreras, accesible y que garantice su uso para toda la ciudadanía a que obligaba el contenido de los preceptos constitucionales mencionados. En ese contexto, en nuestro Informe Especial hemos propuesto la puesta en marcha de las siguientes medidas:

- Hemos recomendado que los planes de actuación tengan realmente una intervención integradora y sistemática y que no se utilice esta denominación para actuaciones parciales sin continuidad que, con frecuencia, se limitan a la adaptación de un número exiguo de calles y, en el mejor de los casos, en su conexión con alguna plaza u otro tipo de espacio libre o zona verde.
- Que se adopten medidas para que se supervise, con plena garantía y evitando las situaciones absolutamente rechazables que se continúan generando, que toda obra nueva o de reforma que se realice en las infraestructuras de la ciudad y singularmente en los itinerarios y espacios peatonales se ejecute con plena observancia de la normativa de accesibilidad lo que, con frecuencia, hemos verificado que no se cumple.
- Que se dote de congruencia a los diseños nuevos y adaptaciones a la exigencia de accesibilidad de estos espacios evitando situaciones inaceptables, como que quede interrumpida la accesibilidad del espacio peatonal por la existencia de barreras no suprimidas, rampas mal ejecutadas, autorizaciones de instalación de mobiliario, ya sean de titularidad pública o privada, que impiden o dificultan la accesibilidad previamente alcanzada con la obra nueva o de reforma, etc.
- Que se facilite la participación, real y efectiva, de las personas con movilidad reducida a la hora de elaborar los planes y proyectos de accesibilidad.

Sin perjuicio de esta actuación singular, hemos continuado tramitando quejas de oficio y a instancia de parte, como es el caso de la [queja 13/5141](#), en la que se dirigió a esta Institución el coordinador de una plataforma compuesta por varias asociaciones y entidades (asociaciones de personas con discapacidad, asociaciones de vecinos, culturales, consumidores y usuarios y ONG) del municipio cordobés de Lucena denunciando el incumplimiento de la normativa de accesibilidad del edificio que alberga la sede judicial de Lucena, situada en la C/ San Pedro, número 43, de dicha población.



Añadía en la misma que, tratándose de un edificio que acoge servicios de primera necesidad como los Juzgados de Primera Instancia, Juzgado de Guardia, Registro Civil y otros servicios, resulta muy grave que carezca de vado de acceso peatonal en el acerado, ni sea posible el acceso de personas usuarias de sillas de ruedas al inmueble por carecer de rampa o de otro elemento de ayuda técnica. Siempre según este coordinador, el edificio dispone de dos plantas, resultando que la planta baja tiene dos niveles salvados con ayuda técnica, pero que no se ha dispuesto de ningún elemento que permita el acceso de personas usuarias de sillas de ruedas a la primera planta, ni tampoco dispone de aseos adaptados en ninguna de dichas plantas.

Tras dirigirnos a la Consejería de Justicia e Interior, finalmente hemos conocido las medidas adoptadas para salvar los problemas de accesibilidad que, en la actualidad, presenta la sede judicial de Lucena: para solventar el problema del desnivel, a mediados de diciembre de 2013 se había instalado una rampa móvil de material antideslizante para acceder a la sede judicial desde el acerado público, que se utiliza a demanda de los usuarios que lo requieran. Añadían que, cuando las disponibilidades presupuestarias lo permitan, existe el proyecto de construir un nuevo Palacio de Justicia en esa localidad, que contemplará la eliminación de todas las barreras arquitectónicas.

De acuerdo con ello y aunque no sea la solución más deseable por su carácter no permanente y colocarse a demanda del usuario, lo cierto es que permite solventar la accesibilidad a este inmueble público. Ante las objeciones técnicas que se aducen para instalar una rampa permanente y el hecho de que se tiene previsto, cuando las posibilidades presupuestarias lo permitan, construir una nueva sede judicial, en principio, no consideramos procedentes nuevas gestiones en la tramitación de este expediente de queja al haberse estimado, siquiera sea parcialmente, lo demandado por la Plataforma reclamante.

La queja 13/4156 se tramitó a instancias de la representante de una comunidad de propietarios de un edificio de Rota (Cádiz) en el que residían 20 personas, de las que más del 50% tenía una edad superior a los 70 años y en el que, incluso, un anterior propietario tuvo que cambiar su domicilio por la imposibilidad de acceder a la vivienda por los peldaños de escaleras situados en el portal de entrada.

En su escrito nos decía que *“Tras varias reuniones con la Delegada de Urbanismo, no se muestra contraria a la construcción de la rampa pero nos informa que tendríamos que abonar el canon por concesión administrativa de 36,30€ año por m². Existen algunas deducciones que tampoco nos aseguran que se nos puedan aplicar. Según las directrices que marca el Ayuntamiento la rampa que deberíamos construir tienen una longitud de 20 metros X 1,50 metros de ancho lo que supone un canon anual de 1.060 €. Se ha solicitado varias veces al Ayuntamiento que en atención a la imperiosa necesidad de la construcción de la rampa se nos exima del canon establecido, dado que a pesar de la superficie que necesitamos ocupar, aún quedarían 4,80 metros de acera hasta la calzada”*.

Desde esta Institución se entendió que no resultaba asumible la exigencia de una contraprestación por dicha ocupación parcial, cuando resulta obvio y patente la ausencia de afán de enriquecimiento alguno en dicha ocupación parcial, por lo que formulamos, a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Rota, **Sugerencia** de que, de acuerdo con los mencionados preceptos constitucionales y estatutarios, se aplique una exención total del canon por concesión administrativa, siempre y cuando la finalidad de la ocupación parcial y a precario del espacio público tenga por finalidad dotar de accesibilidad a los inmuebles en los que residan personas discapacitadas y no existan otras alternativas técnicas y menos costosas que permitan superar las barreras arquitectónicas que el inmueble presente.

Como respuesta, el Ayuntamiento nos comunicó que la Junta de Gobierno Local acordó que, en la aprobación de las Ordenanzas Fiscales para el ejercicio 2014, se modificaría el artículo 5.3 de la Ordenanza Fiscal 2.26, dentro de la tarifa 6ª en su apartado c), para regular expresamente las concesiones que tengan por objeto el acceso a viviendas de personas con problemas de accesibilidad, previéndose una bonificación de hasta el 90%.

Pues bien, entendimos que ello suponía, en términos generales, la **aceptación** de la sugerencia formulada por esta Institución por lo que dimos por concluidas nuestra intervención en este asunto.



01.XII.2.2 Obras Públicas y Expropiaciones

01.XII. 2.2.1 Obras Públicas

La [queja 13/5138](#) fue formulada en agosto de 2013 por el presidente de una asociación de vecinos del municipio gaditano de Chipiona. Planteaba la problemática afectante a la Urbanización La Laguna de esa población, reseñando las diversas carencias y deficiencias que, siempre a juicio de la asociación de vecinos, sufría pese a que los vecinos venían afrontando una presión fiscal, IBI y Ordenanza Fiscal nº 20 mayor que el resto de los ciudadanos que, de forma permanente o temporal, residían en el municipio. Entendían los afectados que se vieron, de alguna manera, frustrados en sus pretensiones de disfrutar un entorno residencial dotado con los servicios anunciados cuando adquirieron sus viviendas y sin la esperada calidad ambiental de una urbanización que data de hace quince años.

Tras analizar los antecedentes existentes y el informe del Ayuntamiento, del que dimos traslado a los interesados, se desprendía, a nuestro juicio, que existía una clara discrepancia de pareceres entre éste y la asociación de vecinos acerca de la calidad de los servicios municipales que se prestan a esa zona y otras cuestiones impositivas.

Por ello, trasladamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Chipiona que la Comunidad Europea regula la participación ciudadana como uno de los pilares de la denominada Gobernanza Europea, integrando los principios de buen gobierno que deben orientar a las Instituciones Públicas para superar el desencanto y alejamiento de los ciudadanos de las Instituciones.

Por tanto, formulamos **Sugerencia** de que, en aras a resolver de forma positiva para los intereses generales las discrepancias que se aprecian entre ese Ayuntamiento y la asociación de vecinos reclamante en cuanto a la enumeración, entidad y gravedad de los problemas o carencias que afectan a la zona de La Laguna de ese municipio, así como de las actuaciones municipales y medidas que, en su caso, se considera preciso adoptar para su solución, por parte de esa Alcaldía se convoque a los representantes de esta Asociación para que, propiciando un clima de diálogo y entendimiento, se analice en profundidad la situación de la zona y se establezcan los compromisos que resulten procedentes y que cada parte, en el ámbito de sus competencias y posibilidades puede asumir, señalando un calendario para la implantación de las mejoras que, tras este acuerdo, se determinen como prioritarias.

Tras comunicarnos la Alcaldía los problemas habidos para la reunión con la Asociación de Vecinos convocada tras la Sugerencia formulada por esta Institución en tal sentido, recibimos un escrito de dicha asociación de vecinos señalando que, finalmente, la citada reunión pudo celebrarse y que se había abierto una vía de diálogo que creen que puede coadyuvar a que, en la medida de lo posible, se inicien actuaciones conducentes a mejorar la situación de la zona, estando previstas nuevas reuniones para su seguimiento.

El interesado de la [queja 13/5620](#), concejal del Ayuntamiento de Villanueva del Trabuco (Málaga), nos exponía que hacía 4 años hubo, en la casa de una vecina del municipio, desprendimientos de rocas desde una montaña situada en terrenos propiedad del Ayuntamiento. No hubo desgracias personales, pero las rocas produjeron diversos desperfectos en la vivienda, por lo que el Ayuntamiento ordenó el precinto del patio. Su grupo municipal presentó una moción para que se arreglara el patio y se quitara el precinto y aunque la moción se aprobó por unanimidad, a la fecha de presentación de la queja aún no se había realizado obra alguna en la vivienda afectada. Temía el interesado que, con las lluvias, hubiera nuevos desprendimientos pues alguna roca de gran tamaño se había movido y que los desperfectos pudieran ser mayores.

De acuerdo con los antecedentes obrantes en el expediente de queja, formulamos a la Alcaldía-Presidencia Recordatorio del deber legal de observar determinados preceptos de la LOUA, así como Recomendación de que, con cargo a la partida correspondiente del próximo presupuesto municipal, se contemple el



crédito preciso a fin de poder acometer el coste evaluado de las obras a ejecutar que permitan garantizar la estabilidad de los terrenos municipales desde los que se producen los desprendimientos. Ello sin perjuicio de que, dada la precariedad económica del Ayuntamiento, se sigan realizando gestiones para obtener subvenciones con tal finalidad de otras Administraciones Públicas que permitan aminorar el coste económico a asumir por la Corporación Municipal.

En todo caso, se interesaba que dado el riesgo existente, se vigilara el estado de la roca por sí, con carácter urgente, hubiera de adoptarse alguna medida para garantizar la seguridad de personas y bienes que pudieran resultar afectadas por los desprendimientos.

Tras las diversas respuestas que nos remitió el Ayuntamiento después de esta resolución, conocimos que el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas había dictado resolución concediendo el 50% de la financiación para el refuerzo de los taludes y evitar así los desprendimientos sobre la zona de Los Villares. Se añadía que, tras ello y otras gestiones ante la Diputación Provincial, se preveía que en un plazo de cuatro meses la obra esté adjudicada salvo alguna problemática en la tramitación del expediente. Así las cosas, cabía estimar que el problema de derrumbes podría verse solucionado en los próximos meses, una vez que dieran comienzo las obras anunciadas.

Por parte de la Alcaldía-Presidencia del municipio sevillano de Carrión de los Céspedes se planteó la queja 13/5716 relacionada con el corte de la carretera autonómica A-8153 al paso de la vía férrea por dicha localidad. Esta situación se perpetuaba desde el año 2000 sin que, pasados más de trece años, se hubiera subsanado esta anomalía a pesar de las constantes demandas en tal sentido por parte municipal.

Ello determinaba que, siempre a juicio municipal, el tráfico que soportaba esta carretera, cuyo mantenimiento y conservación era competencia de la Administración autonómica, debía transcurrir por vías urbanas no adecuadas para tan intenso tráfico, singularmente de vehículos pesados. Con la consecuencia añadida de que el coste de la reparación de los desperfectos ocasionados en las vías urbanas lo venía asumiendo el Ayuntamiento y que los vecinos debían soportar las molestias y peligrosidad que se derivaba de dicho aumento de tráfico en una vía urbana no adecuada para ello.

La Dirección General de Infraestructuras, de la Consejería de Fomento y Vivienda, nos comunicó que en mayo de 2011 se licitó la redacción de un Estudio de Viabilidad de Variante. Sin embargo, tal Estudio, en fase de tramitación, debido a la situación económica, no estaba contemplado en la programación de actuaciones del ejercicio de 2014 de esa Dirección General.

Por ello, compartimos la conclusión de la Alcaldía de Carrión de los Céspedes de que, ante un problema que afectaba al municipio y del que la Administración titular de la carretera tenía plena conciencia de que debía afrontarse y buscar una solución, no se había realizado *"ni siquiera, un calendario de plazos en la realización de una inversión que solucione el problema"*. Tampoco había una previsión mínima de compromisos presupuestarios y plazos máximos garantizados.

Por todo ello, formulamos **Sugerencia** de que, por parte de esa Dirección General de Infraestructuras y mediante su inclusión en la programación de actuaciones que corresponda, se adquiriera el compromiso de impulsar la tramitación del estudio informativo "Variante de Carrión de los Céspedes y Castilleja del Campo en la carretera A-8153" y, de acuerdo con sus conclusiones, se aprobara el correspondiente Proyecto determinando los plazos de ejecución necesarios. Todo ello con la finalidad de que los municipios afectados y todos los usuarios de la carretera en general pudieran conocer que se estaban dando los pasos precisos en la solución del problema que venía afectándoles desde hacía tantos años.

La respuesta de la Dirección General de Infraestructuras entendimos que suponía la aceptación de la resolución formulada, dado que se indican actuaciones tendentes a la aprobación y ejecución del proyecto de variante que, desde hace tantos años, se demandaba, por lo que consideramos que no eran necesarias nuevas gestiones por parte de esta Institución, ello sin perjuicio de insistir en que se incluyera la ejecución de este proyecto en el próximo ejercicio presupuestario.



01.XII.2.2.2 Expropiaciones

El importante problema de los retrasos en el pago del principal y, con frecuencia, de los intereses en los procedimientos expropiatorios nos ha llevado a tramitar diferentes quejas durante este ejercicio, tratándose de un problema que parece no tener solución a corto o medio plazo. Esto por cuanto continúa sin asumirse el compromiso de no iniciar ninguna expropiación sin tener previsto el pago de la indemnización que corresponda en un plazo prudencial desde que se produzca la ocupación, sin perjuicio, lógicamente, de lo que resulta sobre las distintas apreciaciones del justiprecio que pueden tener lugar con motivo de la intervención de las Juntas de Expropiaciones o de los Tribunales de Justicia.

Ya conocemos que los derechos constitucionales sólo son exigibles de acuerdo con su conformación legal y, por tanto, hay que estar a lo que la ley establezca sobre su desarrollo. De acuerdo con ello, la previsión normativa es que cuando se producen dilaciones en el pago del justiprecio, lo que procede es la compensación de los intereses de mora. Desde un punto de vista jurídico-formal, si se han seguido los procedimientos legales y se producen demoras de 4, 5, 6, o más, años, siempre que se abonan intereses de demora, en principio, no habría irregularidad.

Ahora bien, no se puede obviar que la ocupación del bien es una lesión que el interesado sufre en su patrimonio desde el momento en que tiene lugar esa ocupación, por lo que, en justa reciprocidad, lo justo sería que la compensación se llevara a cabo en el menor plazo posible, ya que los intereses de demora compensan económicamente las dilaciones en el pago, pero no los daños colaterales que puede sufrir el expropiado como consecuencia de la privación del bien.

Este es el criterio básicamente que intentamos trasladar en las quejas que se reciben por esta causa, poniendo de manifiesto que es muy necesario llegar a respetar el principio de equidad e indemnidad más allá del puro y simple cumplimiento de la ley.

Así, el interesado de la [queja 13/5401](#) se dirigió a esta Institución para denunciar que había recibido el pago del justiprecio, pero no así de los intereses de demora (que ascendían, según él, a 30.000 euros). Tras dirigirnos a la Dirección General de Infraestructuras, en su respuesta ésta nos indicaba, en síntesis y como ha señalado asimismo en otros expedientes de queja por este mismo problema, que los cambios producidos en los últimos años en el escenario presupuestario han supuesto la drástica reducción de la parte de inversión destinada a la financiación de obras de carretera.

Ello ha determinado que no puedan afrontarse determinadas obligaciones de pago correspondientes a expedientes administrativos asociados a dicha ejecución de obras de carretera, como los expedientes expropiatorios. Por tanto, se indica que el pago de la deuda existente en concepto de expropiaciones solamente podría abordarse con una dotación extraordinaria de crédito, que no se prevé por el momento. Por tanto, su respuesta concluye, tras reconocer que existe un importante volumen de deuda principal por expropiaciones e intereses de demora, que la Consejería de Fomento y Vivienda es especialmente sensible con el problema de la deuda aún existente en concepto de expropiaciones, pero que queda fuera de sus posibilidades el poder abordar actualmente nuevos pagos con los presupuestos ordinarios vigentes.

Por ello, formulamos a la misma Recordatorio del deber legal de observar los preceptos legales citados en este escrito, concretamente los artículos 9.3, 33 y 103.1 de la Constitución Española, 31 y 133.1 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, 3 de la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y 48, 56 y 57 de la Ley de Expropiación Forzosa. También formulamos Recomendación de que, por parte de esa Dirección General, se adopten las medidas necesarias para atender sin dilaciones el pago de las cantidades adeudadas en concepto de intereses de demora a la parte promotora de la presente queja, generados en su día como consecuencia del retraso habido en los plazos de pago del justiprecio de la expropiación sufrida.



En su respuesta, la citada Dirección General nos comunicó, textualmente, lo siguiente *"Hemos de hacer constar que hacemos nuestras las mismas y que cuando se nos ha facilitado crédito para hacer frente a estos pagos, este centro directivo los ha gestionado con la máxima celeridad, tal como ocurrió a finales del ejercicio presupuestario 2012, poniendo en marcha en el plazo de 30 días 1.058 expedientes y por una cantidad de 84.908.140,11 euros"*. Entendimos que no se había aceptado nuestra resolución pues, como se ve, no aclaraban qué trámites se habían realizado para el pago de la expropiación, en qué situación se encontraba el expediente del interesado, ni cuál era el plazo previsto para su pago, etc.

Posteriormente, la Dirección General volvió a ponerse en contacto con nosotros para aclarar que habían realizado actuaciones para solicitar a la Consejería de Hacienda y Administración Pública el crédito suficiente para abonar las cantidades adeudadas en concepto tanto de principal como de intereses de demora, pero hasta tanto se les proporcionaran estas asignaciones presupuestarias, no podían proceder a su abono, siendo ellos los primeros interesados en que tales cantidades sean abonadas a la mayor celeridad posible y que en el momento en que se libere el crédito se *"actuará en consecuencia"*.

Ello suponía, en suma, la no aceptación de la resolución dictada por esta Institución, pues el ciudadano había acudido a la misma para que se le abonaran unos intereses por demora en el pago de las expropiaciones y después de nuestras actuaciones, no fue posible ello, sino que tampoco pudimos, siquiera, fijar una fecha aproximada.

Así, en la [queja 12/6623](#), la interesada acudió a esta Institución para plantear que le fue expropiada una finca a principios del año 2006 por la, entonces, Consejería de Obras Públicas. Tras aceptar la valoración de los terrenos en junio de 2009 por mutuo acuerdo, en diciembre de 2011 le abonaron esta cantidad, pero solicitó, a renglón seguido, los intereses correspondientes por el retraso en el pago del justiprecio.

La Delegación Territorial de Cádiz nos decía que *"la falta de disponibilidad presupuestaria no ha permitido a la fecha actual la habilitación del crédito necesario y la tramitación del pago de dicho expediente"*. Ante tales hechos, formulamos a la Dirección General de Infraestructuras, además del oportuno Recordatorio del deber legal, Recomendación de que se adopten las medidas necesarias para atender, sin más dilaciones, el pago de la cantidad adeudada en concepto de intereses de demora a la parte promotora de la presente queja, como consecuencia del retraso habido en los plazos de pago.

La respuesta de la Dirección General citada fue que no disponían de disponibilidad presupuestaria, por lo que no podían hacer frente al pago hasta tanto no se les asignara el crédito necesario ni, por tanto, informar del plazo aproximado en que se podría tramitar el pago de los expedientes.

Entendimos que con esta respuesta no se aceptaba nuestra resolución, por lo que dimos traslado de todas estas actuaciones a la Consejera de Fomento y Vivienda en su calidad de máxima autoridad.

La respuesta que se nos facilitó, también de la Dirección General de Infraestructuras exponía, en síntesis, que los cambios producidos en los últimos años en el escenario presupuestario han supuesto la drástica reducción de la parte de inversión destinada a la financiación de obras de carretera. Ello había determinado que no pudieran afrontarse determinadas obligaciones de pago correspondientes a expedientes administrativos asociados a la ejecución de estas obras, como los expedientes expropiatorios; se indicaba también que el pago de la deuda existente en concepto de expropiaciones solamente podría abordarse con una dotación extraordinaria de crédito, que no se preveía en aquel momento.

Por tanto, su respuesta concluía, tras reconocer que existía un importante volumen de deuda principal por expropiaciones e intereses de demora, que la Consejería era especialmente sensible con el problema de la deuda aún existente en este concepto de expropiaciones, pero que quedaba fuera de sus posibilidades poder abordar nuevos pagos con los presupuestos ordinarios vigentes, por lo que no se podía facilitar una fecha cierta de pago de los intereses de demora reclamados por la interesada.

Es decir, la Administración le debía dinero a una ciudadana por la expropiación de un bien de su titularidad y desconocía cuándo se lo podría pagar. Por ello, comunicamos a la citada Dirección General que, en definitiva,



la garantía jurídico-formal del artículo 33 CE y su legislación de desarrollo no podía evitar los daños económicos patrimoniales que adicionalmente se pueden generar al privar de un bien o de las rentas que se derivan de su explotación durante un largo periodo de tiempo, durante el que las personas expropiadas se encuentran privadas de los recursos necesarios para atender a sus necesidades cotidianas o excepcionales.

La extraordinaria situación creada, nos obliga, en principio, a admitir a trámite toda las quejas que nos lleguen por este motivo, al desconocer en cada supuesto concreto si una pretensión va a ser atendida o no y, llegado el caso, a dictar una resolución similar a las que hemos formulado en otras quejas.

En definitiva, hasta que no tengamos conocimiento de que se trata de un problema resuelto, aún a sabiendas de las dificultades presupuestarias de la Consejería, una Institución garantista de los derechos constitucionales y estatuarios no tiene otra opción que admitir a trámite las quejas que se reciban por esta causa; en primer lugar, para que la ciudadanía tenga conocimiento del estado en que se encuentran sus expedientes; en segundo, para hacer un seguimiento de la situación y, en tercer lugar, para recordar, cuantas veces sea necesario, que las Administraciones tienen que ser eficaces y eficientes, especialmente cuando se trata de garantizar derechos constitucionales.

01.XII.3 Actuaciones de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones

01.XII.3.1 Actuaciones de oficio

Por lo que se refiere a actuaciones de oficio, a continuación se relacionan las que han sido iniciadas a lo largo del año:

- **Queja 14/974**, dirigida al Ayuntamiento de Sevilla, relativa a la creación de barreras urbanísticas en obras de nueva ejecución.
- **Queja 14/1569**, dirigida al Ayuntamiento de Yunquera (Málaga), por construcción sin licencia en suelo no urbanizable.
- **Queja 14/2462**, dirigida al Ayuntamiento de Sevilla, por ocupación del acerado de las calles del centro de Sevilla con macetones que impiden el paso de personas con movilidad reducida.
- **Queja 14/3205**, dirigida al Ayuntamiento de Sevilla, por la pasividad municipal y de la Autoridad Portuaria de Sevilla en la construcción del Paseo Fluvial.
- **Queja 14/4877**, dirigida a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y a la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía, relativa a los retrasos en la construcción de las canalizaciones de agua desde la presa de Rules.
- **Queja 14/4885**, dirigida al Ayuntamiento de Albox (Almería), relativa a la sentencia judicial que exige responsabilidad patrimonial a autoridades y funcionarios tras ordenar un juzgado que hay que indemnizar a los adquirentes de viviendas construidas en suelo no urbanizable.



- [Queja 14/5070](#), dirigida al Ayuntamiento de Sevilla y a la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte de Sevilla, relativa a la construcción de medidas de seguridad ante el riesgo que ofrece el pretil de la calle Betis.
- [Queja 14/5162](#), dirigida a la Delegación Territorial de Fomento, Vivienda, Turismo y Comercio de Málaga, relativa a los retrasos en la construcción de un parque y que, según las noticias, su estado actual representa un peligro para las personas.
- [Queja 14/5404](#), dirigida al Ayuntamiento de Cantoria (Almería), relativa a la inejecución de las competencias municipales para paralizar la construcción de varias viviendas en el paraje de Las Terreras, en la que se ha ordenado por un tribunal de justicia la demolición.
- [Queja 14/5437](#), dirigida al Fiscal Superior de Andalucía, relativa a la pasividad de los responsables municipales ante la ejecución de obras sin licencia en suelo no urbanizable.

01.XII.3.2 Resoluciones

- Resolución relativa a la pasividad municipal ante las denuncias por la instalación de obstáculos, que el interesado consideraba ilegales, puestos en la calzada por otros vecinos, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Huelva, en el curso de la queja 11/862.
- Resolución relativa a la pasividad municipal ante las denuncias por presuntas infracciones urbanísticas por la construcción de cuatro apartamentos sin licencia, en la azotea de un edificio, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Barbate (Cádiz), en el curso de la [queja 12/1638](#).
- Resolución relativa a la falta de desarrollo urbanístico del Pago de la Milagrosa, en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), en el que está prevista la construcción de 200 viviendas, en su mayoría protegidas, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda, en el curso de la [queja 12/2476](#).
- Resolución relativa al mal estado en que se encuentra el camino de acceso al núcleo de población Barranco del Sol, por el que transcurre el transporte escolar, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Almogía (Málaga), en el curso de la [queja 12/5384](#). A esa queja, que tramitamos de oficio, se acumuló otra a instancias de los vecinos del anejo municipal, la queja 12/5565.
- Resolución relativa al mal estado en que se encuentra el tramo del camino público por el que se accede a vivienda, situado en el término municipal de Almogía (Málaga), dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Almogía, en el curso de la [queja 13/1731](#).
- Resolución relativa a los retrasos en el pago de una expropiación, dirigida a la Dirección General de Infraestructuras, de la Consejería de Fomento y Vivienda, en el curso de la [queja 12/6623](#).
- Resolución relativa a la demanda de retirada de postes telefónicos y de farolas que impiden el paso en el acerado, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Málaga, en el curso de la [queja 13/1227](#).
- Resolución relativa a las deficiencias que afectan a la urbanización El Cuartón, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Tarifa (Cádiz), en el curso de la [queja 13/2764](#).
- Resolución relativa al soterramiento de las líneas de alta tensión que atraviesan zonas urbanas consolidadas, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Torrox (Málaga), en el curso de la [queja 13/3807](#).



- Resolución relativa a los problemas de movilidad que se podrían derivar de la ocupación y entrada en funcionamiento de la Torre Pelli, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, en el curso de la [queja 13/4344](#).
- Resolución relativa al pago de expropiaciones, dirigida a la Dirección General de Infraestructuras, de la Consejería de Fomento y Vivienda, en el curso de la [queja 13/5401](#).
- Resolución relativa a los perjuicios sufridos por la interesada por la falta de desarrollo de una actuación urbanística por expropiación, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Huelva, en el curso de la [queja 13/6518](#).
- Resolución relativa a la figura del silencio administrativo por la denegación presunta de una licencia de obras por indicios de parcelación urbanística irregular, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Monda (Málaga), en el curso de la [queja 14/1523](#).



21.2 CAPÍTULO 03. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS

03.1 De las quejas remitidas a otras instituciones similares

03.1.2 Urbanismo, Obras Públicas y Transportes

En **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes** se han remitido a la Oficina del Defensor del Pueblo Estatal 43 quejas, fundamentalmente por no tener competencias sobre las cuestiones que planteaban.

Entre éstas, cabe destacar la [queja 14/2809](#), de la que se ha dado cuenta en la parte correspondiente de este Informe Anual.

En la **queja 14/4836**, el Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Canena (Jaén) nos exponía que el Arroyo de la Yedra discurre entre dos partes del municipio y que, con anterioridad a la construcción de la autovía, no generaba problemas en la parte que transcurre por el casco urbano. Sin embargo, desde que se construyó dicha autovía, los torrentes eran cada vez mayores, por lo que el cauce tenía más profundidad y estaba provocando deslizamientos y corrimientos de tierra a más de 50 metros del mismo. Concretamente afectaba a los barrios aledaños al cauce con movimientos en casas, vías públicas, saneamientos y, en especial, originaba daños al Balneario de la localidad con perjuicios a su piscina y edificios que podían poner en peligro los puestos de trabajo que ofrecía en el municipio. Tras mantener una reunión con el Alcalde-Presidente, otros representantes del Ayuntamiento y vecinos del municipio, asumimos el compromiso de trasladar a la Defensora del Pueblo de las Cortes Generales este asunto.

03.2 De las quejas rechazadas y sus causas

03.2.6 Sub-ludice

En **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes** por afectar a asuntos sometidos o pendientes de resolución judicial, no han sido admitidas a trámite 473 quejas, ya que están fuera del ámbito de competencias de esta Institución. Aclaramos que 456 de ellas se trata de quejas reiteradas afectantes a una misma cuestión, concretamente sobre discrepancias con sentencias relativas a la construcción del Hotel del Algarrobico.

En todas ellas (como ejemplo podemos citar la **queja 14/1780**) los interesados nos exponían su disconformidad con una sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía que, a su juicio, anteponiendo la normativa municipal a la medioambiental, pretende legalizar el llamado Hotel del Algarrobico, así como los terrenos adyacentes en los sectores ST1 y ST2 de Carboneras, ubicados todos en suelo protegido del Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar y, por ello, solicitaba nuestra intervención.



Nos encontrábamos ante una discrepancia respecto del contenido de una determinada resolución de un órgano judicial, por lo tanto, no podía ser admitida a trámite.

La posición de esta Institución sobre esta cuestión la manifestamos en el capítulo primero en materia de medio ambiente de este Informe Anual. No obstante, a las personas que se dirigieron a esta Institución en los términos ya mencionados les transmitimos nuestra disconformidad y preocupación por la construcción de este inmueble de grandes dimensiones, destinado a hotel, en terrenos aledaños a la playa de El Algarrobico, ante el impacto ambiental que genera su presencia en este lugar. Por ello, esperábamos que tanto la Administración del Estado como la Junta de Andalucía atendieran a su compromiso, reiteradamente expuesto, de adoptar las medidas legales necesarias para suprimir ese impacto y asignar a estos terrenos unos usos eficientes con la exigencia de protección de la calidad ambiental y los valores naturales inherentes al mencionado parque natural. Al mismo tiempo, le informábamos que, en su día, formulamos una llamada a la reflexión de los poderes públicos que, actualmente, criticaban este inaceptable modelo de desarrollo urbanístico, en el sentido de que éste no habría tenido lugar sin la aprobación previa, por Ayuntamientos y Comunidad Autónoma, de los planes urbanísticos que habilitaron la ejecución de un desarrollo territorial, ambiental, social y económicamente no sostenible.

La Embajada de España en Londres, en la **queja 14/3347**, nos trasladaba su preocupación por los problemas urbanísticos que habían hecho llegar a esa Embajada unos ciudadanos británicos, propietarios de inmuebles en el municipio de Tolox y Alcaucín (Málaga). Respondimos a la Embajada que habíamos informado a los afectados de los requisitos para poder estudiar la tramitación de expediente de queja en torno al problema que les afectaba. Tras nuestra comunicación a la Embajada, nos escribió directamente uno de los ciudadanos británicos afectados. Según se desprendía de su comunicación, se trataba de un asunto plenamente sub-iudice, por lo que nuestra intervención no resultaba posible.

No obstante, si debemos poner de manifiesto el extraordinario escándalo a nivel internacional, con repercusión en diversos medios de países extranjeros, que está suponiendo las noticias publicadas sobre demoliciones de viviendas de titularidad de ciudadanos británicos.

Tales demoliciones traen causa de haber sido construidas las viviendas en suelo no urbanizable por parte de promotores y/o constructores que han burlado la legislación urbanística, pero que, evidentemente, no hubieran podido llevar a término su actuación infractora y/o delictiva, si los gobiernos municipales y los servicios de inspección hubieran impedido, como preceptivamente deben hacer, tales hechos o al menos hubieran puesto en conocimiento de las autoridades judiciales, como es su obligación, la comisión de estos.

Esto, sin contar algunos supuestos en los que incluso tales autoridades han otorgado autorizaciones para facilitar el suministro de servicios públicos, pese a conocer que se trataba de obras que no contaban con las preceptivas autorizaciones.



21.3 URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS EN OTRAS ÁREAS TEMÁTICAS

CAPÍTULO 01.II CULTURA Y DEPORTES

01.II.2.1.3

La falta de conservación y los proyectos urbanísticos, principales peligros que se ciernen entorno a nuestro patrimonio cultural

No son infrecuentes las intervenciones que se llevan a cabo por parte de esta Defensoría a raíz de quejas planteadas por ciudadanos y ciudadanas que, sensibilizados con la Cultura y conocedores de la enorme importancia que ésta tiene en el adecuado desarrollo y progreso de una Sociedad, alertan acerca de posibles injerencias sobre bienes de destacado valor cultural derivadas de acciones u omisiones de nuestras Administraciones Públicas.

A este respecto, basta recordar la época del boom inmobiliario cuando prácticamente cualquier terreno de nuestra región era concebido como apto para acoger una nueva hilera de adosados, en la que las zonas de protección de estos bienes o ellos mismos parecían ser una limitación inasumible para el supuesto desarrollo económico de nuestra Comunidad.

Era pues la presión urbanística la que ponía en riesgo buena parte del patrimonio inmueble del que habríamos tenido motivos más que suficientes para presumir ante propios y extraños.

El estallido de la “burbuja inmobiliaria” supuso con el tiempo una ostensible reducción de la presión habida sobre estos bienes, si bien la aparición de algunos datos macroeconómicos que hacen ver en algunos un cambio de ciclo ha llevado a desempolvar proyectos e iniciativas que durante un tiempo pensamos que habían pasado a mejor vida.

Tal circunstancia se da especialmente en zonas de enorme atractivo turístico, como nuestro litoral, que no consigue que el sutil rumor de sus olas se imponga de una vez por todas sobre el rugir de las escavadoras.

Ejemplo de lo que comentamos lo constituye la queja 14/3237, promovida por una Comunidad de Propietarios que, a raíz de la aprobación provisional por parte del Ayuntamiento de Barbate del PGOU de ese municipio, alertaba sobre el reciente y sorpresivo cambio de ubicación habido en una parcela de uso hotelero y, más en particular, sobre su inclusión dentro de la delimitación del entorno del Bien de Interés Cultural “Fortaleza del Castillo de Zahara de los Atunes”, con posibles afecciones sobre el Lugar de Interés Etnológico que constituye la Fortaleza y Casa Chanca-Palacio de Las Pilas.

Interesados sobre la cuestión, pudimos conocer de manos de la Delegación territorial de Educación, Cultura y Deporte de Cádiz que ésta informó el documento de aprobación inicial del PGOU con fecha 3 de marzo de 2011, poniendo de manifiesto la existencia del BIC; la necesidad de identificar en el planeamiento todos los Bienes de Interés Cultural existentes en el municipio junto con el detalle de sus respectivos entornos; la necesidad de contemplar los Bienes de Interés Etnológico no sólo protegiendo los espacios físicos sino elaborando también medidas concretas para que los usos y las formas de vida en ellos desarrollados puedan seguir desenvolviéndose.

Dicha Delegación añadía en su informe que había seguido haciendo observaciones a los sucesivos documentos elaborados por el Consistorio barbateño habida cuenta que éste había obviado reiteradamente los requerimientos de subsanación puestos de manifiesto en el informe realizado sobre el documento de aprobación inicial.



Asimismo indicaba que había alertado al Ayuntamiento de Barbate y a la parte promotora de la queja, que seguiría exigiendo el estricto cumplimiento de la normativa de patrimonio histórico y que, en consonancia con ello, había puesto en antecedentes a la Delegación territorial de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de Cádiz, por residir en ellas las competencias en materia de ordenación del territorio, a fin de su toma en consideración ante futuras modificaciones en la redacción del PGOU o su aprobación definitiva.

Por su parte, y hasta la fecha de elaboración del presente informe, el Ayuntamiento de Barbate no ha atendido los sucesivos requerimientos de información cursados por esta Defensoría.

Sin embargo, la coyuntura económica actual, marcada por las dificultades financieras y las reducciones presupuestarias habidas en ámbitos como el que relatamos en el presente Capítulo hace que pese a lo llamativo de casos como el expuesto, hoy en día la principal amenaza que sufre la Cultura se derive de la escasa inversión pública y privada realizada en ella.

De esas graves consecuencias nos alertan los jaramagos que visten los adarves de las murallas, las grietas que sinuosas recorren las fachadas de los monumentos, los caliches que abrazan las vasijas y los miembros amputados de personajes de renombre que por desgracia no podrán alzar su voz ante la situación que describimos.

Ejemplo de ello lo constituyen las Termas de Jabalcuz, en Jaén, cuyo estado de deterioro fue analizado en el curso de la [queja 14/3775](#), tramitada de oficio; el Convento de San Jerónimo, de Baza, para el que solicitamos, en la [queja 11/4605](#), la incoación de expediente para la declaración, tanto de la Iglesia como del Convento de San Jerónimo como Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento, así como la adopción de medidas adicionales ante la propiedad, orientadas a garantizar la adecuada protección del bien; o el palacio de los Marqueses de Almanzora, en Cantoria, sobre el que la parte promotora de la queja 14/4644 nos advirtió que se estaba cayendo.

Sin menoscabo de apreciaciones puntuales que procedan en función de la casuística tratada, con carácter general el criterio expresado por la Institución en relación con este asunto va orientado a hacer notar a la Administración cultural la necesidad de orientar su actuación a garantizar el mantenimiento, la conservación y la puesta en valor de tales bienes, de tal forma que no se vea menoscabado el derecho de la ciudadanía a acceder a la Cultura en condiciones de igualdad y a disfrutar de los bienes patrimoniales, consagrado en el artículo 33 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Somos del todo conscientes de las dificultades económicas por las que atraviesan las Administraciones Públicas y las personas titulares de gran parte de estos inmuebles, de ahí que abogemos por fórmulas que, partiendo del cumplimiento estricto de las exigencias impuestas por el ordenamiento jurídico, posibiliten la recuperación del enorme valor cultural de estos inmuebles y con ello, hacer posible su admiración, contemplación y disfrute y, cómo no, su aportación a sectores económicos capaces de lograr la reversión de las inversiones realizadas.

En este sentido, cabe llamar la atención sobre los magníficos resultados ofrecidos por el turismo en nuestra Comunidad, de tal forma que el año 2014 se sitúa como el mejor año turístico de Andalucía.

Y ello ha sido posible, entre otras cosas, mediante la localización de nuevas fórmulas de promoción de Andalucía, algunas de ellas íntimamente relacionadas con la cultura.

Es el caso, por ejemplo, de la utilización de algunos de nuestros enclaves más valiosos para la grabación de series y películas de enorme trascendencia mediática a nivel nacional e internacional; como ha ocurrido con la serie "Juego de Tronos", rodada en parte en los Reales Alcázares y en los Jardines de Murillo, de Sevilla, en el puente romano de Córdoba y en la Plaza de Toros y la Colegiata de Osuna.

En palabras del embajador estadounidense en España, James Costos, en solo dos semanas de rodaje de la serie el número de visitantes a Sevilla y Osuna se vio incrementado en un 15%.

Con estos datos, incluso aquellos cuyo análisis de la situación queda constreñido a la rentabilización económica de las inversiones podrán alcanzar la misma conclusión que esta Defensoría sustenta en argumentos de más altas miras: invertir en Cultura es rentable.



CAPÍTULO 01.III DEPENDENCIA Y SERVICIOS SOCIALES

01.III.2.2.1

Actuaciones sobre accesibilidad

Sobre esta cuestión hemos tramitado varias quejas para solicitar información sobre problemas de reservas de plazas de aparcamientos para personas con discapacidad. Así en la [queja 13/4778](#) solicitamos que se reinstalase una plaza de aparcamiento para personas con movilidad reducida en los accesos a la playa en Chilches.

Igualmente nos dirigimos al Ayuntamiento de Conil a través de la [queja 14/1294](#) con el fin de que existiera un mayor control para que se respetase el uso de una plaza de aparcamiento para discapacitados. En el mismo sentido, solicitamos a un Ayuntamiento que se controlase de manera eficaz el respeto de los aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida en las cercanías de los colegios (queja 14/4365) informándonos que *“se incrementará la vigilancia con el firme propósito de que cesen estas actitudes incívicas e ilegales”*.

También al objeto de mejorar la calidad y evitar el riesgo que para las personas con movilidad reducida supone el paso por los semáforos, investigamos la cadencia de éstos en la ciudad de Granada ([queja 14/4055](#)) trasladando al Ayuntamiento una serie de consideraciones con el fin de garantizar un tiempo de paso suficiente para todas las personas y, en especial, para aquéllas de mayor edad o que tengan una movilidad reducida para que se cumplan escrupulosamente las obligaciones establecidas en el art. 13 del Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, sobre Condiciones Básicas de Accesibilidad y No Discriminación de Personas con Discapacidad.

Hemos dirigido igualmente una actuación de oficio al Ayuntamiento de Sevilla para estudiar la regulación de los aparcamientos en la zona azul para personas discapacitadas ([queja 14/4116](#)) para permitir que las personas titulares de tarjetas de aparcamiento para personas con movilidad reducida estacionen sus vehículos, sin ninguna limitación de tiempo en los estacionamientos con horario limitado (zona azul), debido a que a aquéllos que no eran residentes y poseedores de la tarjeta amarilla les estaban sancionando.

Igualmente, tras nuestras gestiones la Dirección General de Personas con Discapacidad, de la Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales, ha interesado del Ayuntamiento de Sevilla que en las instalaciones que se utilizan con motivo de la Semana Santa y la Feria, tales como palcos, casetas, etc., se garantice la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. Entendemos que esta interpretación resulta extensible a las celebraciones similares que se desarrollen en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Una síntesis de las actuaciones y de la problemática de las personas con discapacidad en materia de accesibilidad podemos extraerla del [Informe Especial sobre Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los espacios peatonales](#) que presentamos en el Parlamento el pasado 1 de Julio y publicado en el BOPA de 9 de septiembre de 2014. Este Informe Especial al Parlamento de Andalucía pretende ser una llamada de atención a los poderes públicos, sobre todo del ámbito local, para que se tome en consideración la necesidad de apostar por la seguridad, la accesibilidad y la calidad ambiental de los itinerarios y, en general, de los espacios públicos peatonales de nuestras ciudades. Esto en el marco de un modelo de sostenibilidad hacia el que todas las ciudades van a tener, necesaria e ineludiblemente, que dirigirse. El día a día nos demuestra tozudamente que la realidad virtual y la vida cotidiana son muy diferentes. Estamos extraordinariamente lejos de alcanzar ese modelo de ciudad que está demandando la ciudadanía y, para ello, proponemos decenas de medidas en este Informe Especial y que en lo que a las personas con movilidad reducida se refieren, se concretan en las siguientes:



- a) Que los planes de actuación comprendan itinerarios que permitan el tránsito y retorno de las personas con movilidad reducida, con un amplio desarrollo que les de sentido y congruencia al objetivo de hacer nuestras ciudades cada vez más accesibles.
- b) Que espacios ya socializados, como los edificios municipales, las zonas comerciales, los espacios ya peatonalizados, monumentos, etc., sean totalmente accesibles para las personas que poseen una movilidad reducida, a fin de facilitar el disfrute de la ciudad por todas las personas en los términos del art. 14 CE. Aspectos éstos también motivo de nuestra [queja 14/2306](#) que motivó un proyecto de reforma de la sede de los Juzgados de Tarifa, la [queja 13/5141](#) con la instalación de una rampa móvil en los Juzgados de Lucena; o la colocación de rampas para el acceso en la fundación Euro-Árabe en Granada ([queja 13/5145](#)).
- c) Que se vigile, de manera muy especial, que la colocación anárquica y sin autorización alguna en estos espacios de sillas, veladores, carteles, anuncios, macetones etc., no limiten o impidan el tránsito de las personas con movilidad reducida ya sea a pie o mediante silla de ruedas ([queja 14/2462](#)).
- d) Que se impulse, de manera real, comprometida y no meramente formal, la participación activa de asociaciones y personas con movilidad reducida en los planes de actuación y, en general, en las obras que se ejecuten para garantizar la accesibilidad de estos espacios.
- e) En definitiva y en el ámbito de la accesibilidad, nuestra Recomendación fundamental es que los responsables públicos tomen conciencia y entiendan que la cuestión fundamental cuando se exige que en los proyectos de obras nuevos y de reforma se garantice la accesibilidad, no supone tanto cumplir con una norma -aunque ello se da por supuesto en un Estado de Derecho- sino que el objetivo de la accesibilidad, su finalidad última, es garantizar que nuestras ciudades sean de todas y para todas las personas.

CAPÍTULO 01.VI IGUALDAD DE GÉNERO

01.VI.2.2

Perspectiva de género y movilidad urbana

Con motivo de la redacción del Informe Especial al Parlamento de Andalucía sobre [Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los Espacios Urbanos Peatonales de las Ciudades Andaluzas](#) hemos creído necesario dedicar un apartado a la necesidad de tener presente la perspectiva de género en el diseño histórico del modelo de ciudad.

Ello por cuanto, a la hora de abordar esta cuestión, debemos partir de una premisa ampliamente compartida y repetida en diversos estudios relacionados con la cuestión de género: la ciudad, como toda construcción social, no es neutral sino que, en su configuración, han incidido las categorías de género. El papel, los roles desempeñados históricamente por el hombre y/o mujer, están presentes en los modelos de ciudad imperantes, escenificando, en el día a día, situaciones de desigualdad.

Ello es lógico si tenemos en cuenta que, hasta tiempos recientes, en la planificación urbanística no participaba la mujer y lo mismo tenemos que decir respecto de las estrategias del transporte y políticas ambientales, con lo que la perspectiva de género ha estado, durante demasiado tiempo, ausente en estas actividades planificadoras. En definitiva, sin la presencia de la mencionada perspectiva, no podemos construir ciudades en las que se garantice igualdad de oportunidades.

El propio modelo constitucional aboga por esa igualdad en diversos preceptos, pero de manera singular lo configura como un derecho fundamental, en su art. 14 CE y, en el ámbito de la Comunidad Autónoma, en el Estatuto de Autonomía para Andalucía, se otorga una atención especial a la igualdad de género y a las políticas que se deben poner en marcha para garantizar ese objetivo en los arts. 15, 16, 35, 73, 105.2,



114 y 208. Igualdad que está, asimismo, presente a lo largo de su articulado en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía (en adelante LPIGA).

La citada LPIGA contiene algunas previsiones importantes al respecto, consciente de la desigualdad de oportunidades que ha generado esa ausencia de la perspectiva de género a la hora de configurar nuestras ciudades y, en lo que aquí concierne, los espacios públicos y los transportes.

El art. 37 de la misma, que contempla normas sobre organización de espacios, horarios y creación de servicios, establece que:

1. «Para facilitar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal a través de un reparto equilibrado del tiempo de hombres y mujeres, la Administración de la Junta de Andalucía, en colaboración con las Entidades Locales, promoverá la elaboración de planes de diseño y organización de los espacios que faciliten la funcionalidad de la ciudad, propicien la proximidad de las dotaciones y servicios y minimicen los desplazamientos y tiempos de acceso.
2. Se promoverá la coordinación entre los horarios laborales y el de los centros educativos.
3. Asimismo, se impulsará la creación de infraestructuras y servicios para facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia».

Asimismo y muy en conexión con las cuestiones que tratamos en este Estudio, el art. 50 LPIGA prevé que:

1. «Los poderes públicos de Andalucía integrarán la perspectiva de género en el diseño de las políticas y los planes en materia de vivienda, desarrollando programas y actuaciones específicas para distintos grupos sociales y modelos de familia.
2. Asimismo, los poderes públicos de Andalucía, en coordinación y colaboración con las entidades locales en el territorio andaluz, tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y en la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos.
3. Asimismo, facilitarán el acceso a las viviendas protegidas de las mujeres víctimas de violencia de género y de aquellas que se encuentren en situación de riesgo de exclusión social, en función de las condiciones especialmente gravosas que pudieran concurrir».

En fin, conscientes de que sin participación no hay igualdad - de hecho, así lo entiende el art. 9 CE-, en los arts. 53 y ss. LPIGA se quiere garantizar esa participación de la mujer en distintas esferas de la vida política, social y económica, y en los arts. 64 y ss. se establecen las garantías para esa igualdad.

Pues bien, en cuanto a la perspectiva de género en la forma de entender y diseñar el espacio y, en general, los itinerarios peatonales, aunque ha sido estudiada en distintas ocasiones, parece que los trabajos realizados hasta ahora, alguno de ellos de gran interés, otros sin perder éste, tienen un mero carácter reivindicativo o de denuncia, ponen de manifiesto la dificultad metodológica e investigadora al no poder contar con medios y métodos, hoy por hoy, que faciliten una investigación rigurosa sobre entornos, desplazamientos a pie, uso del transporte entre hombres y mujeres, la diversidad de los desplazamientos de estas últimas habida cuenta de que, parece, que su análisis presenta un perfil más complejo que el de la movilidad de los hombres.

Parece, por las distintas fuentes consultadas, que es claro que en función de los roles familiares y laborales, situación económica, salud y longevidad, discapacidad, seguridad y percepción del riesgo, atención a personas dependientes, mayores y atención a menores, etc., la mujer utiliza con bastante más frecuencia el transporte público y la intermovilidad que el hombre que, en sentido contrario, utiliza más el vehículo privado.

Parece también que la mujer se desplaza más a pie que el hombre, siendo un colectivo más diverso, como decimos, que el del hombre en el uso del espacio peatonal. Según el informe de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Patronos de Movilidad en el Transporte Público de Andalucía.

“Las mujeres son un colectivo diverso y, como tal, no tienen un comportamiento único y común en relación al transporte público. Entre las mujeres hay diferencias significativas en la forma de moverse y de utilizar los



servicios de transporte que tienen que ver con cuestiones como la edad, el nivel de renta, las responsabilidades familiares, la presencia de personas dependientes a su cargo, el grado de discapacidad, la situación laboral o el nivel educativo, entre otras variables.

Los viajes que realizan los hombres son, en general, más uniformes y metodológicamente más fáciles de analizar que los viajes realizados por las mujeres. Cuestiones como el ciclo de vida o la situación familiar apenas queda reflejada en el comportamiento y en la movilidad de los varones, mientras resulta una variable esencial si se analiza desde el género femenino”.

Además, esa diversidad en los desplazamientos de la mujer y la falta de una metodología científica para su medición, hace que la cuestión de la “invisibilidad” de los desplazamientos sea también un escollo, no salvado hasta ahora, cuando se han querido definir sus pautas de comportamiento en relación con la movilidad.

En definitiva, aunque no suficiente, cada vez tenemos más información sobre por qué, cómo y dónde se desplaza la mujer por la ciudad, sobre el uso de los distintos medios de transporte y en torno a sus desplazamientos a pie, etc. Y, al mismo tiempo, conocemos que, independientemente de sus roles actuales, pero percibiéndose, al mismo tiempo, cambios importantes en tales comportamientos en función de la efectividad que están teniendo las políticas de igualdad, los cambios en la sociedad civil y la incorporación de la mujer a los escenarios laborales, políticos, sociales y económicos, que hasta tiempos recientes estaban reservados a los hombres, decimos que dependiendo de estos roles sabemos que la movilidad es diferente y esa diferencia, si no se conoce y se ponen en marcha medidas para garantizar la igualdad de oportunidades, generan, como de hecho han generado, situaciones de discriminación.

Por todo ello, creemos que es muy necesario que en el planeamiento urbanístico, en las estrategias de sostenibilidad en todos los ámbitos, en la estrategia de diseño del sistema de transportes participen activamente las mujeres y se tengan muy presentes sus pautas de comportamiento en los desplazamientos y en el uso de los espacios, de forma que, con el resultado de esos planteamientos y estrategias, la perspectiva de género incida en la necesaria “feminización” de los espacios e itinerarios peatonales, en el diseño de los itinerarios del transporte colectivo y del carril bici y de su accesibilidad en los transportes públicos.

Aunque algunos aspectos que marcan la pauta de los desplazamientos de la mujer en la ciudad los hemos mencionado ya, con carácter general podemos citar que el transporte colectivo es más utilizado por la mujer que el hombre (su presencia supera el 70%), la mujer se desplaza más a pie y, sobre todo, en desplazamientos cortos, utiliza menos el transporte privado y posee en menor proporción el carné de conducir, se desplaza con menores con más frecuencia que los hombres y ocupa con menor frecuencia que el hombre el sitio del conductor cuando se desplaza en vehículos privados.

Por otro lado, la falta de seguridad y la percepción del riesgo y miedo condiciona sus desplazamientos a determinadas horas, los roles tradicionales de cuidadora de personas mayores, discapacitadas y menores, de tareas en el hogar, implican desplazamientos a muy diferentes horas que no tienen por qué coincidir con las horas punta, desplazamientos que ofrecen una mayor visibilidad que los del hombre al ir muy condicionados o añadidos a los horarios laborales.

En definitiva, hay más diversidad, como hemos indicado, en los desplazamientos de la mujer. No obstante, como también hemos comentado, los patrones de movilidad se van aproximando en la medida en que los roles hombre/mujer también se aproximan con las políticas de inclusión en todos los órdenes.

En este sentido, creemos que se debe incidir en el conocimiento de las motivaciones de los desplazamientos a pie, sus recorridos y necesidades a fin de facilitar el uso peatonal de la mujer por motivos familiares, laborales, etc. teniendo en cuenta sus peculiaridades de género.

Como quiera que la perspectiva de género ha estado, en gran medida, ausente en la definición de las ciudades, debido a la nula participación de la mujer en la toma de decisiones que configuran su diseño y teniendo en cuenta que tal realidad ha supuesto consolidar un modelo que no garantiza la igualdad de oportunidades en el uso y acceso a los espacios de la ciudad y servicios que en ella se ofertan, por ello, en el Informe Especial



que nos ocupa, hemos formulado Recomendación para que, conforme al marco jurídico establecido en 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 y, singularmente, en lo que a este Informe Especial concierne, en la configuración de los itinerarios y los espacios peatonales, así como en los medios de transporte sostenibles que deben complementar e impulsar los desplazamientos a pie y el uso peatonal de nuestras ciudades.

Todo ello facilitará el uso y disfrute de las oportunidades que ofrece la ciudad en condiciones de igualdad.

CAPÍTULO 01.VIII MEDIO AMBIENTE

01.VIII.2.4

Vertido de aguas residuales urbanas. Vertido Cero

Una de las grandes líneas de actuación de esta Institución en este ejercicio ha sido el seguimiento del objetivo de la Directiva 2000/60/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, que establecía el horizonte del año 2015 para conseguir "el buen estado ecológico" de todas las aguas europeas, tal y como recuerda la Exposición de Motivos del Acuerdo de 26 de octubre de 2010, del Consejo de Gobierno, por el que se declaran de interés de la Comunidad Autónoma de Andalucía determinadas obras hidráulicas destinadas al cumplimiento del objetivo de la calidad de las aguas de Andalucía (BOJA núm. 219, de 10 de noviembre de 2010).

Esta Institución, aunque comprende las dificultades de financiación del sector público, no sólo está actuando de oficio sino también, admitiendo quejas a instancia de parte por la inejecución de las infraestructuras previstas para este fin. Esto por cuanto consideramos muy importante conocer qué está aconteciendo y qué previsiones hay respecto del programa de actuaciones inicialmente previsto, a fin de que en el año 2014 podamos ultimar el seguimiento y valoración de la situación, dando cuenta al Parlamento de Andalucía del resultado de nuestras actuaciones.

Por este motivo, hemos tramitado distintas quejas tanto a instancia de parte como de oficio en este ejercicio. Tal fue el caso de la [queja 13/1189](#), en la que el interesado denunciaba que en el municipio granadino de Atarfe se podrían estar produciendo vertidos contaminantes por aguas fecales o residuales sin depurar, pese a la obligación existente en este sentido impuesta por la normativa comunitaria, estatal y autonómica.

Asimismo, nos trasladaba que el Ayuntamiento de Atarfe, junto con otros municipios, mediante acuerdo plenario del año 1997 había delegado "las competencias de cualquier índole que la legislación vigente atribuye al Ayuntamiento en lo relativo a los servicios de abastecimiento de agua, saneamiento y depuración de aguas residuales, así como todos los que se integran en el Ciclo Integral del Agua en el Consorcio para el Desarrollo de la Vega-Sierra Elvira, que posee carácter de Administración Pública, quien aceptó la delegación y que, desde el año 1998, presta los referidos servicios a través de una empresa de capital mixto denominada Aguas Vega Sierra Elvira, S.A., la que ostenta la condición de concesionaria del servicio, contemplándose en sus Estatutos (BOJA 34, de 28 de julio de 1998) su objeto consistente en el abastecimiento de agua, el saneamiento y la depuración de las aguas residuales. La citada concesionaria gestiona el cobro del canon autonómico de depuración, el cual queda incorporado en las facturas bimestrales que emite sobre cobro por los servicios de suministro de agua y evacuación de saneamiento (y basuras), así como en concepto de vertidos".



En definitiva, lo que se denunciaba era el incumplimiento, por parte de la actual Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, de las previsiones de ejecución de infraestructuras para que este municipio pudiera depurar sus aguas residuales, por lo que le formulamos a la Viceconsejería, Recomendación para que se adoptaran las medidas oportunas para su cumplimiento. Como respuesta, nos ha remitido informe del que se desprende, a nuestro juicio, que es poco probable que las infraestructuras de saneamiento que motivaron la queja, pese a haber sido incluidas dentro del Acuerdo del Consejo de Gobierno de 26 de octubre de 2010, por el que se declaró de interés de la Comunidad Autónoma la ejecución de una serie de obras hidráulicas, vayan a estar ejecutadas para 2015, fecha marcada por la Unión Europea, que era el objetivo de tal inclusión a tenor de la propia Exposición de Motivos del Acuerdo que comentamos.

Aunque también es verdad que del informe se desprendía que, al menos, las infraestructuras que afectan a vertidos producidos en el municipio granadino de Atarfe, que motivaron esta queja, está previsto que se ejecuten en la primera fase de las actuaciones que se van a llevar a cabo asociadas al proyecto "Agrupación de Vertidos Norte a la EDAR Los Vados". Por tanto, esperemos que, al menos a medio plazo, estas infraestructuras se ejecuten, aunque lamentamos no poder tener una mayor certeza sobre este asunto.

De acuerdo con todo ello, esperamos, y deseamos, que en todo caso el saneamiento y depuración de las aguas residuales en esta zona sea pronto una realidad respecto de éste y de los demás proyectos que se mencionaban en el informe, habida cuenta de que poseen entre sí tales proyectos un carácter de complementariedad.

Por tanto, creemos que, no obstante las limitaciones presupuestarias, esta problemática debía considerarse, desde un punto de vista ambiental, social y legal, prioritaria, al existir y haber asumido la Comunidad Autónoma una obligación «ex lege» y así se lo hemos dicho a la Consejería. En todo caso, aunque dimos por finalizada nuestras actuaciones, solicitamos que, llegado el momento, se nos informara de la adjudicación de la correspondiente obra pública a fin de poder hacer un seguimiento de la planificación aprobada.

En el supuesto de la [queja 13/4542](#), la misma se tramitó a instancias del Ayuntamiento de Doña Mencía (Córdoba), con motivo de las circunstancias que rodean al funcionamiento de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de la citada localidad. En este sentido, según el relato de hechos y circunstancias que nos llegó con motivo de una moción aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de la localidad, la EDAR de Doña Mencía, cuya construcción fue fruto del convenio de colaboración suscrito en junio de 2004 entre la Consejería de Medio Ambiente y la Diputación Provincial de Córdoba, entró en funcionamiento en periodo de pruebas en el mes de julio de 2008, siendo finalmente recepcionada por EGMASA en fecha de 31 de marzo de 2009, a partir de la cual comenzó un periodo de garantía de dos años. EGMASA, a su vez, la cedió a la Diputación Provincial de Córdoba a través de EMPROACSA, entidad que asumiría su explotación y conservación de acuerdo con el convenio suscrito. Pese a su entonces reciente construcción, casi desde el principio, la EDAR de Doña Mencía presentó deficiencias en la red de colectores. Además, las fuertes lluvias del año 2010 habrían contribuido a deteriorar aún más los colectores en distintos tramos y a imposibilitar que las aguas residuales llegaran hasta la estación.

Después de una larga y compleja tramitación, en la que la Diputación Provincial de Córdoba consideraba que la responsabilidad para subsanar estas deficiencias era de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y después de que realizáramos distintas actuaciones, entre la que destacamos la Sugerencia que formulamos a ambos organismos, la Consejería nos comunicó que en mayo de 2014 se había incluido en la programación del año 2014 la redacción de un anteproyecto o estudio básico, por importe de 42.720,50 euros, en aras a determinar un nuevo trazado para el futuro colector en sustitución del dañado en la EDAR de Doña Mencía.

Asimismo, también nos informaba la Consejería que con fecha de 24 de marzo de 2014 tuvo lugar una reunión entre los técnicos del Ayuntamiento de Doña Mencía y los de la Agencia de Medio Ambiente y Agua para definir ese nuevo trazado, por lo que consideramos que el asunto objeto de esta queja, aunque en fase inicial, podría encontrarse en vías de solución.



Especial significación tiene, por la entidad de su planteamiento, la queja 13/2292, en la que el representante de un foro ciudadano (en el que estaban representadas 36 asociaciones profesionales, sindicales y de varias instituciones y Ayuntamientos), preocupado por la situación de las infraestructuras de saneamiento de la Costa del Sol malagueña.

En una entrevista que mantuvieron los representantes del foro ciudadano con el titular de la Institución mostraron su preocupación por las dilaciones que se estaban produciendo en la ejecución de los sistemas de depuración, lo que estaba impidiendo que, hasta aquel momento, no se hubiera llevado a cabo el Plan de Saneamiento Integral de la Costa del Sol y más, concretamente, que se consiguiera el objetivo de “vertido cero” en el litoral ni, probablemente, en 2015.

Respecto de la información que motivó, fundamentalmente, la tramitación de esta queja, sobre el grado de ejecución de las infraestructuras a fin de garantizar, para 2015, el “Vertido cero” en el litoral de Málaga, nos decían que al haberlas declarado de interés general del Estado, no disponían de información oficial al respecto, por lo que no podían informarnos sobre este particular.

En todo caso, considerando esta Institución de gran interés esta información, dimos traslado de estas respuestas a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales con objeto de que solicitara información pormenorizada sobre la ejecución de las mencionadas infraestructuras por parte de la Administración General del Estado.

Ello por cuanto nos decían en el informe que todas las obras que se refieren a la Costa de Málaga han sido declaradas de Interés General del Estado y que esa declaración no se ve afectada por su inclusión en el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 26 de octubre de 2010, que declaraba determinadas obras de interés de la Comunidad Autónoma (que aparece recogida en el BOJA núm. 219, de 10 de noviembre de 2010).

Por tanto, entendimos que en lo que concierne a las infraestructuras objeto de la queja, aunque hay algunas obras incluidas en este Acuerdo de 26 de octubre de 2010 situadas en el litoral de Málaga, pese a haber sido declaradas de interés de la Comunidad Autónoma, su ejecución correspondería al Estado, por lo que trasladamos toda la información a la Defensora del Pueblo de las Cortes Generales. Como ya hemos dicho en la introducción de este subcapítulo, a fecha de cierre de este Informe Anual se ha recibido la respuesta de la Defensora del Pueblo en el que nos dice que, en virtud del informe recabado del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, *“se deduce que el Ministerio no permanece pasivo ante el problema denunciado, existe interés en conseguir un vertido cero y ahora falta que las Administraciones (estatal y autonómica) concreten en el Protocolo de Colaboración, que aún no ha sido suscrito, los plazos y actuaciones prioritarias a realizar”*.

Finalmente, respecto de las infraestructuras cuya ejecución sí corresponde a la Comunidad Autónoma, nos dice que se está llevando a cabo un estudio pormenorizado a fin de priorizar las inversiones en función del interés general. Sobre esta reflexión nada tenemos que decir sino esperar, y desear, que, en todo caso y aunque parezca muy complicado, nuestra Comunidad Autónoma pueda cumplir el objetivo marcado por la reseñada Directiva.

En cualquier caso y a efectos de futuras actuaciones, tratándose de una cuestión de suma trascendencia en lo que concierne a la protección y tutela del derecho constitucional y estatutario a un medio ambiente adecuado, por parte de esta Institución y con independencia de la tramitación de estas quejas, continuaremos insistiendo en todas aquellas que nos lleguen de las que se desprenda que se han producido, o han tenido lugar, dilaciones u otras disfuncionalidades en la ejecución de estas infraestructuras de saneamiento a fin de velar por el cumplimiento del objetivo, tantas veces citado en este escrito, de “vertido cero”.



01.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 en 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 diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz), no impide que llamemos a una seria reflexión de los poderes públicos que, actualmente, critican unánimemente un modelo de desarrollo urbanístico que no habría tenido lugar sin la aprobación previa, por los propios Ayuntamientos y los órganos competentes de la Comunidad Autónoma, de los planes urbanísticos que habilitaron la ejecución de un desarrollo territorial, ambiental, social y económicamente no sostenible. Después de ello, hacíamos un amplio resumen de las dos Sentencias, con el texto íntegro de ambas.

Como quiera que con posterioridad a aquel comunicado se dictó otra sentencia por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, que declaraba la legalidad de la licencia, concretada para la construcción de este inmueble, nos vimos obligados a emitir un **segundo comunicado** en el que manifestábamos que la Sentencia del TSJA por la que declara la legalidad de la licencia otorgada para la construcción del hotel del Algarrobico en el ámbito del Parque Natural del Cabo de Gata y Níjar evidencia la responsabilidad de las administraciones públicas, autonómica y municipal en la aprobación de un planeamiento urbanístico que hizo posible el otorgamiento de esa autorización urbanística para la construcción del mencionado inmueble.

En cualquier caso, con independencia del análisis que se pudiera realizar del contenido de esta sentencia y su valoración en términos jurídicos, que no corresponde efectuar esta Institución a tenor de lo establecido en el art. 17 de su Ley reguladora, sí debemos de insistir en una reflexión que ya hicimos con motivo de otras resoluciones judiciales dictadas sobre este asunto, a las que hemos hecho mención y que, tanto en este supuesto como en otras actuaciones urbanísticas que se extienden a lo largo de nuestro litoral y que son objeto de una crítica unánime por parte de los poderes públicos y de amplios sectores de la sociedad, existe una alta responsabilidad de las administraciones en la aprobación de esos modelos urbanísticos que han propiciado tales actuaciones.

Por otro lado, y sin perjuicio de los recursos que en su caso, se interpongan respecto de esta resolución del TSJA y de otras posibles resoluciones judiciales que se pudieran dictar en este asunto, cuya complejidad



jurídico procesal parece no tener fin, debemos reiterar la necesidad de que cualquiera que sea las acciones que se ejerciten y el resultado de las resoluciones judiciales, los poderes públicos deben garantizar, en cualquier supuesto, un destino para el espacio en el que se ubica esta edificación que sea plenamente coherente con los valores protegibles del Parque Natural del Cabo de Gata y Níjar que deben ser tutelados.

La necesidad de apostar por un desarrollo sostenible de nuestro territorio y, singularmente, del litoral, no es solo un deseo compartido por diversos sectores de la sociedad, sino también una exigencia constitucional y estatutaria que los poderes públicos deben preceptivamente asumir.

Desde las páginas de este Informe Anual insistimos, una vez más, en la necesidad de que los poderes públicos asuman, lo más pronto posible, el compromiso de destinar el espacio sobre el que se edificó este inmueble a un uso coherente con los valores ambientales que este parque natural posee y evite el extraordinario impacto visual que, en todo caso, esta construcción genera en este lugar.

...

CAPÍTULO 01.XII URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS

01.XII.2.3.1 Transportes y movilidad

...

La [queja 13/3022](#) la abrimos de oficio tras tener conocimiento de la clausura de unos 2.500 aparcamientos en superficie en la Isla de la Cartuja, lo que vendría a agravar el problema de estacionamiento de los que allí desempeñan tareas laborales o de estudios. Tras recibir los distintos informes, tanto del Servicio de Proyectos y Obras del Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla, como de la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda y de EPSA (actualmente AVRA), que era la responsable de los solares que se venían utilizando como aparcamiento, se evidenció que existían distintos proyectos o criterios para ordenar el tráfico en la Isla de la Cartuja, que se daban graves problemas de movilidad, que previsiblemente se verían agravados con la entrada en funcionamiento de los servicios adscritos a la Torre Pelli.

Esta realidad exigía, a nuestro juicio, la necesidad de propiciar a la mayor brevedad posible una ordenación del estacionamiento y un plan de movilidad que diera una respuesta global (tráfico general de la ciudad), local (movilidad y estacionamiento en la zona) y sostenible a la demanda que, en tal sentido, se estaba produciendo. Cabía tener presente que el artículo 103 CE determina que la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con, entre otros, el principio de coordinación, y con sometimiento pleno a la ley y al Derecho.

En línea con el precepto constitucional citado, el artículo 3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establece en su apartado 1 que las Administraciones públicas sirven con objetividad los intereses generales y actúan de acuerdo con, entre otros principios, el de coordinación, con sometimiento pleno a la Constitución, a la Ley y al Derecho. Por su parte, el artículo 44 del Estatuto de Autonomía para Andalucía dispone que todas las actuaciones de las Administraciones andaluzas en materia competencial se regirán, entre otros, por el principio de coordinación entre las Administraciones responsables.

Por todo ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla y a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, [Sugerencia](#) de que, sin perjuicio de la incontestable



competencia que corresponde al Ayuntamiento en materia de ordenación del tráfico, a la mayor brevedad posible se llevaran a cabo las gestiones que se estimen necesarias a fin de que se mantenga una reunión entre las distintas partes interesadas con objeto de buscar, de acuerdo con los principios estatutarios de responsabilidad, lealtad institucional, coordinación y buena administración, una solución al grave problema de movilidad sostenible que afecta al Parque Tecnológico.

Tras la resolución formulada al Ayuntamiento de Sevilla y a la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, entendimos que, en ambos casos, se había aceptado nuestra resolución por lo que nos dirigimos nuevamente a ambas instancias administrativas interesando que -como quiera que el objeto de este expediente de queja, amen de demandar una adecuada ordenación y utilización de las bolsas de aparcamientos existentes en el Parque Tecnológico de la Isla de la Cartuja, pretendía asimismo la adopción de políticas eficaces de planificación en materia de movilidad sostenible en la zona en el marco de un Plan Global de Movilidad Sostenible que suscriban todas las Instituciones afectadas- si se confirma el inicial consenso alcanzado, se nos mantuviera informados de la ratificación por las distintas partes del borrador de Acuerdo y, en definitiva, de la ejecución de las propuestas que contempla.

De la última respuesta que recibimos de ambas administraciones se desprende que, aunque se ha procedido a abrir las "bolsas" de aparcamiento de la Isla de la Cartuja, no se ha firmado el protocolo elaborado ni, en definitiva, se ha llegado a un acuerdo sobre el establecimiento de un modelo de movilidad que dé respuesta a las necesidades de la ciudadanía que, por distintos motivos, tiene que acceder a esta zona de la Ciudad. Necesidades y demandas que, en un futuro muy cercano, van a tener una mayor entidad con motivo de la apertura de nuevos edificios e instalaciones, entre los que cabe destacar, una vez más, la denominada Torre Pelli.

Ello nos permitía concluir que, por muy motivadas que, a juicio de ambas administraciones, puedan estar las razones que aduzcan para no llegar a una fórmula de consenso que permita dar respuesta a tales necesidades, carece de justificación alguna que unas administraciones que -conforme al artículo 103.1 de la Constitución deben servir con objetividad los intereses generales y actuar de acuerdo con los principios de eficacia y de coordinación y que, según el artículo 133 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, deben, asimismo, además de observar tales principios, tener presentes en sus actuaciones los principios de eficiencia, lealtad institucional, buena fe y proximidad a los ciudadanos- no hayan sido capaces de encontrar una fórmula de consenso que garantice un modelo de movilidad sostenible y eficiente en un suelo de tanta relevancia como el de la Isla de la Cartuja.

Por tanto, al estimar que, solo muy parcialmente, la Sugerencia formulada había sido aceptada (la puesta en servicio de las bolsas de aparcamiento es una medida claramente insuficiente) y que, además, no se está velando por los intereses generales de la ciudadanía adecuadamente, al mantenerse posiciones encontradas que no permiten dar una solución al grave problema de movilidad existente en la Isla de la Cartuja y el que se va a crear en su entorno, damos cuenta de todo ello en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En cierta medida y relacionada con esta cuestión, iniciamos de oficio la tramitación de la [queja 13/4344](#) para verificar que los problemas que nos temíamos se podían generar al haberse otorgado una licencia de obra para la construcción de la Torre Pelli sin tener garantizada la ejecución de las infraestructuras de transporte colectivo previstas en el PGOU y que habían dado lugar a un posicionamiento de la Institución hacía ya unos años, efectivamente se podían presentar. Ello por cuanto estaba prevista su terminación en un breve plazo y tales infraestructuras no estaban ejecutadas.

En este contexto, el Defensor del Pueblo Andaluz formuló a la Alcaldía-Presidentencia del Ayuntamiento de Sevilla [Sugerencia](#) en el sentido de que, sin perjuicio, de las competencias en el ámbito de la movilidad que, preceptivamente, corresponden a ese Ayuntamiento y que como tales debe asumirlas de acuerdo con la legislación de régimen local y de seguridad vial, cuyo ejercicio es irrenunciable, dado el coste y titularidad de las infraestructuras que debían de estar ejecutadas o en curso de ejecución y que ni siquiera cuentan con proyecto aprobado, se intensificaran los contactos con la Consejería de Fomento y Vivienda y ADIF a fin de interesarse sobre los compromisos que, en relación con las mismas, estarían dispuestos a asumir y el plazo en el que, en su caso, se ejecutarían las obras.

Para el supuesto de que, por motivos conocidos, en la actualidad no pudieran construirse las citadas infraestructuras en los términos previstos, comprometidos e, incluso entendemos, algunas de ellas, contempladas en el PGOU



de Sevilla (aprobado en su día, además de por el Ayuntamiento, con carácter definitivo por la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes), consideramos que se debían buscar, basándose en el acuerdo y entendimiento entre Administraciones y en el marco de la legalidad, alternativas que, en coherencia con el objetivo de sostenibilidad, dieran una respuesta eficiente, en términos de movilidad, que permita reducir al máximo los efectos que el otorgamiento de la licencia de primera ocupación a la Torre Pelli va a provocar en la ciudad de Sevilla y en su entorno.

En todo caso, era preciso evitar que se originaran problemas que obligaran a la ciudadanía a tener que soportar las consecuencias de la licencia otorgada por el Ayuntamiento, sin que las Administraciones correspondientes asumieran los compromisos adquiridos de dotación de las infraestructuras previstas para impedir aquellos.

De esta resolución también dimos traslado a la Consejería de Fomento y Vivienda y a ADIF para su conocimiento, de los que sólo recibimos la siguiente respuesta de ADIF:

“Dando respuesta al apartado de “Sugerencia”, contenido en la Resolución remitida por esa Defensoría a la Corporación Municipal de Sevilla sobre los hechos objeto de la presente queja y cuyo contenido ha sido notificado a ADIF a fin de que por esta Entidad se expongan las cuestiones que afecten a su ámbito de competencia, le informo que la Línea de Cercanías C-2 Sevilla-La Cartuja se encuentra en servicio desde el mes de diciembre de 2011, habiéndose duplicado la vía para ancho convencional y construido la nueva Estación de San Jerónimo, así como los edificios de viajeros en las Estaciones Estadio Olímpico y La Cartuja.

Asimismo, le indico que se han iniciado los trámites para la licitación de un Estudio de viabilidad para la prolongación de la citada Línea C-2 hasta Blas Infante, lo que supondrá la llegada de transporte de Cercanías hasta el barrio de Los Remedios, donde conectaría con la Estación de Metro del mismo nombre”.

Es decir, respecto a esta infraestructura, cuya ejecución es de competencia estatal, lo único que se había hecho hasta este momento era iniciar los trámites para la licitación de un estudio de viabilidad. Aún en el supuesto de que todo el procedimiento se tramitara con carácter urgente y concluyera con su ejecución, no era posible que las obras precisas se pudieran llevar a cabo a corto plazo y por supuesto, en ningún caso, antes de la fecha de entrada en funcionamiento de las instalaciones y servicios de la Torre Pelli.

En cuanto a la respuesta del Ayuntamiento, del informe del Director General de Movilidad resultaba, como conclusión final y citando textualmente, que *“El futuro de la isla se acerca muy complejo teniendo en cuenta los planes previstos para ella. La edificabilidad y el crecimiento de la demanda descritos en el PGOU avanzan lentos pero sin pausa, mientras los planes de mejora de la movilidad que debieran estar basados en el transporte colectivo están paralizados, planes que la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía tiene la llave para su activación”.*

A la vista de ello y en tanto que no dispongamos de otra información que lo desmienta, los pronósticos en torno al posible problema de movilidad que se puede generar tras la entrada en funcionamiento de los servicios e instalaciones de la Torre Pelli, se van a cumplir inexorablemente. Y ello, por cuanto ADIF no va a tener ejecutadas las infraestructuras antes citada, ni tampoco la Consejería de Fomento y Vivienda había anunciado la ejecución de las infraestructuras de transportes inicialmente previstas.

Pese a ello, es lo cierto que, en su día, el Ayuntamiento de Sevilla, sin tener garantizada la ejecución de estas infraestructuras, procedió a la concesión de la licencia de obras que suponía el inicio de esta edificación, que tantos problemas de movilidad puede generar. Parece difícil justificar ante la ciudadanía esta precipitada decisión que ha llevado a que, -pese a la proliferación de normas sobre ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, tráfico y transportes, así como pese a la vigencia de un Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en su día tanto por el Ayuntamiento como por la, entonces, Consejería de Obras Públicas y Transportes y pese a la asunción de diferentes compromisos para la ejecución de sus previsiones por parte de las distintas Administraciones Públicas- unos meses antes de que se termine la edificación de la denominada Torre Pelli, nos encontremos en esta situación.

Desde luego, parece cuestionable que el problema generado se pueda salvar por el hecho de que, formalmente, se apruebe un “Plan de Movilidad” si éste no es suficiente para garantizar la funcionalidad



y movilidad sostenible del transporte en la Isla de la Cartuja y en sus conexiones con el resto de la ciudad.

Por ello, concluimos, que no es posible considerar que nuestra sugerencia hubiera sido aceptada, pues no se aprecian medidas efectivas para garantizar a la ciudadanía que se va a poder dar una respuesta eficiente, en términos de movilidad sostenible, a los problemas de transporte y tráfico que se van a crear por los motivos ya aludidos, por lo que procedimos a incluir la queja en este Informe Anual, comunicando a todas las Administraciones afectadas, que esperábamos que si finalmente, se generan problemas de movilidad y que tendrá que soportar, la ciudadanía, se asuman y exijan las responsabilidades al no adoptar en su momento las medidas necesarias para impedirlos.

...