



## 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 desprende 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 Algarrobo, en el municipio almeriense de Carboneras, situado dentro del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

Aunque hemos recibido un total de 455 quejas, lógicamente no hemos podido analizar la situación 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 Algarrobo 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.

...