

BOLETÍN OFICIAL B O P A

BOLETÍN OFICIAL



PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

SUMARIO

RELACIÓN CON ÓRGANOS E INSTITUCIONES PÚBLICAS

DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

- 9-14/OIDC-000001, Informe Especial del Defensor del Pueblo Andaluz relativo a seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en los espacios urbanos peatonales de las ciudades andaluzas

2

RELACIÓN CON ÓRGANOS E INSTITUCIONES PÚBLICAS

DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ

9-14/OIDC-000001, Informe Especial del Defensor del Pueblo Andaluz relativo a seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en los espacios urbanos peatonales de las ciudades andaluzas

A tramitar ante la Comisión de Fomento y Vivienda

Sesión de la Mesa del Parlamento de 3 de septiembre de 2014

Sesión de la Junta de Portavoces de 3 de septiembre de 2014

Orden de publicación de 4 de septiembre de 2014

PRESIDENCIA DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

La Mesa del Parlamento de Andalucía, en sesión celebrada el día 3 de septiembre de 2014, ha conocido el Informe Especial del Defensor del Pueblo Andaluz 9-14/OIDC-000001, relativo a seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en los espacios urbanos peatonales de las ciudades andaluzas, enviado a esta Cámara al amparo de lo dispuesto en el artículo 31.2 de la Ley 9/1983, del Defensor del Pueblo Andaluz, en relación con el artículo 12.2 de su Reglamento de Organización y Funcionamiento.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 183.4 del Reglamento de la Cámara, la Junta de Portavoces, en sesión celebrada el día 3 de septiembre de 2014, ha acordado que su tramitación se lleve a cabo en la Comisión de Fomento y Vivienda.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 31.3 de la Ley 9/1983, de 1 de diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz, se ordena su publicación en el *Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía*.

Sevilla, 4 de septiembre de 2014.

El Letrado Mayor del Parlamento de Andalucía,
José Antonio Víboras Jiménez.

**INFORME ESPECIAL DEL DEFENSOR DEL PUEBLO ANDALUZ
SOBRE SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL EN LOS ESPACIOS URBANOS
PEATONALES DE LAS CIUDADES ANDALUZAS**

ÍNDICE GENERAL

1. Presentación.	6
2. Metodología.	13
3. Disfuncionalidades y riesgos que condicionan y afectan a la seguridad, accesibilidad y calidad ambiental del espacio peatonal.	16
3.1. La necesidad de garantizar la seguridad de los itinerarios peatonales.	16
3.1.1. Información remitida por los Ayuntamientos.	16
3.1.1.1. Primera pregunta.	17
3.1.1.2. Segunda pregunta.	21
3.1.1.3. Tercera pregunta.	25
3.1.1.4. Cuarta pregunta.	28
3.1.1.5. Quinta pregunta.	35
3.1.1.6. Sexta pregunta.	42
3.1.2. Consideraciones en torno a las respuestas de los Ayuntamientos.	51
3.1.2.1. Inexistencia de planificación eficaz.	51
3.1.2.2. Actuaciones aisladas.	51
3.1.2.3. Posición favorable a una estrategia integrada en el espacio peatonal.	52
3.1.2.4. Inadecuada localización del mobiliario urbano.	53
3.1.2.5. Participación y sensibilidad social.	53
3.1.2.6. Señales defectuosas.	54
3.1.2.7. Deficiencias y responsabilidad patrimonial en el espacio peatonal.	55
3.1.2.8. La ocupación de hecho y/o la usurpación del espacio peatonal.	58
3.1.2.9. Los efectos de la “Ley antitabaco”.	59
3.1.2.10. Seguridad peatonal y uso de la bicicleta.	60
3.1.2.11. Desplazamiento peatonal y tráfico rodado.	61
3.1.2.12. La utilización de las TIC en el espacio peatonal.	63
3.1.2.13. Alcohol, drogas y seguridad vial.	64
3.2. La accesibilidad del espacio peatonal desde la perspectiva de la discapacidad.	65
3.2.1. Consideraciones previas	65

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

3.2.2. Respuestas al cuestionario por parte de las asociaciones de personas discapacitadas.	68
3.2.2.1. Primera pregunta.	69
3.2.2.2. Segunda pregunta.	71
3.2.2.3. Tercera pregunta.	71
3.2.2.4. Cuarta pregunta.	72
3.2.2.5. Quinta pregunta.	73
3.2.3. Valoraciones sobre la accesibilidad según la información remitida por las asociaciones de personas discapacitadas.	74
3.2.3.1. Primera pregunta.	75
3.2.3.1.1. Ocupación abusiva del espacio público peatonal.	75
3.2.3.1.2. Ocupación por instalaciones de distinta naturaleza.	75
3.2.3.1.3. Ocupación de zonas de aparcamiento por contenedores e invasión de espacios peatonales por vehículos.	76
3.2.3.1.4. Ubicación de los contenedores y diverso mobiliario urbano.	76
3.2.3.2. Segunda pregunta.	76
3.2.3.2.1. Ausencia de bancos y mobiliario urbano de descanso para personas.	77
3.2.3.2.2. Zonas de adaptación muy limitadas.	77
3.2.3.2.3. Edificios de titularidad pública.	77
3.2.3.3. Tercera pregunta.	77
3.2.3.4. Cuarta pregunta.	79
3.2.3.5. Quinta pregunta.	80
3.3. La calidad ambiental del espacio peatonal.	80
3.3.1. La contaminación visual del patrimonio histórico y del paisaje urbano.	81
3.3.2. Contaminación atmosférica.	83
3.3.3. Contaminación acústica.	85
3.3.4. Zonas verdes y espacios libres públicos.	88
4. Ciudad y género.	91
5. Movimiento asociativo peatonal.	94
5.1. A Pata, Asociación de Peatones de Córdoba.	95
5.2. Camina, Asociación peatonal de Granada.	97
6. Resoluciones.	100
6.1. Valoración general.	100

6.2. Resoluciones.	102
6.2.1. Resoluciones sobre necesidad de garantizar la seguridad de los itinerarios peatonales.	102
6.2.2. Resoluciones en materia de accesibilidad.	104
6.2.3. Resoluciones sobre calidad ambiental del espacio urbano.	106
6.2.3.1. Contaminación visual.	106
6.2.3.2. Contaminación atmosférica.	108
6.2.3.3. Contaminación acústica.	108
6.2.3.4. Resoluciones sobre zonas y espacios libres.	109
6.2.4. Resoluciones sobre los sistemas de transportes públicos.	110
6.2.5. Participación de la ciudadanía en la implantación y diseño de los espacios peatonales y la apuesta por un modelo de movilidad sostenible.	111
6.2.6. Perspectiva de género.	112
7. Anexos	113
Anexo I. Referencias normativas.	113
Anexo II. Anexo fotográfico.	116

1. PRESENTACIÓN.

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.

Esta finalidad puede resultar paradójica en unos momentos en los que, mediante la planificación urbanística y los planes de movilidad, nunca se habían creado, como hasta ahora, tantos espacios peatonales, muchos de ellos en zonas de especial relevancia urbana, como son los centros de nuestras ciudades.

Así, en los últimos años, hemos visto crecer ese espacio libre de vehículos de motor, puesto a disposición de la población con el objetivo de que se pueda desplazarse y realizar distintos usos peatonales de manera segura y en un entorno de calidad ambiental, tal y como demandan las exigencias de sostenibilidad, como principio rector de toda política de movilidad.

Ni que decir tiene que esa incipiente, pero cada vez más ambiciosa, política de sostenibilidad se ha venido enmarcando en un amplio marco jurídico centrado en disposiciones estatales, autonómicas y, por vía de ordenanzas locales, que han generado un escenario normativo, mejorable como toda norma lo es, pero más que suficiente para que efectivamente nuestras ciudades estén en condiciones de garantizar unos niveles adecuados de seguridad, accesibilidad y calidad ambiental en estos espacios.

Sin embargo, la realidad de la ciudad vivida cotidianamente se impone tozudamente sobre el amplio, a veces laberíntico, acervo normativo existente y también lo hace, con una impunidad nada disimulada, sobre las “cartas”, programas, declaraciones, discursos y promesas que dan por hecho que la entrada en vigor de la norma, o el compromiso público adquirido, transformará «per se» la realidad heredada en el modelo configurado legalmente y asumido como propio por los poderes públicos.

Y es que, ya lo hemos dicho, los hechos se imponen a la norma y al discurso y cuando caminamos por itinerarios peatonales observamos con frecuencia la situación de abandono en que se encuentra el mantenimiento y conservación de estos espacios; las extralimitaciones en las autorizaciones de instalaciones de mesas, sillas, veladores por parte de muchos de sus beneficiarios; los abusos en los reclamos publicitarios de comercios que, ante la crisis que nos está afectando, intentan llamar la atención sobre los productos que se ofertan en el interior de sus locales; en ocasiones, autorizaciones no suficientemente ponderadas; el uso compartido de la bicicleta de tales espacios peatonales con los riesgos que, para ciclistas y peatones, supone esta opción; la desatención a un sinnúmero de pequeños obstáculos que surgen en la vía pública, tales como desniveles en la solería, ausencia de alcorques en los árboles, registros sin tapadera, “restos” de instalaciones ya inutilizadas como farolas, señales, protectores, etc. Todo ello hace que esa pretendida calidad y seguridad del espacio peatonal se encuentre lejos de los niveles deseables.

Junto a ello, esos pasos de cebra ubicados en lugares con escasa visibilidad, o cerca de intersecciones con vías que hacen que aumente el riesgo de accidentes cuando no están resueltos técnicamente de forma adecuada; la estrechez de las aceras; las señales equívocas o mal colocadas; las autorizaciones de límites de

velocidad excesivas o inadecuadas; las disfuncionalidades en las señales semafóricas; el consumo de drogas, bebidas alcohólicas y medicamentos sin una prevención adecuada sobre el riesgo que conlleva desplazarse peatonalmente bajo los efectos de estas sustancias, etc., que tanta negativa incidencia tiene en la seguridad vial.

En lo que concierne a la accesibilidad del espacio público peatonal, que es un estándar de referencia para valorar su calidad y funcionalidad, no mencionaremos aquí, pues a ello vamos a dedicar más adelante unas páginas en este Informe Especial al Parlamento de Andalucía, lo lejos que estamos de alcanzarla, tantos años después de que entrara en vigor la Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos (en adelante LISMI)¹ y el arsenal normativo que le ha seguido, aprobado por el Estado, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos, tan proclives a crear normas garantistas de la accesibilidad con un nivel técnico bastante aceptable, como reacios a velar por su cumplimiento efectivo con todo el rigor y la energía que exige una ciudad de todas, y para todas, las personas.

No somos cicateros en reconocer la infinidad de actuaciones realizadas en este ámbito, pero no podemos estar satisfechos: con la desigualdad no cabe la connivencia, ni la autocomplacencia, cuando todavía existen, como manifestamos hace ya 18 años en el primer Informe sobre accesibilidad que se realizó en este país², tantas y tantas “barreras para la vida”, como una Diputada calificó a estos obstáculos que impiden el pleno disfrute de los derechos y libertades de muchas personas. El tiempo que se pierde en garantizar eficazmente los derechos sociales no es recuperable.

En fin, tampoco nos extenderemos aquí en la cuestión relativa a la calidad ambiental de nuestro espacio peatonal. Se trata de una temática que desborda los límites de este Informe Especial y exigiría varios informes sectoriales, por la entidad de los problemas que plantea. Sólo dedicaremos unas páginas que, aún siendo claramente insuficientes para acercarnos al problema, no hemos querido dejar de incluirlas pues la calidad de este espacio no se puede entender si obviamos la clave ambiental. Nos referimos a cuestiones vitales como el problema de la contaminación atmosférica, la emisión de gases de efecto invernadero, la contaminación acústica, los riesgos para la salud, la contaminación visual del espacio y del paisaje de los inmuebles de valor histórico, patrimonial y/o cultural, la limpieza y conservación de estos espacios, etc.

Tal y como recuerda la Unión Europea, *“La mayoría de las ciudades se enfrentan a toda una serie de problemas ecológicos comunes de carácter básico, en particular preocupaciones en cuanto a la calidad del aire, niveles de ruido elevados, congestión del tráfico, emisiones de GEI, pérdida y degradación de la biodiversidad, escasez de agua, inundaciones y tormentas, reducción de zonas verdes, lugares contaminados, zonas industriales abandonadas y gestión inadecuada de los residuos y de la energía”*³.

¹ Norma derogada por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su Inclusión Social.

² Informe Especial al Parlamento de Andalucía *Las Barreras en Andalucía: La Accesibilidad y Eliminación de las Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y en el Transporte en Andalucía*, noviembre de 1994. Todos los Informes Especiales al Parlamento de Andalucía y los Estudios que ha realizado esta Institución pueden consultarse en página web www.defensordelpuebloandaluz.es, dentro de Qué hacemos, Nuestros Informes y Estudios.

³ Decisión 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta» (DO L354/171, de 28 de diciembre de 2013). Acción 91, Anexo “VIII Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta»”.

¿Adónde queremos ir con todo ello? Es muy sencillo, se trata de recordar que un espacio público no es sólo peatonal porque se haya declarado la exclusión o la prohibición de circulación de vehículos de motor por su superficie, sino que la consideración de espacio peatonal de calidad pasa necesariamente porque posea unos adecuados e imprescindibles estándares de seguridad, de accesibilidad, de eficiencia, limpieza, adecuado mantenimiento, etc. Dicho de otra manera, no peatonalizamos ciudad por el mero hecho de que prohibamos la circulación de vehículos de motor, cambiemos la pavimentación o instalemos un determinado mobiliario urbano. Peatonalizar es apostar por un nuevo modelo de ciudad que fija, como uno de sus grandes puntos de referencia, ser una ciudad habitable, compartida por la ciudadanía y, territorial y urbanísticamente, sostenible.

El largo e ineludible camino hacia la movilidad urbana sostenible exige más espacio peatonal, transporte alternativo al vehículo privado, fundamentalmente transporte colectivo, uso de la bicicleta y fomento del desplazamiento peatonal, incorporación de las TIC a la ordenación del tráfico y el control adecuado de la contaminación atmosférica y acústica, etc., pero si no somos capaces de poner en marcha estas medidas sin unos estándares de calidad, seguridad vial y accesibilidad adecuada, el camino se alargará indefinidamente en el tiempo y la adhesión de la ciudadanía a las medidas adoptadas será muy débil.

Las políticas públicas de movilidad no pueden ser medidas de imagen, concretadas muchas veces en pequeñas actuaciones sin continuidad en el desarrollo urbano y en el tiempo, publicaciones de guías y vídeos de movilidad, o declaraciones en las que se publicita el interés de los Ayuntamientos en el fomento de medidas alternativas a los transportes tradicionales, por más que tales gestos sean aconsejables y coadyuven al cumplimiento de los grandes objetivos a largo plazo. No se trata de manifestar que se está actuando ante el cambio climático porque se anuncie la compra de unos cuantos vehículos eléctricos de uso institucional, o se trace un carril bici que, por su escaso desarrollo, o su uso meramente periférico, no tenga operatividad social, o se inaugure un espacio peatonal configurado como una “isla” sin vehículos de motor en un “océano motorizado”.

Una política pública de movilidad supone una conciencia del problema, un conocimiento profundo de la realidad que se quiere cambiar y de los efectos directos e indirectos que la intervención va a generar, una estrategia para resolverla, un programa de ejecución, seguimiento y evaluación de resultados a corto, medio y largo plazo. Pero supone, sobre todo, un compromiso serio, verificable en el día a día, de forma que la ciudadanía perciba directamente el cambio en la calidad ambiental, en la seguridad y accesibilidad de los itinerarios por los que transita diariamente sin trabas ni obstáculos. Se trata de que la población sienta que se está transformando realmente el modelo de ciudad.

Para esto, continuando con la reflexión crítica que estamos haciendo, no basta con aprobar planes de movilidad y/o de accesibilidad si éstos no están dotados presupuestariamente y calendarizados en su ejecución. Es preciso evitar compromisos formales de los responsables públicos con un determinado modelo de ciudad que, por ser el más aceptado política y socialmente, se aparenta que se asume pero sin acompañarlo de medidas de calado precisas para ejecutarlo.

La movilidad sostenible y la accesibilidad exigen medidas de gran entidad que van a generar un amplio debate en la ciudadanía y que requieren un tiempo de adaptación y, por supuesto, un amplio consenso sobre el que se orienten. Se entienda esto o no, la perdurabilidad en el tiempo y la aceptación por la ciudadanía de

toda decisión pública que quiera transformar una realidad social dependerá, en gran medida, del consenso social alcanzado.

Por ello, hay que conocer muy bien la realidad que queremos, en unos casos, proteger y, en otros, cambiar, determinar unos objetivos enfocados a garantizar esa seguridad y accesibilidad de la que venimos hablando, pero también esa sostenibilidad que pasa, necesariamente, por medidas tales como la restricción y/o prohibición, según los casos, del uso del vehículo a motor, singularmente el del transporte privado, las limitaciones de velocidad como medida imprescindible para bajar los altos índices de siniestralidad, la disminución de la contaminación atmosférica y la lucha contra el cambio climático, el control de la contaminación acústica, etc.

Aumentar la sostenibilidad de las ciudades de la Unión Europea en el horizonte “Europa 2020” exige ponerse a trabajar, ya, como lo están haciendo muchas ciudades europeas, en la hoja de ruta que marca la sostenibilidad y que pasa, como reconocen las Instituciones Comunitarias, por aplicar “*políticas de ordenación y diseño sostenibles del espacio urbano, incluidos enfoques innovadores para el transporte colectivo urbano y la movilidad, edificios sostenibles, eficiencia energética y conservación de la biodiversidad urbana*”⁴.

Pues bien, uno de los pilares para alcanzar ese objetivo del plan de movilidad sostenible, que supone introducir cambios drásticos, en el modelo de transporte en conexión con el modelo de ciudad al que queremos ir y ello no es posible que alcance sus objetivos sin la complicidad y consenso de la sociedad y para ello, para generar esa credibilidad, deben aportar los poderes públicos todos los esfuerzos que sean necesarios partiendo de una amplia participación pública en la configuración de ese modelo al que se pretende llegar.

Pues bien, el primer paso para conocer esa realidad es investigar con rigor los usos, comportamientos, demandas, tiempos, etc., de los desplazamientos a pie de la población y con tal fin es preciso construir una metodología centrada en “saber más” de la movilidad peatonal, no dudando en acudir a las TIC para, desde la monitorización y la información inteligente obtenida, a tiempo real y a través de las encuestas a pie de calle y otros medios de investigación, conocer y fijar modelos estándares que permitan construir sobre ellos una estrategia de protección y fomento de los desplazamientos y usos peatonales.

Existe un malestar ciudadano que trasciende, cada vez con más frecuencia, a los medios de comunicación sobre el modelo de ciudad que se quiere implantar y los problemas recurrentes que, en el día a día, tienen lugar en este espacio, sin que “los *problemas cotidianos*” encuentren una respuesta desde el poder público, ya sea porque exigiría un importante esfuerzo de coordinación entre los distintos servicios, ya porque se considere un problema no prioritario, en comparación con los problemas que es necesario atender con urgencia, ya porque no se quiere asumir el debate, la controversia y las luchas de intereses que confluyen en este ámbito.

Todos conocemos el contenido de las quejas más frecuentes sobre el deterioro del espacio público peatonal, las dificultades que éste ofrece para los desplazamientos a pie –de las que nos hacemos eco en este Informe Especial–, las malas prácticas en la ubicación del mobiliario urbano, mesas y sillas, etc., la necesidad de reforzar el transporte público colectivo, la conveniencia de implantar el carril bici, etc., la urgencia de incorporar las TIC al ámbito de la movilidad, los problemas relacionados con la contaminación atmosférica,

⁴ La Decisión 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de noviembre de 2013, ya citada, menciona una larga serie de medidas para alcanzar ese objetivo, que incluimos en el Anexo normativo de este Informe Especial.

acústica, etc., pero ¿estamos dispuestos realmente, en la práctica, a atender todas estas demandas aunque impliquen cambios en el modo en que, hasta ahora, concebimos y vivimos en la ciudad? ¿Se considera que es un problema de entidad que debe atenderse o, por el contrario, se puede posponer «sine die» porque hay otras cuestiones “más urgentes” que deben ser atendidas prioritariamente?

Evidentemente, hay quien puede decir que hay problemas de bastante entidad relacionados con los derechos sociales, como bien conoce esta Institución, pero si para los grandes retos del Estado de Bienestar decimos que no poseemos medios para alcanzarlos y los problemas cotidianos, en la mayoría de los casos subsanables sin un gran coste económico, tampoco los atendemos porque tenemos otras prioridades, ¿quién tutela y cómo los logros alcanzados y los objetivos por conseguir en el Estado Social en el que se configura constitucionalmente nuestro país, según el art. 1.1 CE? ¿Cómo vamos a apostar por un cambio en el modelo productivo, la lucha contra el cambio climático y la contaminación acústica, la protección del medio ambiente si no entendemos que todo ello empieza, en gran medida, por comprender que existe otra manera de concebir el funcionamiento de nuestras ciudades, empezando por las políticas de movilidad?

Siguiendo con esta reflexión, ¿realmente creemos que es un problema de escasa entidad la segregación espacial que generan las barreras en las infraestructuras y en el transporte respecto de las personas con movilidad reducida? ¿Los riesgos para la seguridad vial de los confiados transeúntes originados por problemas de diseño y estructurales es una cuestión que se puede dejar aparcada hasta tiempos mejores? ¿La apuesta por el carril bici y por un transporte público colectivo de calidad, como aliados imprescindibles de la política de sostenibilidad, debe dejarse para mejor ocasión?

La Constitución y el Estatuto de Autonomía para Andalucía son de obligado cumplimiento en todo su contenido normativo y no podemos aceptar que algunos de los derechos reconocidos en estas normas van a ser aparcados para garantizarlos en otro momento, según las circunstancias. La ciudadanía tiene derecho a exigir que los poderes públicos garanticen todos y cada uno de los derechos contenidos en el Título I de la Constitución y del Estatuto de Autonomía para Andalucía⁵, pues con independencia del valor individualizado de cada uno de estos derechos, existe una transversalidad e interrelación entre todos ellos. Es decir, la Constitución creó un «status» de derechos para toda la ciudadanía, que los poderes públicos tienen que garantizar, por más que su desarrollo normativo determine su conformación real y efectiva dentro del marco establecido por los contornos legales de ese desarrollo legal.

⁵ Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de Reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (BOE 68, de 20 de marzo de 2007 y BOJA 56, de 20 de marzo de 2007). El nuevo Estatuto muestra una extraordinaria preocupación por la sostenibilidad y la cuestión ambiental, que se escenifica en que tales cuestiones están presentes en varios preceptos; de hecho, dedica a este derecho todo un Título, el VII, e incluye referencias en distintos preceptos y al margen de éste, como el art. 9 (Derechos); art. 10 (Objetivos básicos de la Comunidad Autónoma, aptdo. 3, 7º; art. 28 (Medio ambiente); art. 36 (Deberes), aptdo. 1.b); art. 57 (Medio ambiente, espacios protegidos y sostenibilidad) y 92 (Competencias propias de los municipios). Ello sin perjuicio de los preceptos que hacen referencia a la sostenibilidad, como los arts. 56.1 (Vivienda y sostenibilidad), 10.3.5º (Prestación de los recursos bajo el principio de sostenibilidad) o la necesidad de hacer un uso sostenible de los recursos como el art. 37.1.19º (Principios rectores en relación con el consumo), art. 48 (Agricultura, ganadería, pesca y desarrollo rural), art. 157.2.1º (Principios y objetivos básicos de la política económica), art. 196 (uso sostenible de los recursos naturales), art. 197 (Producción y desarrollo sostenible), art. 202 (Desarrollo rural), art. 203 (Uso efectivo del suelo y sistemas integrales de transporte), art. 204 (Utilización racional de los recursos energéticos).

En el caso que nos ocupa, el derecho a transitar por ciudades seguras, limpias, accesibles y con un entorno de calidad ambiental, está íntimamente relacionado con el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado (art. 45 CE) en el espacio urbano, el derecho a disfrutar del ocio como el derecho a la protección de la salud (art. 43 CE), a la conservación y promoción del patrimonio histórico (art. 46 CE) y, cuando el problema lo contemplamos en términos de accesibilidad, estamos pensando en la necesidad de facilitar la integración y el acceso a la ciudad a las personas discapacitadas (arts. 49 y 14 CE).

Y, desde luego, el marco constitucional en el que se encuadran estos derechos permite percibir la extraordinaria relación, o transversalidad, que hay entre ellos hasta el punto de que es difícil entender nuestro modelo de estado social (art. 1.1 CE) si no comprendemos que todos y cada uno de esos derechos, de acuerdo con su configuración legal, son imprescindibles, están interrelacionados y que su garantía real y efectiva marca el camino del compromiso de los poderes públicos y de la sociedad civil⁶, con el respeto al propio modelo que aquél configura.

Centrándonos en el derecho constitucional a la igualdad, no hemos querido dejar pasar la ocasión en este Informe Especial de reivindicar, una vez más, la necesidad de garantizar la accesibilidad en el espacio público para ese 9 %, aproximadamente, de la población que está afectada por alguna discapacidad con carácter temporal o permanente⁷.

Lo cierto es que, más de treinta años después de aprobarse nuestra Constitución, en cuyo art. 49 se contempla la obligación de los poderes públicos de garantizar para las personas discapacitadas el disfrute de todos los derechos contemplados en la Constitución, y pese a las actuaciones y logros conseguidos, la ciudad accesible, la ciudad para todos, es un objetivo que está todavía muy lejos de alcanzarse.

Por otro lado, junto a las personas discapacitadas hay dos colectivos para los que, por diferentes motivos, es muy necesario garantizar que las zonas e itinerarios peatonales reúnan las debidas garantías de idoneidad: son las personas mayores (mencionadas en el art. 50 CE en lo que respecta a la obligación de los poderes públicos de garantizar su suficiencia económica y bienestar) y menores (mencionados en el art. 39.4 CE en lo que respecta a que gocen de la protección prevista en los acuerdos internacionales), por los indudables riesgos que, para ellas, suponen las disfuncionalidades existentes en este espacio.

En fin, a modo de breve recapitulación y sin ánimo de agotar todos los aspectos de interés que motivan este Informe Especial, vamos a recordar algunas ideas que están en la base del mismo:

El modelo de ciudad sostenible va a exigir la adopción de medidas de gran calado que deben basarse en el conocimiento y en la sensibilización de todos los sectores sociales sobre la necesidad, urgente, de ese cambio que aquél implica.

Por tanto, es preciso generar las adecuadas técnicas y metodologías de investigación que, a partir del conocimiento de los comportamientos y motivaciones de las personas que se desplazan a pie y los usos

⁶ Constitución Española, art. 1.1: «España se constituye en un Estado social y democrático de Derecho, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico la libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político». Constitución Española, art. 9.1: «Los ciudadanos y los poderes públicos están sujetos a la Constitución y al resto del ordenamiento jurídico».

⁷ A esta conclusión llegó esta Institución en el Informe Especial al Parlamento de Andalucía *El Parque Residencial Sin Ascensor en Andalucía: Una Apuesta por la Accesibilidad*, tras extrapolar los datos de la Encuesta sobre Discapacidades, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008, elaborada por el INE.

peatonales que realizan, permitan diseñar estrategias, convirtiéndolas en el motor que impulse y consolide la inevitable apuesta por el desarrollo sostenible.

Desde esa información –en la que será imprescindible conocer, además de las necesidades de los colectivos ya mencionados, la hasta ahora ausente perspectiva de género– se podrá generar la necesaria sensibilización de los poderes públicos y de la sociedad civil sobre las ventajas y extraordinarias oportunidades que ofrece ese cambio de modelo.

Información y sensibilización permitirán contemplar la toma de decisiones sobre el espacio peatonal con criterios que contemplen toda la complejidad de aspectos que convergen en éste: seguridad vial, accesibilidad, calidad ambiental, protección del medio ambiente lo que, a su vez, afectará a la calidad de vida de la ciudadanía.

De acuerdo con ello, esa diversidad subyacente de aspectos que deben ser contemplados en las estrategias que se diseñan exige que estos sean adaptados con criterios de transversalidad en su diseño y de coordinación en su ejecución; de lo contrario, las disfuncionalidades derivadas del análisis y actuaciones excesivamente sectorizadas limitan extraordinariamente la eficiencia en la consecución de los objetivos trazados.

Llegados a este punto, también queremos trasladar a nuestro comisionante, el Parlamento de Andalucía, una reflexión que nos parece esencial tratándose de un cambio drástico en el modo de entender nuestras ciudades al otorgar tanto protagonismo al espacio peatonal: consideramos que la participación de la ciudadanía y el consenso social en un espacio en el que convergen tantos intereses como los que están presentes en nuestra sociedad, tienen que ser, cualquiera que sea el esfuerzo que ello conlleve, las premisas y el soporte del modelo por el que apostemos.

El empoderamiento jurídico y social de la ciudadanía andaluza, que tiene por cimiento una emancipación ganada y asumida, exige, hoy más que nunca, que se cuente con ella de manera decisiva y visible en la toma de decisiones que afecta a sus intereses individuales y colectivos. Olvidar esta exigencia irrenunciable conduce, inevitablemente, a que las personas destinatarias de las normas y de las decisiones políticas no sientan éstas como propias. La buena administración y el modelo de administración democrática exigen ese esfuerzo de facilitar una participación sincera, real y efectiva de toda la ciudadanía.

Hasta aquí hemos comentado, de alguna manera, la motivación de este Estudio, pero no queremos concluir esta presentación sin agradecer muy sinceramente, pues es una parte esencial del mismo, la colaboración eficaz que hemos tenido para poder realizarlo de los propios Ayuntamientos, asociaciones de personas discapacitadas y asociaciones en defensa de los derechos de las personas que se desplazan a pie a las que, esperamos, pueda ser de alguna utilidad este Informe Especial, al tiempo que pedimos disculpas por los errores e inexactitudes que hayamos podido cometer al trasladar y/o valorar la información tan valiosa que nos han prestado.

Esperamos pues, en resumen, que con este Informe Especial ayudemos a “crear conciencia” sobre los problemas y retos que plantean las cuestiones que aquí abordamos y la necesidad de afrontarlas. El primer paso para ello es trasladar al Parlamento de Andalucía, conforme al modelo en el que se configura este Comisionado, nuestra visión de la situación en que se encuentran, desde la perspectiva de la seguridad, la accesibilidad y la calidad ambiental, los espacios peatonales en nuestras ciudades y la incidencia que las deficiencias detectadas suponen en los derechos constitucionales y estatutarios que los poderes públicos

deben garantizar a la ciudadanía. El segundo paso es poner en marcha los instrumentos y las medidas, de toda índole, necesarias para que la ciudadanía perciba y sienta, con claridad, que las normas y los compromisos de nuestros representantes, es decir las políticas públicas, cuya trascendencia desde aquí reivindicamos, son socialmente imprescindibles y pueden cambiar el perfil de la ciudad heredada hacia un modelo de ciudad habitable, sostenible y compartida por toda la ciudadanía.

2. METODOLOGÍA.

Dependiendo de la naturaleza del Informe Especial, en esta Institución seguimos muy distintas metodologías a la hora de realizar este tipo de trabajos.

Así, a veces lo que se pretende investigar es la presunta vulneración de derechos respecto de un colectivo determinado, lo que exige, además de la petición de una serie de informes, una investigación exhaustiva de campo para determinar la entidad del problema y su repercusión en el colectivo que se pretende proteger (por ejemplo, nuestro Informe Especial al Parlamento de Andalucía sobre *El Alojamiento y la Vivienda de los Trabajadores Inmigrantes en el Poniente Almeriense y Campo de Níjar*, que realizamos en febrero de 2001).

En otras ocasiones el objeto de nuestra actuación es buscar y articular procedimientos e instrumentos garantistas para proteger un derecho que, sabemos, se está vulnerando pero cuya protección, desde una perspectiva metodológica o, si se quiere, de intervención, no está bien definida. Nuestra aportación consistiría, en tal caso, en facilitar una propuesta metodológica o, por utilizar términos actuales, una hoja de ruta para afrontar el problema (sirva como ejemplo nuestro Informe Especial al Parlamento de Andalucía sobre *Chabolismo en Andalucía*, de diciembre de 2005).

Otras veces pretendemos poner al descubierto, desvelar, una realidad que tenemos delante, con la que nos enfrentamos día a día pero que está relativamente oculta o es invisible como problema social lo que, sin duda, hace que se agraven sus efectos. Tal ocurrió con el Informe Especial al Parlamento de Andalucía sobre *El Parque Residencial Sin Ascensor en Andalucía: una Apuesta por la Accesibilidad* (septiembre de 2010), donde pusimos al descubierto que, en torno al 50% de los inmuebles de tres o más plantas en nuestra Comunidad Autónoma, carecían de ascensor.

Ocasionalmente, la finalidad de nuestros informes es que se adopten medidas para subsanar las deficiencias que afectan a la prestación de un servicio público y que, con motivo de ese Informe, se ponen de manifiesto. A ello respondería, por ejemplo, el Informe al Parlamento de Andalucía sobre *La Situación de las Listas de Espera de Prótesis de Cadera en Andalucía* (diciembre de 1992).

Aquí, en este supuesto, podríamos hablar de un informe híbrido. De un lado, denunciarnos, a partir del trabajo de campo realizado, de nuestras experiencias personales y del histórico de quejas recibidas, las disfuncionalidades en el espacio peatonal de las ciudades andaluzas. Pero, también, desvelamos que, de alguna manera, gran parte de estos problemas, aún formando parte de nuestra realidad cotidiana, se han vuelto invisibles salvo para las personas que padecen sus consecuencias. Tal es el caso de la accesibilidad que, a veces, parece más un problema del pasado pero que, desgraciadamente, sigue estando presente en el día a día de las personas con movilidad reducida.

El problema está ahí, lo vive y sufre la ciudadanía todos los días, es objeto de múltiples comentarios en los medios de comunicación pero, sin embargo, no se percibe, a pesar de las importantes medidas adoptadas, que haya una voluntad decidida para solucionarlo. En muchas ocasiones ni siquiera se tiene claro quién debe afrontar una solución, pues si bien es cierto que, en un Estado Social y Democrático de Derecho (art. 1.1 CE), los poderes públicos tienen, o deben tener, un protagonismo en su papel garantista de los derechos constitucionales y estatutarios, no podemos olvidar el extraordinario papel que debe desarrollar la propia sociedad de cara a asumir un rol coherente con el modelo constitucional. No en vano, el art. 9 CE nos recuerda que la Constitución vincula tanto a los poderes públicos como a la sociedad.

Pero, además, este Informe, posee la peculiaridad de que, junto a esas denuncias sobre las deficiencias existentes en nuestro espacio peatonal y a ese interés en desvelar los problemas que, en el día a día, se encuentra la ciudadanía andaluza con movilidad reducida al desplazarse por la ciudad, ha querido incluir también una serie de reflexiones y comentarios sobre la calidad ambiental de este espacio y la necesidad de abordar su tratamiento desde una perspectiva nueva de concebir la ciudad.

Este tercer aspecto que finalmente hemos incluido por considerarlo inexorablemente asociado al concepto de ciudad sostenible, tan unido al de ciudad peatonal, no se analiza con una metodología de investigación basada en datos y valoraciones ofrecidas por la Administración o verificadas en su trabajo de campo por los asesores de la Institución. Ello, por cuanto afrontar toda la complejidad que conlleva un análisis serio y riguroso de los aspectos ambientales del espacio peatonal hubiera desbordado completamente las características de este Informe Especial que, en un principio, quisimos dedicar a analizar, desde una visión crítica, la seguridad y accesibilidad del espacio peatonal en las ciudades andaluzas.

Es más, pensamos que los distintos aspectos que inciden negativamente en la calidad del medio ambiente urbano (contaminación atmosférica, acústica, impacto visual, zonas verdes y espacios libres, etc.) exigirían, cada uno de ellos, la realización de un Informe Especial con un método de investigación adecuado. Así las cosas, teníamos otra opción: no contemplar, por no haber realizado una investigación exhaustiva de la calidad ambiental de este espacio. Sin embargo, esto nos pareció demasiado drástico y realizar un informe sobre un espacio tan sensible y unido a los cambios que se están produciendo en todo el mundo en la nueva forma de entender nuestras ciudades, tanto por motivos ambientales como por razones de sociabilidad y calidad de vida de la ciudadanía exigía que, al menos, dedicáramos unas páginas a estas cuestiones.

Por tanto, la parte en la que reflexionamos sobre la calidad ambiental de nuestras ciudades obedece tanto a la complementariedad que estos aspectos ofrecen para diseñar un espacio peatonal de calidad, como a la oportunidad de hablar, a propósito de un espacio que nos concierne a todos, sobre el contexto en el que se debe afrontar el diseño de estos espacios. Con ese objetivo, pero también con estas limitaciones, deben leerse las informaciones, valoraciones y resoluciones que hemos incluido en este Informe en torno a la calidad ambiental de los itinerarios y demás espacios peatonales.

Para realizar este Informe Especial, las fuentes de información han sido, fundamentalmente, asociaciones de personas afectadas directamente por esta problemática, como la Confederación de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Andalucía (CAMF-COCEMFE), que ya en distintas ocasiones ha colaborado con esta Institución en materia de accesibilidad; las asociaciones de defensa de los derechos de las personas que se desplazan a pie y, por supuesto, los Ayuntamientos.

Con tal motivo, hemos interesado un informe amplio a todos los Ayuntamientos de más de 20.000 habitantes de Andalucía, a los que planteamos las siguientes cuestiones:

1.º *¿Ha elaborado ese municipio, en alguna ocasión, un plan destinado a auditar globalmente, al menos una vez al año, con una visión integral, la existencia de todos estos obstáculos y las medidas a adoptar para que cesen estas situaciones de riesgo?*

2.º *Alternativamente, ¿se ha planteado en alguna ocasión el que sectorialmente cada servicio revise el estado y localización de estas señalizaciones y mobiliario al menos una vez al año? Se trataría de que, partiendo de unos criterios básicos elaborados por el departamento de ordenación de tráfico, se dieran instrucciones a los distintos departamentos de limpieza, licencias de actividades, infraestructura y obras, etc. para que supervisen, cada uno en su ámbito competencial, la adecuada localización de las distintas instalaciones.*

3.º *Para el caso de que no se hubiera actuado en ninguna de las dos formas anteriores, nos gustaría conocer si consideraría conveniente una intervención de este tipo o, si no la consideran necesaria, que nos indique cómo se está afrontando actualmente esa problemática en ese municipio.*

4.º *Al tratarse de unas cuestiones que afectan a todo tipo de municipios, nos gustaría conocer su opinión sobre si considera necesario o conveniente el que se realice una campaña institucional, ya sea por la Dirección General de Tráfico, la FAMP, incluso con la colaboración de nuestra Institución, para concienciar a los gobiernos municipales de la necesidad y conveniencia de que, para la mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía, se pongan en marcha medidas para acabar con estas situaciones a las que parece que nos hemos resignado a aceptar.*

5.º *También deseamos conocer si, con motivo de las infracciones que se producen en materia de tráfico, urbanismo, actividades u otras normativas derivadas de la ubicación de estas instalaciones y mobiliario, se han impuesto, con frecuencia, sanciones a la ciudadanía y si consideran que estas medidas sancionadoras son imprescindibles, con independencia de las educativas-informativas, para conseguir el objetivo de ordenar adecuadamente el ámbito urbano.*

6.º *Por último, nos gustaría que se nos trasladara una opinión-valoración sobre la problemática planteada y, a su juicio, la necesidad de abordarla de una manera que no necesariamente implique un gran coste económico.*

Esta información ha sido completada con un trabajo de campo desarrollado por Asesores de la Institución que se han desplazado a distintas ciudades de Andalucía para verificar, sobre el terreno, la situación en que se encuentra el espacio público peatonal, con la aportación de una serie de fotografías enviadas por las asociaciones en defensa de los derechos del peatón y otras realizadas por asesores de la Institución.

Finalmente, hemos incluido unas valoraciones en torno a la información obtenida y, a partir de ellas, hemos realizado una serie de propuestas, en forma de Recomendaciones y Sugerencias, destinadas a que se apliquen medidas para subsanar tantas y tantas deficiencias y obstáculos que tiene que salvar la ciudadanía en su quehacer diario y para mejorar la calidad ambiental de estos espacios en un nuevo concepto de ciudad sostenible.

Las cuestiones que tratamos en este Informe Especial tienen una localización en el suelo urbano de uso peatonal, pero ello no sólo no impide, sino que puede hacer aconsejable, que muchas de las medidas propuestas se incluyan en los planes de movilidad con una visión global.

Ahora bien, cualquiera que sea el planteamiento de actuación tenemos que tener muy claro que el espacio peatonal exige una perspectiva integradora que incluye su consideración como soporte del transporte de la mayoría de la población, espacio de ocio, lugar de encuentro, espacio de socialización de la población, etc. Esta consideración exige que determinadas perspectivas sectoriales, como la urbanística, los transportes, la ambiental, la relativa a la salud, etc., deban contemplarse sustancialmente con una visión transversal y ello, de alguna manera, está presente en distintas páginas de este Informe Especial.

Esperamos, y deseamos, que no obstante las importantes carencias y limitaciones metodológicas ya comentadas, no resten eficiencia en el objetivo perseguido con este Informe Especial que, como decíamos en la presentación del mismo, 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 y ello en el marco de un modelo de sostenibilidad hacia el que todas las ciudades van a tener, necesaria e ineludiblemente, que dirigirse.

3. DISFUNCIONALIDADES Y RIESGOS QUE CONDICIONAN Y AFECTAN A LA SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL DEL ESPACIO PEATONAL.

3.1. La necesidad de garantizar la seguridad de los itinerarios peatonales.

3.1.1. Información remitida por los Ayuntamientos.

A continuación vamos a incluir la información que nos han remitido los Ayuntamientos con motivo de la realización de este Estudio. En todo caso, es importante destacar dos cuestiones: la primera, que dado que en un principio íbamos a tratar los problemas relacionados con la seguridad del espacio peatonal, la mayoría de las respuestas, lógicamente, se circunscriben a estas cuestiones. La segunda, que la información solicitada se ha dilatado, en algunos casos, en exceso, por lo que, unido a que, justamente extendimos el objeto de este Informe Especial a la accesibilidad y la calidad ambiental y ello nos ha obligado a hacer distintos desplazamientos por esta causa y recopilar la información enviada por las asociaciones de personas con movilidad reducida, es muy probable que algunos de los datos e informaciones que nos han enviado los Ayuntamientos en la actualidad hayan cambiado y no se correspondan con la realidad de cómo están afrontando estos problemas actualmente.

Ello puede ocurrir especialmente en un tema como éste, en el que se está creando una conciencia de la necesidad de abordar, en su complejidad, la movilidad urbana de los municipios desde un enfoque centrado en la sostenibilidad.

Además de pedir disculpas por esos errores y desfases, así como por la interpretación incorrecta en que, en algún caso, hayamos podido incurrir al valorar la información remitida, deseamos agradecer, una vez más, su colaboración, conscientes de que, en el día a día de los Ayuntamientos, nuestras peticiones de

informe para estos estudios suponen un trabajo añadido que deben afrontar junto a las tareas diarias que, con frecuencia, tienen que abordar con unos medios personales y materiales escasos.

3.1.1.1. Primera pregunta.

La primera cuestión que dirigimos a los Ayuntamientos era la siguiente: *“Ha elaborado ese municipio, en alguna ocasión, un plan destinado a auditar globalmente, al menos una vez al año, con una visión integral, la existencia de todos estos obstáculos y las medidas a adoptar para que cesen estas situaciones de riesgo?”*

En nuestra petición de informe inicial hacíamos referencia a la amplia variedad de riesgos que el espacio urbano de nuestros municipios supone para los desplazamientos de la ciudadanía, derivado de las disfuncionalidades existentes en el mismo, tales como la frecuente ubicación y estado de algunas señalizaciones, mobiliario urbano, contenedores y otras instalaciones móviles que dificultan la visibilidad y originan situaciones de riesgo para peatones y, en algunas ocasiones, para los conductores; pasos de cebra que, en su día, cumplieron su función y que, una vez que se ha ordenado el tráfico de otra manera suprimiéndolos, continúan no obstante, aunque muy deteriorados, pintados sobre la calzada; los rebajes en las aceras señalizados para personas discapacitadas sensoriales, cuando ya han desaparecido los pasos de peatones que justificaron su creación; la instalación de vallas con motivo de obras en las calzadas y aceras sin las adecuadas medidas de seguridad y señalización, etc. El somero resumen que hacemos de las respuestas recibidas el siguiente:

Sin Respuesta: Ayuntamientos que no han respondido a nuestro cuestionario.

No: Ayuntamientos que respondieron al cuestionario, pero no a esta pregunta concreta.

Singular: Ayuntamientos que no indican si tienen, o no, Plan de auditoría.

PROVINCIA	MUNICIPIO	Respuesta
Almería	ADRA	NO
	ALMERÍA	NO
	EL EJIDO	NO
	NÍJAR	NO
	ROQUETAS DE MAR	Sin Respuesta
	VÍCAR	SÍ
Cádiz	ALGECIRAS	NO
	ARCOS DE LA FRONTERA	NO
	BARBATE	SÍ
	LOS BARRIOS	SÍ
	CÁDIZ	SÍ
	CHICLANA DE LA FRONTERA	No contesta
	CONIL DE LA FRONTERA	Sin respuesta
	JEREZ DE LA FRONTERA	NO
	LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN	NO
	EL PUERTO DE SANTA MARÍA	NO
	PUERTO REAL	NO
	ROTA	NO
	SAN FERNANDO	NO
	SAN ROQUE	NO
SANLÚCAR DE BARRAMEDA	NO	

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	Respuesta
Córdoba	BAENA	SÍ
	CABRA	NO
	CÓRDOBA	NO
	LUCENA	NO
	MONTILLA	SÍ
	PALMA DEL RÍO	NO
	PRIEGO DE CÓRDOBA	SÍ
	PUENTE GENIL	SÍ
Granada	ALMUÑÉCAR	SÍ
	ARMILLA	SÍ
	BAZA	SÍ
	GRANADA	NO
	GUADIX	NO
	LOJA	NO
	MARACENA	SÍ
	MOTRIL	NO
Huelva	ALMONTE	Singular
	AYAMONTE	NO
	HUELVA	SÍ
	ISLA CRISTINA	NO
	LEPE	Sin Respuesta
Jaén	ALCALÁ LA REAL	SÍ
	ANDÚJAR	NO
	JAÉN	NO
	LINARES	NO
	MARTOS	NO
	ÚBEDA	NO
Málaga	ALHAURÍN DE LA TORRE	NO
	ALHAURÍN EL GRANDE	SÍ
	ANTEQUERA	NO
	BENALMÁDENA	NO
	CÁRTAMA	NO
	COÍN	NO
	ESTEPONA	NO
	FUENGIROLA	SÍ
	MÁLAGA	NO
	MARBELLA	SÍ
	MIJAS	NO
	NERJA	NO
	RINCÓN DE LA VICTORIA	Sin Respuesta
	RONDA	NO
TORREMOLINOS	NO	
VÉLEZ-MÁLAGA	NO	

PROVINCIA	MUNICIPIO	Respuesta
Sevilla	ALCALÁ DE GUADAÍRA	NO
	CAMAS	NO
	CARMONA	NO
	CORIA DEL RÍO	NO
	DOS HERMANAS	NO
	ÉCIJA	NO
	LA RINCONADA	SÍ
	LEBRIJA	NO
	LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA	NO
	MAIRENA DEL ALCOR	NO
	MAIRENA DEL ALJARAFE	NO
	MORÓN DE LA FRONTERA	NO
	SAN JUAN DE AZNALFARACHE	NO
	SEVILLA	NO
	TOMARES	SÍ
UTRERA	NO	

Elaboración propia.

En la actualidad, pocos municipios poseen un plan o han realizado una auditoría global que, mediante una visión integral, detecte y analice los obstáculos existentes en el espacio público que generan riesgo para el uso peatonal y, en consecuencia, tampoco existe un programa integral de medidas para su supresión.

Algunos municipios nos han respondido afirmativamente, ya sea dando una mera respuesta afirmativa, como es el caso de Vícar (Almería), o bien poniendo de manifiesto con mayor amplitud cómo se aborda este objetivo. Algunos municipios, en su respuesta, han hecho alusión a sus intervenciones en materia de accesibilidad aunque el objetivo de nuestra pregunta era más amplio.

Así, en la provincia de Cádiz, Los Barrios nos dice que tiene elaborado un Plan Municipal Integral de Accesibilidad y actualmente la Diputación de Cádiz ha adjudicado un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS); Cádiz se limita a manifestar que se encuentra en ejecución.

En Córdoba, Montilla nos dice que ha elaborado un Plan de Movilidad Urbana, en el que se contemplan diversas cuestiones y, entre ellas, la mejora de las condiciones de accesibilidad y la mejora de la calidad del medio ambiente urbano; asimismo, manifiestan que hacen un seguimiento del Plan. Priego de Córdoba nos indica que, en el año 2002, impulsó un “plan de choque” para realizar un examen global de las necesidades y deficiencias de espacios públicos, y ese mismo año quedaron resueltas las anomalías detectadas.

En Granada, Almuñécar elabora planes anuales de actuaciones y Armilla confeccionó un Plan Municipal de Accesibilidad; Baza, aunque responde afirmativamente, en realidad lo que manifiesta es que “la labor en este sentido es diaria”. Maracena ha elaborado, también, un plan de accesibilidad local.

En el municipio de Huelva, también nos responden afirmativamente, si bien no se trata de un plan anual, sino que el Departamento de Movilidad, a través del Servicio de Inspección en coordinación con la Policía Local, realiza estas tareas.

Alcalá la Real (Jaén) nos informaba que *“El Ayuntamiento posee un Plan de Revisión y Mejora de la Seguridad Vial, dentro del proyecto RELAS (Red Local de Acción en Salud) en participación tanto de profesionales como de colectivos ciudadanos”*.

Respecto de la provincia de Málaga, Fuengirola nos da cuenta de que posee un Plan Municipal de Accesibilidad (de supresión de barreras) y que, sin perjuicio de ello, los Servicios Municipales recogen información y adoptan medidas correctoras para eliminar las situaciones de riesgo relativas a la seguridad vial. Marbella nos da una información amplia que descansa sobre tres pilares: un inventario de la señalización, un Plan integral de evaluación de la seguridad vial en el factor vial y la elaboración de unas ordenanzas sobre medidas de seguridad vial para la ordenación y regulación de zonas peatonales de vados y de movilidad.

En la provincia de Sevilla, La Rinconada, a través de su personal especializado, realiza las tareas de detección de obstáculos y medidas a adoptar; Tomares ha aprobado un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para el periodo 2009-2014.

De estas respuestas, aunque todas, de alguna manera, lo fueron en sentido positivo a la pregunta, lo cierto es que, tal vez con la excepción de Marbella, no podemos concluir que algún municipio de Andalucía se haya planteado aprobar un plan global en el que se integren todas las previsiones destinadas a garantizar la seguridad vial, en el sentido más amplio, de quienes se desplazan a pie por estos espacios públicos.

Lo que en realidad se planteó por la Institución es el establecimiento de un modelo de espacio peatonal accesible y seguro, la elaboración de un inventario de obstáculos que impidan esas obstrucciones, la elaboración de un amplio programa de medidas a largo, medio y corto plazo, para suprimir aquéllas y las medidas de auditorías para el cumplimiento temporal de esos objetivos. Así planteado, creemos que ningún municipio posee, en realidad, un plan de estas características. Sin realizar una auditoría pública previa y sin establecer un plan de actuación programado y calendarizado y los controles de evaluación, no es posible llevarlos a cabo.

En cuanto a los municipios que nos han respondido negativamente (la gran mayoría de los consultados), lo cierto es que muchos están realizando medidas muy semejantes, e incluso más completas, que las que han adoptado algunos Ayuntamientos que respondieron afirmativamente. Digamos que no es que se haya intervenido menos en el sentido apuntado por esta Institución, sino que han entendido mejor nuestra pregunta.

Por ejemplo, en Almería, Adra nos dice que realiza un control permanente a través de los servicios de distintas Áreas. Almería nos manifiesta que respeta las distintas normas de aplicación sobre señalización, accesibilidad y diseño de pasos de peatones y que, en todo caso, para señalizar éstos se tienen en cuenta *“las trayectorias naturales de paso”*.

En la provincia de Cádiz, Arcos de la Frontera nos indicó que aunque desconocían que existiera un Plan anual sobre esta cuestión, sí se realizaba diariamente una vigilancia constante para localizar las deficiencias en la vía pública en materia de señalización e infraestructura por técnicos del Consistorio. Recientemente se ha elaborado un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, especializado en transporte público, movilidad urbana, estudios de demanda, planificación de infraestructuras, medio ambiente y ordenación del territorio. También cuentan con una Ordenanza Reguladora de la Instalación de Terrazas y Veladores en la Vía Pública. El Puerto de Santa María informa que existe una Comisión de Accesibilidad y unas Mesas de Trabajo, que se reúnen periódicamente para tratar estos temas. Rota nos da cuenta de las actuaciones que realizan sobre estas cuestiones en las distintas Áreas del Ayuntamiento.

La ciudad de Córdoba nos dice que se han realizado planes parciales, pero no se ha producido un análisis global y sistemático.

En cuanto a la provincia de Huelva, Almonte ha elaborado un Plan Especial de Accesibilidad y Ayamonte nos dice que se está elaborando un nuevo Plan de Ordenación del Tráfico y que los problemas de esta naturaleza se resuelven inmediatamente. Isla Cristina nos responde negativamente, aunque nos dice, no obstante, que *“Actualmente esta problemática se está afrontando conforme a un plan anual preestablecido que incluye todos los puntos planteados en el escrito. Los servicios generales trabajan, de forma coordinada, con el resto de departamentos, policía, limpieza, urbanismo, atención al ciudadano, etc.”*.

En Jaén, Andújar nos dice que no existe plan pero sí una constante supervisión de los elementos que puedan crear riesgos.

Respecto de la provincia de Málaga, Alhaurín de la Torre nos dice que por los Servicios Operativos del Ayuntamiento se está elaborando un plan global. Estepona manifiesta que no cuentan con un diagnóstico actualizado. En cuanto al Ayuntamiento de Málaga, aborda esta cuestión desde tres ópticas: Medio Ambiente y Sostenibilidad, Comercio y Vía Pública y Accesibilidad y Movilidad. El instrumento transversal no es un plan destinado a acreditar globalmente esta problemática, sino que estas cuestiones se encuentran incursas en el Plan Municipal de Movilidad Sostenible, que se considera como un Plan Especial dentro del PGOU y que consagra varios principios básicos: sostenibilidad, progreso de calidad de vida, participación y seguridad. Con todo ello, Málaga espera contar con un Plan de Seguridad Vial Urbano como pilar básico de la seguridad vial de la ciudadanía. Mijas informa que no poseen un Plan de esta naturaleza, si bien el equipo de gobierno está trabajando en el entramado de ordenanzas para cada caso. Nerja afronta este problema con los servicios de inspección de la policía local.

Respecto de la provincia de Sevilla, Alcalá de Guadaíra, Camas y Écija consideran muy positivo que los municipios cuenten con un “mapa” de esta problemática. Los Palacios y Villafranca nos facilita una información muy amplia, de la que se desprende la preocupación del gobierno municipal por esta temática; el problema esperan abordarlo desde distintas perspectivas: accesibilidad, planeamiento urbanístico, modificación de las ordenanzas de actividades económicas, el Plan Municipal de Seguridad Vial, el proyecto de mejora de la circulación, el Plan de Movilidad Peatonal y la mejora de la seguridad corporativa, garantizando la seguridad de las personas usuarias y prestadoras de servicios. Morón de la Frontera audita globalmente los proyectos de reurbanización a los efectos de accesibilidad. San Juan de Aznalfarache carece de un Plan de estas características y lo que hace es una revisión anual por parte del Departamento de Urbanismo de todo el mobiliario e instalaciones.

3.1.1.2. Segunda pregunta.

La segunda pregunta que formulamos a los Ayuntamientos fue la siguiente: *“Alternativamente, ¿se ha planteado en alguna ocasión el que sectorialmente cada servicio revise el estado y localización de estas señalizaciones y mobiliario al menos una vez al año? Se trataría de que, partiendo de unos criterios básicos elaborados por el departamento de ordenación de tráfico, se dieran instrucciones a los distintos departamentos de limpieza, licencias de actividades, infraestructura y obras, etc. para que supervisen, cada uno en su*

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

ámbito competencial, la adecuada localización de las distintas instalaciones". Las respuestas que recibimos fueron las siguientes:

Sin Respuesta: Ayuntamientos que no han respondido a nuestro cuestionario.

No: Ayuntamientos que respondieron al cuestionario, pero no a esta pregunta concreta.

Singular: Ayuntamientos que no indican si revisan, o no, el estado y localización de estas señalizaciones.

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Almería	ADRA	SÍ
	ALMERÍA	NO
	EL EJIDO	NO
	NÍJAR	SÍ
	ROQUETAS DE MAR	Sin Respuesta
	VÍCAR	SÍ
Cádiz	ALGECIRAS	SÍ
	ARCOS DE LA FRONTERA	SÍ
	BARBATE	SÍ
	LOS BARRIOS	SÍ
	CÁDIZ	SÍ
	CHICLANA DE LA FRONTERA	No contesta
	CONIL DE LA FRONTERA	Sin Respuesta
	JEREZ DE LA FRONTERA	NO
	LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN	NO
	EL PUERTO DE SANTA MARÍA	SÍ
	PUERTO REAL	SÍ
	ROTA	Singular
	SAN FERNANDO	Singular
	SAN ROQUE	SÍ
SANLÚCAR DE BARRAMEDA	SÍ	
Córdoba	BAENA	SÍ
	CABRA	NO
	CÓRDOBA	NO
	LUCENA	SÍ
	MONTILLA	SÍ
	PALMA DEL RÍO	SÍ
	PRIEGO DE CÓRDOBA	NO
	PUENTE GENIL	SÍ
Granada	ALMUÑÉCAR	SÍ
	ARMILLA	Singular
	BAZA	SÍ
	GRANADA	SÍ
	GUADIX	NO
	LOJA	SÍ
	MARACENA	SÍ
	MOTRIL	NO

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Huelva	ALMONTE	No contesta
	AYAMONTE	SÍ
	HUELVA	Singular
	ISLA CRISTINA	Singular
	LEPE	Sin Respuesta
Jaén	ALCALÁ LA REAL	NO
	ANDÚJAR	NO
	JAÉN	NO
	LINARES	NO
	MARTOS	No contesta
	ÚBEDA	NO
Málaga	ALHAURÍN DE LA TORRE	SÍ
	ALHAURÍN EL GRANDE	SÍ
	ANTEQUERA	No contesta
	BENALMÁDENA	NO
	CÁRTAMA	NO
	COÍN	SÍ
	ESTEPONA	NO
	FUENGIROLA	Singular
	MÁLAGA	Singular
	MARBELLA	SÍ
	MIJAS	SÍ
	NERJA	SÍ
	RINCÓN DE LA VICTORIA	Sin Respuesta
	RONDA	NO
	TORREMOLINOS	Singular
	VÉLEZ-MÁLAGA	NO
Sevilla	ALCALÁ DE GUADAÍRA	SÍ
	CAMAS	NO
	CARMONA	SÍ
	CORIA DEL RÍO	NO
	DOS HERMANAS	SÍ
	ÉCIJA	SÍ
	LA RINCONADA	SÍ
	LEBRIJA	NO
	LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA	SÍ
	MAIRENA DEL ALCOR	NO
	MAIRENA DEL ALJARAFE	NO
	MORÓN DE LA FRONTERA	Singular
	SAN JUAN DE AZNALFARACHE	SÍ
	SEVILLA	Singular
	TOMARES	SÍ
UTRERA	SÍ	

Elaboración propia.

De las respuestas afirmativas, podemos destacar a Adra (Almería) que nos indica que esta labor la asume a través de la Policía Local. En la provincia de Cádiz, Arcos de la Frontera nos responde que los agentes de la Policía Local localizan las deficiencias sobre los espacios de circulación, tanto rodada como peatonal, comunicando la Jefatura las anomalías a los distintos departamentos para su reposición o subsanación; Bornos nos dice que la asumen los distintos departamentos según su competencia; en Cádiz son los inspectores de los distintos departamentos junto con voluntarios de los distritos municipales los que se encargan de estas cuestiones; en El Puerto de Santa María es la Comisión de Tráfico quien, transversalmente, asume estas competencias y en San Roque es el Departamento de Tráfico, en colaboración con la policía de proximidad.

En la provincia de Córdoba, Montilla lo contempla a través de los planes citados en la primera pregunta; Palma del Río se ha planteado esta posibilidad a través de los distintos servicios; Puente Genil lo asume año tras año a través de los diferentes servicios.

Respecto de Granada, Almuñécar nos comunica que existe un servicio de inspección diferenciado para cada uno de los servicios. Armilla nos responde que de acuerdo con el Plan a que se refiere la respuesta anterior. Baza nos informa que lo asume cada servicio según su competencia. En Maracena actúan de forma coordinada los distintos servicios implicados, si bien a partir de ahora se fijarán unos objetivos.

En cuanto a la provincia onubense, Almonte únicamente nos comunica que tiene un Plan de Accesibilidad. En Ayamonte la supervisión de las señalizaciones y mobiliario urbano la llevan a cabo constantemente. Huelva está valorando el documento enviado por el Defensor e Isla Cristina se remite a lo ya manifestado en la primera respuesta.

De las respuestas de los municipios de la provincia de Málaga, Alhaurín El Grande realiza estos controles de manera permanente. Coín nos dice que, cuando reciben una queja de un ciudadano dan cuenta al departamento correspondiente. En Fuengirola se elabora un plan de obras municipales con carácter anual, que es sometido a informe de cada uno de los distintos departamentos. En la ciudad de Málaga, también, en este caso, se da una respuesta de la que se desprende que aborda estas cuestiones desde la triple perspectiva del medio ambiente y sostenibilidad, comercio y vía pública y accesibilidad y movilidad. Marbella ha elaborado un programa destinado a la formación de los técnicos e inspectores de servicio de los diferentes departamentos municipales con competencia la materia. Mijas nos dice que están trabajando en ello aunque los medios de los que disponen son escasos. En Nerja lo asumen los distintos servicios y, por último, en Torremolinos se remiten a la primera pregunta.

En cuanto a la provincia de Sevilla, Alcalá de Guadaíra nos dice que, sin perjuicio de la competencia que ejerce la oficina técnica de Tráfico, sería conveniente que existiera coordinación entre todos los departamentos municipales. Écija nos dice que actualmente realiza estas tareas la Policía Local, pero que sería muy positivo que se ampliara al resto de los servicios. La Rinconada, en lo que concierne a la ocupación de la vía pública, actúa de forma coordinada. Los Palacios y Villafranca asume estos objetivos a través de la Comisión de Accesibilidad, que coordina las actuaciones y las ordenanzas municipales en materia de actividades económicas. En Morón de la Frontera actúan sectorialmente las distintas dependencias. En San Juan de Aznalfarache afrontan la situación a través de la Policía Local y el departamento de Urbanismo. Sevilla, según su informe, parece que actúa coordinadamente el departamento de Urbanismo y la Delegación de Movilidad.

Por otro lado y en cuanto a las respuestas negativas, aunque algunos municipios nos han respondido de esta manera, nos indican que están haciendo diferentes tipos de actuaciones, como, por ejemplo, Almería en

la que asumen esta problemática a través del Área de Seguridad y Movilidad y el Servicio de Cooperación y Mantenimiento de Señalización horizontal y vertical. Córdoba nos dice que actúa de forma esporádica y no de acuerdo con un plan previo. También en esta provincia, Priego de Córdoba actúa coordinadamente entre las diferentes Áreas con motivo de situaciones y problemáticas puntuales. En Motril (Granada), esa inspección la asume la policía local y en Andújar (Jaén) cada concejalía según sus diferentes competencias. Estepona (Málaga) espera afrontar estas cuestiones con el PGOU y a través de instrucciones a las brigadas municipales que actúan en el viario de titularidad pública.

En cuanto a los municipios sevillanos, Camas nos dice que no existe una acción coordinada para estos objetivos, asumiendo cada dependencia la competencia que le corresponde; Lebrija, aunque nos dice que no existe una sistemática sectorial a la hora de asignar actuaciones, pide informe a las distintas dependencias, como es el caso de la Policía Local para la instalación de veladores.

3.1.1.3. Tercera pregunta.

La tercera pregunta que formulamos a los Ayuntamientos fue la siguiente: *“Para el caso de que no se hubiera actuado en ninguna de las dos formas anteriores, nos gustaría conocer si consideraría conveniente una intervención de este tipo o, si no la consideran necesaria, que nos indique cómo se está afrontando actualmente esa problemática en ese municipio”*. La respuesta que recibimos fue la siguiente, aunque tenemos que decir respecto de la tabla que en este caso la respuesta era abierta, por lo que sólo indicamos los Ayuntamientos que responden, o no, a la cuestión:

Sin Respuesta: Ayuntamientos que no han respondido a nuestro cuestionario.

No Contesta: Ayuntamientos que respondieron al cuestionario, pero no a esta pregunta concreta.

Singular: Ayuntamientos que remiten una respuesta unificada.

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Almería	ADRA	Responden
	ALMERÍA	Responden
	EL EJIDO	Responden
	NÍJAR	Responden
	ROQUETAS DE MAR	Sin Respuesta
	VÍCAR	Responden
Cádiz	ALGECIRAS	Responden
	ARCOS DE LA FRONTERA	Responden
	BARBATE	Responden
	LOS BARRIOS	Responden
	CÁDIZ	Responden
	CHICLANA DE LA FRONTERA	No Contesta
	CONIL DE LA FRONTERA	Sin Respuesta
	JEREZ DE LA FRONTERA	Responden
	LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN	Responden
	EL PUERTO DE SANTA MARÍA	Responden
	PUERTO REAL	No Contesta
	ROTA	Responden
	SAN FERNANDO	Responden
	SAN ROQUE	No Contesta
SANLÚCAR DE BARRAMEDA	Responden	

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Córdoba	BAENA	No contesta
	CABRA	Responden
	CÓRDOBA	Responden
	LUCENA	Responden
	MONTILLA	Responden
	PALMA DEL RÍO	Responden
	PRIEGO DE CÓRDOBA	Responden
	PUENTE GENIL	No Contesta
Granada	ALMUÑÉCAR	Responden
	ARMILLA	Responden
	BAZA	No Contesta
	GRANADA	No Contesta
	GUADIX	Responden
	LOJA	Responden
	MARACENA	No Contesta
	MOTRIL	Responden
Huelva	ALMONTE	Singular
	AYAMONTE	No Contesta
	HUELVA	Responden
	ISLA CRISTINA	No Contesta
	LEPE	Sin Respuesta
Jaén	ALCALÁ LA REAL	No Contesta
	ANDÚJAR	Responden
	JAÉN	Responden
	LINARES	Responden
	MARTOS	No Contesta
	ÚBEDA	Responden
Málaga	ALHAURÍN DE LA TORRE	Responden
	ALHAURÍN EL GRANDE	No Contesta
	ANTEQUERA	No Contesta
	BENALMÁDENA	Responden
	CÁRTAMA	Responden
	COÍN	Responden
	ESTEPONA	Responden
	FUENGIROLA	Responden
	MÁLAGA	Responden
	MARBELLA	Responden
	MIJAS	Responden
	NERJA	Responden
	RINCÓN DE LA VICTORIA	Sin Respuesta
	RONDA	Responden
	TORREMOLINOS	Singular
VÉLEZ-MÁLAGA	Responden	

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Sevilla	ALCALÁ DE GUADAÍRA	Responden
	CAMAS	Responden
	CARMONA	Responden
	CORIA DEL RÍO	Responden
	DOS HERMANAS	No Contesta
	ÉCIJA	Responden
	LA RINCONADA	No Contesta
	LEBRIJA	Responden
	LOS PALACIOS Y VILAFRANCA	Responden
	MAIRENA DEL ALCOR	Responden
	MAIRENA DEL ALJARAFA	Responden
	MORÓN DE LA FRONTERA	Responden
	SAN JUAN DE AZNALFARACHE	Responden
	SEVILLA	Responden
	TOMARES	Responden
UTRERA	Responden	

Elaboración propia.

Distintos Ayuntamientos no se pronuncian expresamente sobre si consideran necesario, o no, poner en marcha un plan de esta naturaleza, sino que nos dan cuenta de las medidas de actuación adoptadas en línea con lo ya comentado respecto de las preguntas 1 y 2.

También varios municipios centran su información en la mejora de la accesibilidad para los peatones en sus pueblos y ciudades, sin pronunciarse sobre los demás aspectos que inciden en la calidad del espacio peatonal. En este sentido, podemos citar el caso del Ayuntamiento del municipio almeriense de Adra, que nos manifiesta que la puesta en marcha del Plan de Accesibilidad, la creación de la Concejalía de Discapacidad, el Centro Ocupacional o la Ordenanza Municipal de Accesibilidad, ha supuesto una notable mejora.

Almonte, en la provincia de Huelva, no contesta a las cuestiones concretas, enviándonos el Plan Especial de Accesibilidad del Municipio.

No obstante, la respuesta mayoritaria es favorable a la intervención integral, aunque ponen de manifiesto la escasez de recursos para afrontar este plan. Así, Almería considera conveniente una intervención con una periodicidad anual, siempre y cuando se disponga y se destinen los recursos económicos precisos para su elaboración. También Jerez de la Frontera, en Cádiz, considera conveniente hacer una campaña de este tipo, aunque es complicado ya que cada Área con competencias funciona independientemente y cuesta trabajo concienciarlas; en el Ayuntamiento, se está afrontando por cada Área.

En la provincia de Córdoba, Cabra lo considera muy adecuado y sin estar planificado continuamente se realizan actuaciones en este sentido; también Córdoba nos dice que sería muy conveniente tener un plan de carácter anual que permitiera conocer el estado de las señalizaciones y no sólo responder a inspecciones concretas o demandas de ciudadanos. Priego de Córdoba nos respondió que las actuaciones se realizan según la problemática de situaciones que se presentan en el día a día. Lo ideal sería tener una programación anual donde interviniesen todas las áreas del Ayuntamiento, disponiendo soluciones coordinadas.

Andújar, en la provincia de Jaén, nos informaba de las distintas perspectivas desde las que se aborda esta cuestión (Policía Local, Obras y Servicios, Medio Ambiente). Jaén estima que sería muy conveniente supervisar la señalización y mobiliario, al menos una vez al año.

En cuanto a los municipios malagueños, Estepona nos decía que el Departamento que respondía el cuestionario perseguía la elaboración de un Plan de Movilidad que incluiría un diagnóstico de las áreas peatonales; con esa herramienta de partida podría ir mejorándose las condiciones actuales y para ello sería importante contar con un SIG (Sistema de Información Geográfica) que incluyese el mobiliario urbano, entre otros servicios. Málaga da una respuesta muy amplia que pone de manifiesto esta problemática y que incluye aspectos tales como Medio Ambiente y Sostenibilidad, Comercio y Vía Pública, Accesibilidad y Movilidad, Urbanismo y Señalización. Marbella nos dice que apuestan por la seguridad vial desde los tres ámbitos que informa la movilidad (las tres “E” en inglés, Engineering, Ordenación y regulación de la circulación aplicando los criterios ROFA, Education, elaborando y realizando planes de formación e información en materia de seguridad vial al cliente interno y externo y Enforcement, vigilando y aplicando medidas correctoras) mediante la intervención de la Policía Local y el cuerpo de inspectores de todos los departamentos implicados. Mijas indicaba en su informe que consideran conveniente las intervenciones expuestas “de hecho las realizan de forma muy localizada y en zonas muy concretas”. Vélez-Málaga también considera conveniente la elaboración de este tipo de actuaciones para afrontar la problemática planteada.

Entre las respuestas que nos facilitaron los municipios sevillanos, Alcalá de Guadaíra considera muy positivo “de cara a un resultado eficaz, de ordenación urbana y accesibilidad, además de economía, que hubiera un estudio previo y una coordinación previa a la actuación”. En la misma línea se pronuncian Camas, Carmona y Morón de la Frontera.

3.1.1.4. Cuarta pregunta.

Nuestra cuarta pregunta fue la siguiente: “Al tratarse de unas cuestiones que afectan a todo tipo de municipios, nos gustaría conocer su opinión sobre si considera necesario o conveniente el que se realice una campaña institucional, ya sea por la Dirección General de Tráfico, la FAMP, incluso con la colaboración de nuestra Institución, para concienciar a los gobiernos municipales de la necesidad y conveniencia de que, para la mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía, se pongan en marcha medidas para acabar con estas situaciones a las que parece que nos hemos resignado a aceptar”. Las respuestas que recibimos de los Ayuntamientos fueron las siguientes (también esta pregunta era abierta, por lo que sólo indicamos si los Ayuntamientos respondieron):

Sin Respuesta: Ayuntamientos que no han respondido a nuestro cuestionario.

No Contesta: Ayuntamientos que respondieron al cuestionario, pero no a esta pregunta concreta.

Singular: Ayuntamientos que remiten una respuesta unificada.

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Almería	ADRA	Responden
	ALMERÍA	Responden
	EL EJIDO	Responden
	NÍJAR	Responden
	ROQUETAS DE MAR	Sin Respuesta
	VÍCAR	Responden

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Cádiz	ALGECIRAS	Responden
	ARCOS DE LA FRONTERA	Responden
	BARBATE	Responden
	LOS BARRIOS	Responden
	CÁDIZ	Responden
	CHICLANA DE LA FRONTERA	No Contesta
	CONIL DE LA FRONTERA	Sin Respuesta
	JEREZ DE LA FRONTERA	Responden
	LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN	Responden
	EL PUERTO DE SANTA MARÍA	Responden
	PUERTO REAL	Responden
	ROTA	Singular
	SAN FERNANDO	Responden
	SAN ROQUE	Responden
SANLÚCAR DE BARRAMEDA	Responden	
Córdoba	BAENA	Responden
	CABRA	Responden
	CÓRDOBA	Responden
	LUCENA	Responden
	MONTILLA	Responden
	PALMA DEL RÍO	Responden
	PRIEGO DE CÓRDOBA	Responden
	PUENTE GENIL	Responden
Granada	ALMUÑÉCAR	Responden
	ARMILLA	Responden
	BAZA	Responden
	GRANADA	Responden
	GUADIX	Responden
	LOJA	Responden
	MARACENA	Responden
	MOTRIL	Responden
Huelva	ALMONTE	Singular
	AYAMONTE	Responden
	HUELVA	Responden
	ISLA CRISTINA	Responden
	LEPE	Sin Respuesta
Jaén	ALCALÁ LA REAL	Responden
	ANDÚJAR	Responden
	JAÉN	Responden
	LINARES	Responden
	MARTOS	No Contesta
	ÚBEDA	Responden

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Málaga	ALHAURÍN DE LA TORRE	Responden
	ALHAURÍN EL GRANDE	Responden
	ANTEQUERA	No Contesta
	BENALMÁDENA	Responden
	CÁRTAMA	Responden
	COÍN	Responden
	ESTEPONA	Responden
	FUENGIROLA	Responden
	MÁLAGA	Responden
	MARBELLA	Responden
	MIJAS	Responden
	NERJA	Responden
	RINCÓN DE LA VICTORIA	Sin Respuesta
	RONDA	Responden
	TORREMOLINOS	Singular
VÉLEZ-MÁLAGA	Responden	
Sevilla	ALCALÁ DE GUADAÍRA	Responden
	CAMAS	Responden
	CARMONA	Responden
	CORIA DEL RÍO	Responden
	DOS HERMANAS	Responden
	ÉCIJA	Responden
	LA RINCONADA	Responden
	LEBRIJA	Responden
	LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA	Responden
	MAIRENA DEL ALCOR	Responden
	MAIRENA DEL ALJARAFE	Responden
	MORÓN DE LA FRONTERA	Responden
	SAN JUAN DE AZNALFARACHE	Responden
	SEVILLA	Responden
	TOMARES	Responden
UTRERA	Responden	

Elaboración propia.

Como hemos dicho, esta pregunta era de respuesta abierta, por lo que resumimos a continuación las contestaciones que nos facilitaron los Ayuntamientos:

En la provincia de Almería, Adra piensa que las campañas de concienciación son positivas para impulsar la calidad de vida de la ciudadanía y motivar la puesta en marcha, por los distintos gobiernos, de medidas para acabar con situaciones que puedan afectar al tráfico peatonal y a la circulación de vehículos, fundamentalmente aquellas que no suponen un presupuesto público elevado, sino voluntad y sensibilización por parte de todos.

Para el Ayuntamiento de Almería su experiencia, en el ámbito de la señalización vertical, marca vial y semaforización, le permite expresar una opinión favorable a la posibilidad de realización de campañas institu-

cionales dirigidas a paliar o minimizar el efecto de los obstáculos relacionados con la seguridad y comodidad del tráfico peatonal.

El Ejido nos decía que las campañas de concienciación institucionales ayudarían a acometer, de manera global, la revisión de las situaciones del mobiliario urbano y señalización que pueden suponer obstáculos o riesgo para los peatones.

Níjar no considera conveniente que se realice una campaña institucional, mientras que para Vícar sería una necesidad prioritaria y le correspondería a la FAMP y la Dirección General de Tráfico conjuntamente con la Institución, para contribuir a aumentar la calidad de vida y la seguridad.

En cuanto a la provincia de Cádiz, Algeciras nos contestó que, sin perjuicio de que por parte de los distintos Ayuntamientos se realicen actuaciones encaminadas a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, nunca está de más que otras Instituciones como las mencionadas realicen campañas de concienciación sobre la materia, siempre en colaboración con las entidades locales.

Arcos de la Frontera lo considera muy positivo para la sociedad, por lo que colaboran con las diferentes campañas que realiza la Dirección General de Tráfico, además de campañas de educación vial en colegios e institutos.

Para Barbate la proximidad del gobierno local con la ciudadanía le hace perfecto conocedor de los problemas de ésta, por lo que no es precisamente a los gobiernos municipales a los que hay que concienciar respecto de la necesidad de mejorar la calidad de vida de sus conciudadanos. Lo saben perfectamente y trabajan para ello. Quizás sería oportuno actuar a otros niveles de la estructura organizativa del Estado u otras instituciones.

Los Barrios, La Línea de la Concepción, El Puerto de Santa María, Puerto Real y Sanlúcar de Barrameda nos indicaban que lo consideraban conveniente. También Cádiz creía oportuno que la Dirección General de Tráfico, la FAMP, la FEMP, el Defensor del Pueblo u otros organismos que quieran participar, colaboraran en campañas de este tipo e, incluso, que alguna de ellas las lidere.

En cuanto a Jerez de la Frontera, si se dictaran unas normas para concienciar a los ciudadanos para mejorar la calidad de vida, éstas deberían hacerse por organismos supramunicipales.

San Roque indicaba que todo lo que sea mejorar la calidad de vida de los ciudadanos es importante, por lo que consideran que sería interesante realizar algún tipo de campaña de concienciación.

En la provincia de Córdoba, Baena, Montilla, Priego de Córdoba y Puente Genil nos respondían que era necesaria y conveniente cualquier medida que redunde en el bien del ciudadano. También a Cabra le parece lo más adecuado que la partida presupuestaria destinada a esa posible "campaña" se hiciese llegar a los municipios para realizar este tipo de actuaciones.

El Ayuntamiento de Córdoba no cree necesario hacer una campaña institucional. Hay sistemas, quizá también eficaces, para conseguir que se diseñe un plan anual de auditoría del viario, como iniciativas como las que actualmente se llevan a cabo para sensibilizar a los peatones.

Para Lucena es fundamental realizar la publicidad necesaria para concienciar a la opinión pública. Es importante que venga de ambas Instituciones.

Palma del Río valoraba muy positivamente cualquier acción que, con carácter general, se lleve a cabo por organismos públicos y/o instituciones para concienciar de la necesidad y conveniencia de la mejora de la calidad de vida y poner fin a las situaciones denunciadas.

En la provincia de Granada, Almuñécar consideraba que sería necesaria y conveniente una campaña de concienciación destinada a los gobiernos municipales y que sea transmitida a los trabajadores que participen en estas labores.

Respondían afirmativamente, considerándolo oportuno y conveniente, los Ayuntamientos de Armilla, Guadix, Loja y Motril.

Para Baza la formación permanente es necesaria en todos los ámbitos, por lo que no está de más que se faciliten desde los distintos ámbitos competenciales la oportunidad de acceder al conocimiento de determinadas materias específicas.

Granada nos decía que puede que los municipios ya sean conscientes de esta problemática, ya que toda instalación conlleva un mantenimiento. Quizá se trate más de una cuestión de unificación de criterios, que en las ciudades se suele dar, pero que, en pequeños municipios, es difícil puesto que carecen de contratos de conservación y mantenimiento.

Para Maracena, es necesario realizar campañas de concienciación que impliquen no sólo a los gobiernos municipales, sino al conjunto de la ciudadanía, ya que esta labor requiere el consenso no sólo político sino social. El conocimiento y la aceptación de estos problemas son el primer paso para llegar a las soluciones que son requeridas.

Respecto de la provincia de Huelva, Ayamonte entiende que los Ayuntamientos están suficientemente concienciados al respecto. Para el Ayuntamiento de Huelva, todo lo que sea divulgar, mediante cualquier medio, la necesidad y conveniencia de la mejora de calidad de vida de los ciudadanos, en cuanto a la ubicación de elementos de mobiliario urbano, siempre será positivo.

Isla Cristina nos decía que en el Servicio de Obras y Urbanismo tienen plena conciencia de su obligación de trabajar para la ciudadanía en este sentido. Aún así, entienden que las campañas de concienciación siempre pueden ser de utilidad pública al hacer reflexionar sobre determinadas cuestiones ayudando a que se destinen recursos a estos fines. Los agentes de la Policía Local adoptan estas medidas, aunque sería conveniente recordarlo a todos aquellos Ayuntamientos que no las tomen.

En la provincia de Jaén, respondieron afirmativamente los municipios de Alcalá la Real, Andújar y Úbeda. Por el contrario, Linares no la consideraba necesaria.

Jaén, aunque consideraba conveniente y necesaria una campaña de sensibilización, consideraba que era la FAMP la que debía realizarla.

En la provincia malagueña, Alhaurín de la Torre indicaba que toda campaña de información que se realice es buena para concienciar y mejorar las prestaciones que dan los entes públicos.

Alhaurín el Grande consideraba necesario y conveniente una mayor concienciación, tanto de la población como de las Administraciones Públicas.

Benalmádena indicaba que sería muy conveniente la realización de campañas institucionales, en especial por parte de la DGT, ya que la mayoría de las ocasiones los problemas vienen dados por vehículos que aparcan encima del acerado, en pasos de peatones, en zonas reservadas para minusválidos, establecimientos que ocupan con mobiliario más metros del acerado que el concedido, dificultando con ello el tránsito en las zonas peatonales, tanto de las personas como, sobre todo, de discapacitados que deben desplazarse en silla de ruedas o madres con carritos para bebés que no pueden pasar o deben

transitar por la calzada para poder continuar, con el riesgo que ello conlleva. Se trata, sobre todo, de un problema de conciencia social.

Para Cártama, más que campañas institucionales, leyes de obligado cumplimiento y para Coín, las campañas serían interesantes a efectos de colaboración de los ciudadanos para comunicar estos obstáculos a la Institución.

Estepona piensa que está claro que cualquier campaña de información es positiva para incidir en la adopción de mejores hábitos tanto en la planificación como en el uso y mantenimiento de las zonas peatonales. La mejora de las condiciones de accesibilidad y el atractivo del paseo fomentan de forma directa los desplazamientos a pie.

Fuengirola nos contestaba que el Ayuntamiento está asumiendo su responsabilidad en estos casos, pero considera que sería conveniente la promoción de alguna campaña institucional para despertar el interés de otros municipios y otras administraciones responsables de vías locales y comarcales, que no cumplen con sus obligaciones en materia de ordenación vial, y que tanto repercute en la seguridad de todos.

De la respuesta del Ayuntamiento de Málaga a esta cuestión podemos destacar la que nos remitía la Delegación del Área de Accesibilidad y Movilidad, que nos indicaba que las campañas institucionales son siempre necesarias, más aún en una problemática que se plantea frecuentemente. Por parte del Área de Movilidad se plantean puntualmente campañas de difusión e información sobre el Plan Municipal de Movilidad Sostenible y Plan de Seguridad Vial Urbano. El Área de Urbanismo consideraba necesaria la concienciación y promoción de medidas encaminadas a la mejora de la accesibilidad y paisaje de los espacios públicos. Para satisfacer esta necesidad que, en definitiva, implica el tratamiento de la información georreferenciable (es decir, susceptible de ser localizada sobre la superficie terrestre), es necesario proveerse de los denominados Sistemas de Información Geográfica (SIG), en el caso de municipios importantes, como sistemas de procesamiento de datos capaces de tratar, de manera integrada, información de naturaleza geográfica (situaciones espaciales de los elementos) y alfanumérica (descripción de dichos elementos). Este procesamiento incluye la captura, almacenamiento, edición, análisis y representación de datos. Se requiere un conjunto de programas y aplicaciones informáticas que permitan la gestión organizada de datos georreferenciados, y que pueden ser visualizados mediante mapas y planos y una organización, que establece las relaciones entre los diferentes departamentos que intervienen en el sistema. La colaboración técnica y económica con los Ayuntamientos de otras Administraciones, organismos e instituciones de diferentes ámbitos sería fundamental para el desarrollo de herramientas que permitan supervisar y controlar la disposición de elementos en vía pública.

La respuesta de Marbella era también múltiple: desde el Área municipal de Seguridad Vial consideran que cualquier iniciativa tendente a unificar criterios y aunar esfuerzos en la misma dirección será bienvenida, sugiriendo que se debería tener en cuenta lo siguiente: 1. La formación y capacitación de los empleados públicos y otros en aquellas materias que de forma directa o indirecta tienen que ver con la seguridad vial; 2. A través de las mancomunidades municipales, ayuntamientos y FAMP u otras instituciones se realicen cursos de formación en materia específica dirigida a los distintos agentes que intervienen en el factor vía; 3. Crear una comisión intermunicipal y con la tutela del gobierno autonómico que cree ordenanzas reguladoras consensuadas, aceptadas, aprobadas y aplicadas a todos los municipios. En la misma dirección, se podrían regular normas de obligado cumplimiento a través del Parlamento de Andalucía.

Mijas aclaraba que sí están lo suficientemente concienciados en estas cuestiones, tomando las medidas oportunas para llevar a cabo el estudio relativo a toda esta problemática. Son conscientes de la situación y no se resignan a aceptarla tal cual, pero se encuentran en la tesitura de atajar problemas y proyectos de mayor urgencia y estrictamente necesarios para el bien común.

Para Nerja nunca está de más que por alguna institución supramunicipal se realicen campañas de concienciación de este problema y Ronda explicaba que cualquier campaña institucional para informar/educar es importante, pero dadas las necesidades básicas tan graves que se necesitan cubrir actualmente, dicha campaña no debería ser una prioridad.

Vélez-Málaga también consideraba necesaria o conveniente realizar una campaña institucional para concienciar, sobre todo, a la ciudadanía. Los gobiernos municipales están concienciados en la lucha contra estas situaciones, pero a veces esta lucha no se afronta con todas las medidas necesarias o pasan a un segundo plano por la necesidad de cubrir otras prioridades que solicita la ciudadanía, pero desde este gobierno municipal se están realizando intervenciones, quizás no con la rapidez deseable, con la idea de lograr unas vías públicas más adaptadas a los ciudadanos y su disfrute.

En cuanto a la provincia de Sevilla, Alcalá de Guadaíra nos decía que sería ideal que se hiciera desde otras entidades. Desde dentro, aunque algunos tengan conciencia de ello, es muy difícil coordinar los distintos departamentos y modelar una voluntad del Ayuntamiento (tanto cuando actúa por sí mismo como cuando subcontrata las tareas). Ello redundaría en una ciudad más amable y más fácil de transitar y pasear.

Camas, Carmona, La Rinconada, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe y Morón de la Frontera consideraban conveniente esta campaña.

Coria del Río indicaba que toda campaña dirigida a la mejora de la calidad de vida y seguridad es necesaria y se comprometen a colaborar en todo lo que esté al alcance de la Policía Local.

Dos Hermanas consideraba conveniente tal concienciación por parte de la FAMP.

Écija nos indicaba que por parte del gobierno municipal y técnicos están muy concienciados en la necesidad y conveniencia de actuaciones que conlleven una mayor seguridad y mejora de la calidad de vida de toda la ciudadanía. En cuanto a la necesidad de una campaña institucional, debería estar dirigida no sólo a los gobiernos municipales sino también a concienciar a la ciudadanía, que continúa realizando actos vandálicos, arrojando basura fuera de las horas establecidas y establecimientos de hostelería que hacen caso omiso de los problemas de acceso y movilidad por plazas y aceras, y aunque son sancionados continúan infringiendo las normativas. En definitiva, que consideran que sí son necesarias estas campañas.

Para Lebrija, las campañas de concienciación sobre distintos problemas son, en general, convenientes. Ahora bien, no tendrían toda la efectividad necesaria si no van acompañadas de recursos para poner en marcha medidas concretas. También para Los Palacios y Villafranca es absolutamente necesario que se realice esta campaña de concienciación por las distintas administraciones y, por tanto, se ponen a disposición de la Institución para colaborar en la medida de sus posibilidades y competencias.

En la respuesta de San Juan de Aznalfarache se incluían diversos departamentos municipales: Tráfico: tienen la opinión de que sería bastante interesante realizar dicha campaña en la FAMP; urbanismo: aunque la tienen en cuenta, en estos momentos hay otras cuestiones más importantes que atajar, que sin duda preocupan más a la vecindad.

En cuanto al Ayuntamiento de Sevilla, nos decía que probablemente la mayoría de los gobiernos municipales son conscientes y están de acuerdo con la importancia de la problemática enunciada, por lo no parecería necesaria una campaña con este objetivo; cuestión diferente es que dispongan de medios y recursos suficientes para la efectiva y significativa mejora en estos aspectos.

Para Tomares, más que gastar dinero en campañas, lo que habría que hacer es dotar de más medios a los municipios, ya que sólo la reposición del mobiliario urbano, soterramiento de contenedores, inspecciones de la policía local y técnicos, etc. conlleva un elevado coste.

Utrera consideraba positivo toda aquella información que se brinde a los ciudadanos, pero quizás habría que trabajar en una normativa tipo para unificar criterios, tanto para los ciudadanos, las Administraciones, como para las empresas del sector.

3.1.1.5. Quinta pregunta.

La quinta cuestión que dirigimos a los Ayuntamientos era la siguiente: *“También, deseamos conocer si, con motivo de las infracciones que se producen en materia de tráfico, urbanismo, actividades u otras normativas derivadas de la ubicación de estas instalaciones y mobiliario se han impuesto, con frecuencia, sanciones a la ciudadanía y si consideran que estas medidas sancionadoras son imprescindibles, con independencia de las educativas-informativas, para conseguir el objetivo de ordenar adecuadamente el ámbito urbano”.*

Las respuestas que hemos recibido de los Ayuntamientos, al ser abiertas, las hemos resumido en la siguiente tabla resumen:

Sin Respuesta: Ayuntamientos que no han respondido a nuestro cuestionario.

No Contesta: Ayuntamientos que respondieron al cuestionario, pero no a esta pregunta concreta.

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Almería	ADRA	Además de las campañas divulgativas y de comunicación, el Ayuntamiento sanciona actuaciones tales como la instalación de obstáculos en la vía pública sin autorización que puedan suponer peligro (paneles, mesas, sillas, contenedores, etc.), colocación viaria, sin autorización, de señalización (marcas viales, rampas de acceso a garajes con peligro, etc.).
	ALMERÍA	Los Técnicos del Área de Seguridad y Movilidad desconocen qué tipo de medidas sancionadoras está aplicando el Ayuntamiento, puesto que no forma parte de sus competencias. Este punto debería remitirse a las Áreas competentes en dichas materias.
	EL EJIDO	Se han impuesto sanciones en aquellas situaciones en las que existía peligro o riesgo cierto.
	NÍJAR	No es habitual que se produzcan infracciones derivadas de la ubicación e instalación del mobiliario urbano y sí consideran necesario adoptar medidas sancionadoras.
	ROQUETAS DE MAR	Sin Respuesta
	VÍCAR	Se han impuesto sanciones con tal motivo. Estas son imprescindibles porque junto a la acción educativo-informativa se consigue el objetivo del ciudadano.

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
Cádiz	ALGECIRAS	En las distintas actuaciones que se llevan a cabo por los grupos de trabajo de la Policía Local, se denuncian las infracciones que se detectan, así como se atienden las demandas ciudadanas. No cabe duda que el aspecto sancionador recogido en cualquier normativa tiene una gran relación con el cumplimiento de la misma, destacando por tanto la importancia de los procedimientos sancionadores.
	ARCOS DE LA FRONTERA	Estiman la necesidad de sancionar las conductas ilícitas independientemente de las actuaciones educativo-informativas. Evidentemente, la prevención es siempre pilar fundamental en el campo de la seguridad y la educación-información de la ciudadanía al respecto es imprescindible, pero si no se actúa con carácter represivo contra los infractores, no se logra el efecto disuasorio necesario y la sensación de impunidad hace decantarse a los no convencidos hacia el bando de los potenciales nuevos infractores.
	BARBATE	Lo ideal sería que el civismo ciudadano tuviese un nivel que permitiera eliminar la amenaza de sanción, pero por desgracia todavía no lo hemos alcanzado, por lo que es necesaria como medida disuasoria, sin olvidar la importancia de las medidas educativo-informativas.
	LOS BARRIOS	Se han impuesto sanciones, considerándolas como imprescindibles.
	CÁDIZ	En general no, pero en casos concretos se hace necesaria la sanción.
	CHICLANA DE LA FRONTERA	No contesta
	CONIL DE LA FRONTERA	Sin Respuesta
	JEREZ DE LA FRONTERA	Efectivamente, cada Área impone las sanciones correspondientes (fundamentalmente Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad) con la colaboración de la Policía Local. Son imprescindibles las medidas sancionadoras.
	LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN	Se han puesto sanciones con bastante frecuencia. Entienden que las medidas sancionadoras son imprescindibles.
	EL PUERTO DE SANTA MARÍA	Es imprescindible tomar medidas sancionadoras, con independencia de que se busque la concienciación de la ciudadanía.
	PUERTO REAL	Efectivamente, se han iniciado expedientes sancionadores y ven que son imprescindibles estas medidas.
	ROTA	No contesta.
	SAN FERNANDO	No contesta.
	SAN ROQUE	Desde el Departamento de Tráfico y Señalizaciones creen que las sanciones son necesarias para poder concienciar que dichas instalaciones deben poseer los permisos pertinentes y deben ser revisadas por un técnico municipal para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
SANLÚCAR DE BARRAMEDA	Se han impuesto sanciones necesarias para lograr, junto con las acciones educativas e informativas, mayor concienciación y colaboración ciudadana.	
Córdoba	BAENA	Se han impuesto sanciones o apercibimiento a ciudadanos, en especial a los colectivos de hostelería y construcción.

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
	CABRA	Se corrigen las infracciones detectadas, normalmente sin llegar a la sanción.
	CÓRDOBA	Sí, se han propuesto sanciones y son un instrumento útil para corregir comportamientos. Las sanciones complementan las labores de sensibilización y hacen creíble la necesidad de cuidar el viario público.
	LUCENA	Por parte del Ayuntamiento de Lucena se realizan reclamaciones patrimoniales a los ciudadanos que se ven involucrados en accidentes de tráfico que producen daños en el mobiliario urbano. En cuanto a las sanciones, se estudia la posibilidad de aplicar la Ordenanza Municipal aprobada por el Pleno Municipal, todo ello con fines educativos y formativos.
	MONTILLA	Se han impuesto sanciones siempre y cuando se han detectado o denunciado incumplimientos de la norma y así estaba regulado.
	PALMA DEL RÍO	Sí, se han tramitado expedientes sancionadores en materia de tráfico, urbanismo, actividades, así como aquellas derivadas de la ubicación de las instalaciones y mobiliario al que se hace referencia, considerándolas necesarias para conseguir los objetivos de una ordenación adecuada en el ámbito urbano.
	PRIEGO DE CÓRDOBA	No se han impuesto sanciones pese a las denuncias formuladas. Igualmente indican que sí son convenientes o imprescindibles las medidas sancionadoras frente a los comportamientos incumplidores reiterados de la normativa reguladora en las distintas materias que indiquen la disponibilidad y calidad del espacio público.
	PUENTE GENIL	Sí, se han impuesto algunas a requerimiento del particular y de oficio por este Ayuntamiento.
Granada	ALMUÑÉCAR	Se han tomado medidas en materia de disciplina para sancionar las actuaciones contrarias a la Ley. Así, durante 2009, de un total de 14.028 infracciones, 883 lo fueron al art. 94 en sus apartados a, d y e, por estacionamiento en zonas reservadas o prohibidas. De igual manera, para el año 2010, de 15.225 infracciones, 1.059 lo fueron en ese concepto y en el 2011, de 18.800, lo fueron 695.
	ARMILLA	Consideran que sí es conveniente continuar con las sanciones de carácter pecuniario, ya que a pesar de campañas que se han realizado por diferentes Concejalías, aún falta mucho camino por recorrer y se hace necesario corregir conductas de ciudadanos: lo mismo dejan el coche estacionado en un lugar inconveniente, como dejan sus RSU a cualquier hora del día en el contenedor.
	BAZA	La formación, la información y promover el espíritu ciudadano son imprescindibles para garantizar una paz social y cívica. No obstante, las sanciones son necesarias mientras, aún fomentando todo lo anterior, haya un mínimo porcentaje de personas que no respeten las normas jurídicas ciudadanas y de convivencia que están vigentes en el municipio. En el caso específico de la ciudad de Baza son los propios ciudadanos los que exigen al Ayuntamiento que haga cumplir con rigurosidad los preceptos recogidos en las ordenanzas al respecto como la <i>Ordenanza de Uso, Instalación, Ocupación de la Vía Pública y Protección del Espacio Urbano</i> o la <i>Ordenanza de Tráfico</i> .

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
	GRANADA	Las sanciones que se pueden imponer son necesarias indiscutiblemente, toda vez que menoscaban el derecho al disfrute de la vía pública por parte de la ciudadanía. No obstante, es necesaria la educación orientada a todo aquel que use la vía pública en sentido privativo, pues afecta a derechos de terceros, lo que se ve agravado con la instalación de elementos particulares.
	GUADIX	Lo desconocen.
	LOJA	Sí se imponen sanciones y hoy por hoy consideran que son medidas imprescindibles.
	MARACENA	Por el Ayuntamiento se ejercen labores de vigilancia e inspección mediante las distintas Áreas implicadas a través de los técnicos municipales. Las medidas sancionadoras en materia de disciplina son imprescindibles para la adecuada conservación del ordenamiento urbano del municipio. Todas las medidas que se tomen, tanto informativas como sancionadoras, son fundamentales para cumplir los objetivos de esta materia.
	MOTRIL	No son usuales este tipo de sanciones, pero cuando se realizan son necesarias, con independencia de las medidas educativas e informativas.
Huelva	ALMONTE	No contesta.
	AYAMONTE	Cuando se producen infracciones de tráfico, o urbanísticas, que afectan al mobiliario urbano se procura restaurar los daños a cargo de los infractores, habitualmente a través de los seguros obligatorios de los vehículos, en el primero de los casos.
	HUELVA	No valoran esta cuestión pues carecen de información al tratarse de sanciones que son gestionadas por otros departamentos.
	ISLA CRISTINA	El Servicio de Obras y Urbanismo lleva un seguimiento de estas actuaciones que corresponden a otros Departamentos, con los que trabajan conjuntamente en otras cuestiones. Opinan que las medidas sancionadoras pueden resultar muy efectivas a la hora de hacer cambiar malos hábitos ciudadanos. Policía Local: antes de imponer medidas sancionadoras, avisan a los presuntos infractores de las anomalías que se están cometiendo si son leves y, en caso de no subsanarse, proceden a la denuncia. Este tipo de problemas se solucionan de forma amistosa, siendo escasas las sanciones impuestas, principalmente por infracciones a las Ordenanzas Municipales.
	LEPE	Sin respuesta.
Jaén	ALCALÁ LA REAL	Las sanciones por comisión de estas infracciones pueden ser recurridas por los ciudadanos. Sus alegaciones se estudian con detalle y se les cita para contrastar y aclararlas con bastante frecuencia. Además, el Ayuntamiento desarrolla clases de educación vial en todos los centros del municipio.
	ANDÚJAR	Cualquier sanción económica ha venido precedida de una completa, exhaustiva y reiterada campaña educativa e informativa con el fin de que el vecino/a esté perfectamente informado.
	JAÉN	No se ha impuesto sanciones como consecuencia de lo relatado.
	LINARES	Es más efectiva la medida educativa que la sancionadora.

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
	MARTOS	La actuación municipal es la siguiente: cuando la infracción se comete por primera vez, se suele advertir al infractor para que la subsane a la mayor brevedad posible. Si el infractor es reincidente, se suele proceder a su denuncia. Recordar que no siempre la denuncia es la mejor solución para solventar el problema.
	ÚBEDA	Se sanciona la ocupación de vía pública y/o la no adecuación del elemento al PGOU de Úbeda
Málaga	ALHAURÍN DE LA TORRE	La acción educativa es muy necesaria pero, por desgracia, es necesario imponer infracciones para corregir comportamientos incívicos y que generan molestias a los ciudadanos, como por ejemplo vehículos en doble fila, sobre paso de peatones, etc. En este Ayuntamiento se lleva a cabo un método de trabajo preventivo. Antes de emplear el procedimiento sancionador, se intentan realizar otras diligencias como, por ejemplo, comunicar a un vecino que produce ruidos molestos en su vivienda, pues antes de sancionar se realiza una notificación informativa y no punitiva.
	ALHAURÍN EL GRANDE	Hasta ahora, el Ayuntamiento ha acordado la regulación de estas situaciones de riesgo y los afectados las han ejecutado. Al tratarse, en este caso, de un pueblo, el control de la vía urbana es algo más fácil que en las grandes ciudades. Se consideran necesarias las sanciones en estos ámbitos.
	ANTEQUERA	Sí, lo son.
	BENALMÁDENA	En materia de tráfico y establecimientos se imponen sanciones, pero en la mayoría de los casos, sobre todo de los vehículos, si el conductor está dentro del mismo, se marcha cuando ve aparecer a la Policía, por lo que no se le sanciona. De ahí que la problemática sea sobre todo educativa.
	CÁRTAMA	Son imprescindibles las sanciones.
	COÍN	Estas infracciones son difíciles de detectar y son minoritarias.
	ESTEPONA	No contestan.
	FUENGIROLA	El Ayuntamiento interviene en estos supuestos mediante la inspección de estas barreras, ya sean públicas o privadas, eliminando los puntos negros del viario afectado y realizando un seguimiento y, si llega el caso, procede a la incoación de los correspondientes expedientes sancionadores.
MÁLAGA	Medio Ambiente y Sostenibilidad: Dan una respuesta conjunta. Comercio y Vía Pública: Dan una respuesta conjunta. Accesibilidad y Movilidad: No tiene competencias sancionadoras. No obstante, a nivel de Ordenanzas en materia de Medio Ambiente, Urbanismo y Policía sí que se sancionan conductas contrarias a derecho que perturben la normal ordenación del ámbito urbano. Urbanismo: no contesta esta pregunta.	

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
	MARBELLA	<p>Además de la evaluación continuada en el tiempo del estado de la seguridad vial en el factor vía, efectivamente existen otras fuentes de información como son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los propios atestados de tráfico de la policía local. 2. Los correspondientes expedientes administrativos que se incoan por “reclamaciones patrimoniales” de terceros. 3. Aquellos que se incoan por un “procedimiento sancionador” en materia de circulación y seguridad vial. <p>En todos ellos, normalmente y en el ámbito municipal su objetivo es evaluar daños a terceros o al patrimonio municipal. Consideran que aunque es un ejercicio lícito de la Administración, donde hay que aunar esfuerzos es en la formación e información del cliente interno y externo, la génesis en los cambios en nuestra conducta debe ser fruto de un cambio emocional y por ende de nuevos valores y ética, tanto de la propia Administración como de todos los administrados.</p>
	MIJAS	Actualmente sí. Por poner un ejemplo, con respecto a badenes inapropiados, al efectuarse la retirada de los mismos, se ha optado por las sanciones en materia de velocidad en dichas vías. Asimismo, sanciones producidas en el ámbito urbanístico.
	NERJA	Cuando se cometen infracciones derivadas de la ubicación de instalaciones en los espacios públicos, se imponen las sanciones que correspondan, ya que se entiende que son necesarias además de las medidas educativas e informativas que puedan adoptarse.
	RINCÓN DE LA VICTORIA	Sin Respuesta.
	RONDA	No se imponen sanciones a la ciudadanía
	TORREMOLINOS	No contestan.
	VÉLEZ-MÁLAGA	Se han impuesto sanciones, pero no con frecuencia. Normalmente, aunque se realicen campañas de concienciación, siempre es necesario establecer medidas correctoras, aunque sólo se empleen en las fases iniciales, hasta que los ciudadanos se adaptan a la nueva situación y las normas que se deben cumplir para lograr los objetivos marcados.
Sevilla	ALCALÁ DE GUADAÍRA	La Delegación de Tráfico sí ha establecido algunas sanciones, pero no son suficientes ni válidas para corregir una práctica demasiado habitual, que la mayoría de las veces queda impune y sin sanción. Además, la sanción, aunque es necesaria, no es la medida adecuada para dar solución al problema. Se debe educar al Ayuntamiento y al ciudadano para que la práctica correcta se convierta en la habitual. El orden urbano debe ser algo lógico en el actuar diario.
	CAMAS	<p>No se imponen con frecuencia pues los hechos al respecto no son denunciados. Evidentemente, la denuncia del hecho bien por la Policía Local o por la ciudadanía, lleva consigo la apertura del correspondiente expediente administrativo sancionador y la imposición de sanción si así se determina.</p> <p>Ahora bien, no es menos cierta la dificultad de conocer la identidad del causante del daño a no ser que se esté presente en el propio momento de la comisión del ilícito, lo que dificulta, en gran medida, la propia persecución y sanción del hecho a sancionar.</p>

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
	CARMONA	Por ahora, estas medidas son imprescindibles. No obstante, si hubiera una buena organización y planificación del problema, evidentemente serían menores.
	CORIA DEL RÍO	Se apuesta, en primer lugar, por medidas educativa-informativas, siendo casi inexistentes las sanciones instruidas.
	DOS HERMANAS	Prefieren la labor informativa y educadora, pero en la Ordenanza Municipal de Buen Gobierno y Convivencia Ciudadana se regulan detalladamente estas materias.
	ÉCIJA	Cuando se detecta una infracción por los agentes de movilidad o policías, se procede a la apertura de un expediente sancionador y tras dar audiencia a los interesados se instruye y se sanciona a los causantes, ya sean ciudadanos, empresas o establecimientos. Las medidas sancionadoras y disciplinarias son necesarias como ejemplarizantes y disuasorias, estando convencidos de que con medidas educativas e informativas se podría minimizar el número de infracciones y, con ello, se mejoraría la convivencia entre la ciudadanía.
	LA RINCONADA	El Departamento de Sanciones de la Policía Local tramita todas las incidencias con carácter sancionador notificadas al Área de Vía Pública, Atención al Ciudadano y Policía Local.
	LEBRIJA	En relación con las sanciones, creemos que las acciones educativo-informativas son más importantes en primera instancia. En este sentido, es fundamental contar con la colaboración de las asociaciones locales de empresarios y comerciantes. No obstante, las sanciones son, evidentemente, un recurso más que ha de aplicarse en los casos en que así lo requieran.
	LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA	Por el Área de Urbanismo se han levantado actas de infracción y se han abierto los correspondientes expedientes sancionadores en materia de tráfico, urbanismo y actividades económicas. Entienden que, en tanto la ciudadanía no sea consciente de la necesidad de respetar los bienes de dominio público, además de las medidas educativo-formativas, son necesarias medidas sancionadoras.
	MAIRENA DEL ALCOR	Desconocen la apertura de expedientes sancionadores en este sentido. Sí se han atendido quejas por reclamaciones de daños de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento
	MAIRENA DEL ALJARAFE	Ignoran esta pregunta, pero para la Delegación de Infraestructura y Medio Ambiente no es habitual el uso del régimen sancionador como medida coercitiva al ciudadano.
	MORÓN DE LA FRONTERA	No es muy frecuente la imposición de sanciones por estos motivos. Suele actuarse cuando existen denuncias, es nuestra opinión que las medidas sancionadoras son necesarias junto a las educativo-formativas.
	SAN JUAN DE AZNALFARACHE	Tráfico: para la Jefatura de Policía Local, cuando se realiza algún tipo de informe sobre ocupaciones de vía pública, la máxima preocupación es que no afecte a la seguridad del tráfico, ni a la de los peatones. Urbanismo: Sí se imponen sanciones, y de momento se consideran imprescindibles. No obstante, debemos ser flexibles en el cumplimiento de los vecinos de la sanción realizada.

PROVINCIA	MUNICIPIO	RESPUESTA
	SEVILLA	Naturalmente, en los casos que se detecta la infracción de las normas se inician los expedientes sancionadores conforme a los procedimientos legalmente establecidos.
	TOMARES	Se han hecho más recomendaciones y circulares informativas que sanciones pero, si no se han atendido, la previsión es pasar a sancionar las conductas inadecuadas que están perjudicando al resto de los ciudadanos.
	UTRERA	La sanción es el último recurso que debe utilizar la Administración, debiendo adoptar medidas informativas, normativas, etc., pero en los supuestos de agotar estos plazos, las sanciones deben estar encaminadas al restablecimiento de un orden lógico que permita compartir los espacios públicos.

Elaboración propia.

3.1.1.6. Sexta pregunta.

Por último, indicamos a los Ayuntamientos que nos gustaría que nos trasladaran su opinión-valoración sobre la problemática planteada y, a juicio de ellos, la necesidad de abordarla de una manera que no necesariamente implicara un gran coste económico. Las respuestas facilitadas fueron las siguientes⁸:

* Provincia de Almería:

– Adra: les parece muy positivo tratar esta problemática y fomentar las medidas que puedan dar solución a gran parte de las incidencias que afectan a la seguridad de los peatones y conductores, en especial las medidas que dependen más de la voluntad de los responsables, como vigilancia, seguimiento, aplicación de las ordenanzas y demás normativa, que de un presupuesto público importante. Consideran que detectar las anomalías existentes por parte de las dependencias municipales y la coordinación con otras áreas para un adecuado seguimiento y, en su caso, corrección de dicha anomalía; es decir, la coordinación de las distintas áreas municipales es fundamental a la hora de mejorar todos los aspectos y situaciones que puedan suponer algún tipo de peligro.

– Almería: la opinión de los técnicos de Seguridad y Movilidad en relación con la problemática queda acotada en la respuesta a la primera pregunta, fundamentalmente en lo que se indica como visión integral. Entienden que todavía no se trata la problemática con una visión integral, lo que puede provocar puntualmente cierta descoordinación en la toma de decisiones en cuanto a la ubicación de los elementos citados.

– El Ejido: la iniciativa de llevar a la conciencia de las instituciones locales la necesidad de valorar la calidad de los espacios peatonales se considera acertada y conveniente.

– Níjar: la problemática planteada es real y son conscientes de ello. Hasta ahora, no se ha abordado de manera global, sino en partes, realizando una inspección casi diaria tanto por parte de las empresas concesionarias, como por los empleados municipales de las diferentes Áreas, así como por la ciudadanía. El término municipal es extenso y con muchos núcleos de población, pero tienen un buen conocimiento

⁸ Sólo transcribimos las respuestas de los Ayuntamientos que han respondido, de forma concreta, a esta cuestión. De ahí que falten en la relación los Ayuntamientos que no nos remitieron el cuestionario (Roquetas de Mar, Conil, Lepe y Rincón de la Victoria) y los que no contestaron a esta pregunta (Chiclana de la Frontera, Rota, San Fernando, Guadix, Loja, Almonte y Ayamonte).

del mismo, por lo que una vez enterados de cualquier problemática por medio de los cauces mencionados anteriormente, siempre tienen la voluntad de actuar con la mayor brevedad.

– VÍCAR: es ésta, en efecto, una problemática de gran interés y, ciertamente, en la mayoría de los municipios y capitales de España debería abordarse.

* Provincia de Cádiz:

– Algeciras: la problemática planteada es una realidad que existe en municipios de forma generalizada, en mayor o menor grado. Precisamente por la importancia de dicha materia, se elaboró, aprobó y entró en vigor durante el pasado año una nueva Ordenanza Municipal para el Fomento y Garantía de la Convivencia Ciudadana, en la que se abordan aspectos como las normas básicas de convivencia, el cuidado y la protección de los espacios públicos y del mobiliario urbano. En definitiva, el objetivo último es mejorar la calidad de vida de los vecinos. Consideran que, sin perjuicio de la labor de concienciación, elaboración de nuevos proyectos y seguimiento que se pueda efectuar por los distintos servicios municipales, tales como limpieza, seguridad ciudadana, urbanismo, etc., sería interesante la divulgación a través de campañas sobre la materia a nivel supramunicipal.

– Arcos de la Frontera: consideran que, según la problemática de la población, se afronta de manera más apropiada el mantenimiento y adecuación de las diferentes cuestiones que se plantean, dadas las características del municipio.

– Barbate: es evidente que es un problema existente en las poblaciones y hay que subsanarlo. Pero como bien se deduce de lo expuesto en la pregunta, una gran parte de la solución debe provenir de la ejecución de obra civil, con el consiguiente coste que ello conlleva. Medidas a adoptar infinitas, como por ejemplo desgravaciones o bonificaciones tributarias o fiscales a empresas.

– Los Barrios: la problemática planteada, aún siendo evidente en zonas puntuales, sobre todo en núcleos más antiguos de población, se entiende que por nuevas normativas y concienciación, se tiende a minimizar. Véase por ejemplo las urbanizaciones de nueva creación.

– Cádiz: es un tema importante y en el que van a hacer hincapié desde la Delegación competente en el tema porque es de gran importancia.

– Jerez de la Frontera: consideran que no es necesario un coste económico grande para abordar esta problemática, pero sí interés político para llevarla a efecto.

– La Línea de la Concepción: sería conveniente, a partir de la problemática planteada, abordar el tema mediante un estudio pormenorizado de la situación.

– El Puerto de Santa María: consideran que es un problema real, al que las Administraciones deben dar solución, pero entienden que es muy difícil sin una importante inversión anual y un control periódico con la implicación y participación de entidades colaboradoras.

– Puerto Real: la problemática existe en la ciudad al igual que en otras y habría que abordar el problema de una manera sistemática y asentar las bases de actuación a través de unos protocolos.

– San Roque: entienden que, con la implicación de todas las instituciones locales y una buena coordinación, como realizan ellos, con asociaciones, entes locales, etc., se puede conseguir que abordar toda la problemática planteada no suponga un gran coste económico.

– Sanlúcar de Barrameda: la opinión y valoración es altamente positiva y, por ende, es una necesidad velar de forma permanente por esos detalles que eviten todo tipo de barreras sin perjuicio de la economía.

* Provincia de Córdoba:

– Baena: es cierta la problemática y, a juicio de la persona que contesta el cuestionario, con la vigilancia y el cumplimiento de las Ordenanzas u otra legislación se puede erradicar bastante el problema.

– Cabra: el tema que se plantea afecta a un número de vecinos importante y en un porcentaje elevado se puede resolver mediante el diálogo. El gran problema para hacerlo es la falta de recursos económicos, aunque sean mínimos.

– Córdoba: de las respuestas al cuestionario se desprende la valoración positiva que se tiene de estas iniciativas. Es un problema que necesita una respuesta global para su solución, conjugando medidas de sensibilización, educación y de carácter coercitivo.

– Lucena: se trata de obtener educación y civismo por parte del ciudadano en materia de tráfico, que conlleve un autoaprendizaje para que sea valorado positivamente por nuestra sociedad democrática.

– Montilla: es algo a lo que son sensibles y, por supuesto, están a favor de abordarla siempre que no suponga un gran coste económico.

– Palma del Río: nos informan de que elaborarán un Decálogo de Buenas Prácticas en el uso adecuado de los espacios públicos para disfrute de la ciudadanía.

– Priego de Córdoba: lo más importante es una programación y una concienciación del problema, ya que actuar sobre los problemas del día a día cuando surgen y solventarlos se hace complejo y costoso.

– Puente Genil: cualquier valoración sobre este tema lleva aparejado un coste económico. Se está trabajando en un estudio de la localidad, sobre todo lo relacionado con este tema y, de inmediato, se va a comenzar a corregir deficiencias.

* Provincia de Granada.

– Almuñécar: la forma efectiva de que se actúe en los aspectos planteados, es la coordinación y concienciación de todos los equipos que, por uno u otro motivo, intervengan en la vigilancia y control de las infraestructuras públicas. Para ello, sería interesante la creación en cada municipio de una “mesa para la accesibilidad”, compuesta por los responsables de cada departamento afectado, que atendiera y diera respuesta inmediata a las deficiencias observadas, de manera que fuese mínima la afección a la ciudadanía.

– Armilla: a pesar de los esfuerzos del Ayuntamiento para hacer una ciudad en la que se pueda vivir con buena calidad de vida, es cierto que sería necesario solucionar todos aquellos aspectos a los que hacemos mención, pues parece que nos hemos acostumbrado a vivir con ellos y a conformarnos. Por ello, y sin que implique un gran coste económico, en tanto que todos somos conscientes de las dificultades que se están atravesando, sí sería oportuno realizar campañas que ayuden a hacer más saludables y accesibles las ciudades.

– Baza: lo más importante es tener una regulación jurídica actualizada, además de llevar a cabo campañas informativas y de sensibilización de manera periódica.

– Granada: la problemática del exceso de señalización y mobiliario reside en que se ha pasado de señalar un paso de peatones con señalización horizontal a añadirle señalización vertical para aumentar la seguridad

vial, después se ha semaforizado porque se ha incrementado el tráfico, posteriormente se ha urbanizado la zona y se la ha dotado de contenedores de basura, papeleras, bancos y de una marquesina para el transporte público, además de que los establecimientos de la zona se han anunciado y, para acabar, los vecinos han pedido que ese paso de peatones se eleve porque no se ven las primeras señales. Con este ejemplo, se trata de describir el proceso pernicioso que da lugar a la problemática planteada. En el caso de Granada, son muy cuidadosos en este sentido, aunque siempre hay que considerar que las peticiones vecinales suelen incidir en refuerzos de señalización y mobiliario urbano. En cualquier caso, existen las ordenanzas municipales sectoriales. Por tanto, sería necesario establecer criterios objetivos globales sobre los aspectos señalados en la exposición.

– Maracena: las incidencias expuestas en los distintos ámbitos suponen un riesgo para la ciudadanía. Por el Ayuntamiento de Maracena se van llevando a cabo mejoras en materia de ordenación urbana, analizando las incidencias que se presentan día a día, fijando nuevos objetivos para solventarlas a través de un Programa de Actuación de Calidad Urbana. El objetivo principal es conseguir una ciudad más accesible, donde los habitantes de Maracena puedan desplazarse cómodamente por las calles y hacer un uso acorde de los distintos espacios. Para la promoción de la accesibilidad se debe hacer uso de las distintas herramientas de las que disponen las Administraciones para conseguir los objetivos: coordinación entre las distintas Áreas; elaboración de una ordenanza de convivencia; elaboración de una ordenanza de ocupación de la vía pública; mayor control y vigilancia de la actividad comercial; realización de campañas informativas y educativas para la implicación ciudadana. El Ayuntamiento aboga por ampliar y apostar por los espacios peatonales, teniendo en cuenta la funcionalidad y calidad de estos, llegando a un consenso y respaldo social para llevar a cabo políticas de sostenibilidad en la ordenación del espacio urbano. Por lo tanto, de forma coherente y programada, se pueden resolver las incidencias de esta naturaleza.

– Motril: Este Ayuntamiento, mediante los Servicios Municipales, como Policía Local, Mantenimiento y Jardines, Obras Públicas, Medio Ambiente, etc., cuando detectan algún tipo de anomalía, desperfecto, mala ubicación, etc., se comunica a los servicios pertinentes para arreglar, cambiar, buscar nuevas ubicaciones, mejorar, etc. Sí coinciden en la conveniencia de realizar campañas al efecto conjuntamente con entidades como la FAMP, DGT, etc. En Urbanismo coinciden con lo expuesto, pero además plantean una regulación autonómica, junto con subvenciones para las actuaciones precisas que podrían mejorar la situación. También consideran la posibilidad de solucionar esta problemática sin un coste económico añadido, aplicando con más rigor las distintas ordenanzas municipales de gestión y uso de espacios públicos.

* Provincia de Huelva.

– Huelva: valoran de forma positiva la encuesta y, sobre todo, cuando tengamos los resultados, instar a las Administraciones a controlar situaciones anómalas y paliarlas dentro del ámbito municipal con un mayor control y coordinación.

– Isla Cristina: según el Servicio de Obras y Urbanismo, en el municipio se presentan algunas de las problemáticas señaladas, pero no se dan de forma generalizada. Consideran que, en términos generales, los espacios urbanos son accesibles y seguros. Aunque son conscientes de que queda trabajo por hacer, en el Ayuntamiento trabajan, dentro de la limitación a la que la situación económica obliga, de forma con-

tinuada en la mejora de las calles y plazas, trabajando en la supresión de barreras arquitectónicas y en el mantenimiento del equipamiento urbano. Según la Policía Local, la solución a la problemática no implica un gran coste económico. Basta con que, por parte de los distintos departamentos con competencias en temas relacionados con los que nos ocupan, realicen un continuo seguimiento de los problemas planteados, lo que conllevaría un servicio eficiente con un gasto mínimo de personal, dinero, material y tiempo.

* Provincia de Jaén.

– Alcalá la Real: tradicionalmente, los propios ciudadanos son quienes han comunicado las deficiencias que se plantean. Consideran, en todo caso, que es una buena medida y que impulsará la realización de este tipo de planes.

– Andújar: efectivamente, pese a la implicación y determinación mediante la aplicación de la distinta normativa que regula y colabora en crear espacios más accesibles, sí que existe mucho por hacer. Por ello, consideran más que necesario la implicación de todas las partes, incluida la parte social de la ciudad, contando con la firme apuesta del Ayuntamiento, así como con la existencia de la comisión de accesibilidad municipal donde se ven representados las asociaciones de ciudadanos de personas con discapacidad, habiéndose constituido desde el pasado mes de julio el Consejo Local de Discapacidad. Por ello, piensan que la suma de esfuerzos entre Ayuntamiento y Parte Social, sus vecinos y todas las personas implicadas que conforman la sociedad del municipio, van avanzando en el día a día en la mejora del bienestar de la ciudad.

– Jaén: parece como si este tema no fuese responsabilidad de nadie. Se propone un Negociado de Ciudad Habitable que fuese responsable del reparto de las zonas peatonales.

– Linares: la problemática planteada afecta en menor o mayor grado a los municipios según sea mayor o menor su dedicación a evitar que se produzcan. No es necesario gastar dinero, se trata sólo de hacer las cosas bien.

– Martos: sería muy interesante intentar buscar una solución a la problemática planteada dentro de las posibilidades de medios técnicos y humanos de los que se dispone en cada Corporación Local.

– Úbeda: eliminación de la contaminación de mobiliario urbano.

* Provincia de Málaga.

– Alhaurín de la Torre: es un problema de todos los municipios y la mejor forma de superarlo es estar en continua comunicación los distintos departamentos implicados, como Limpieza viaria, Obras menores, Policía Local. La comunicación y coordinación es fundamental.

– Alhaurín El Grande: es una problemática que afecta, sobre todo, a las grandes ciudades. Sería interesante que se abordara este tema con un enfoque racional y sostenible, que nos permita identificar y resolver estos conflictos.

– Antequera: hay cosas más importantes y urgentes que estos problemas, como la falta de recursos para atender a todas las personas que lo están pasando mal.

– Benalmádena: parece muy necesario el apoyo de otras instituciones a nivel de concienciación de la ciudadanía. En esta Corporación se están llevando a cabo actuaciones como, por ejemplo, rebajes de acera para los pasos de peatones, repintado de los mismos, reparaciones de acerado, pero con campañas de

concienciación el ahorro sería mayor que el coste que suponen, dado que la mayoría de los destrozos en el mobiliario y acerado viene por su mala utilización, ya que normalmente los materiales utilizados en el acerado no están preparados para un uso distinto como podría ser el de soportar el peso de los vehículos que aparcan sobre él y su reparación supone un alto coste para las arcas municipales, tanto en medios materiales como de personal y tiempo.

– Cártama: en la mayoría de los casos, la problemática del municipio es económico.

– Coín: por norma, en el municipio se hace un estudio previo por los técnicos para la colocación del mobiliario, farolas, señalizaciones, etc., a fin de que no sean un obstáculo para la ciudadanía.

– Estepona: sería necesario contar con un plan de movilidad puesto que la problemática existente está causada, en gran medida, por la injusta repartición del espacio en el viario, favoreciendo al vehículo motorizado. El espacio que se destina al vehículo no presenta obstáculo alguno, es completamente accesible (salvo, claro está, por las características orográficas del terreno). El escaso espacio con el que cuenta el peatón sirve asimismo como lugar de emplazamiento de todo tipo de elementos, entre otros los que van destinados a regular e iluminar el espacio del vehículo. La normativa de accesibilidad, de obligado cumplimiento, debería ser más exigente en cuanto a la repartición de espacios. Toda área peatonal debiera ser aumentada en la anchura necesaria para albergar una franja de instalaciones o de elementos verticales, fuera de la cual debería quedar el espacio libre para el paseo. Por su parte, las normas urbanísticas debieran ser más exigentes en lo que se refiere a las obras de urbanización, que son siempre la parte residual del desarrollo de un suelo. En todo caso, para poder actuar de forma planificada en función al flujo peatonal de la zona, es necesario un diagnóstico de la situación actual y ello requiere la toma de datos y su inserción en un SIG; y el procesamiento de los mismos para la obtención de conclusiones reales. Sería necesaria, por otra parte, una campaña de encuestas para peatones para detectar las áreas que requieren mayor espacio para el peatón, que serán aquellas en las que habrían de reducirse al mínimo los obstáculos.

– Fuengirola: el problema debe resolverse por las administraciones competentes en el viario en cuestión. Los Ayuntamientos podrían contar con un servicio específico relativo a la seguridad vial, señalización y eliminación de barreras arquitectónicas, que adviertan de los puntos negros de su municipio y de los ámbitos en que se pueden producir situaciones peligrosas o accidentes irremediables. Una vez advertidos y reconocidos, se podría actuar en función de su grado de peligrosidad y de su coste económico. Algunos son mera falta de mantenimiento, pero una vez catalogado se puede acometer su solución. Muchas veces estos problemas son denunciados por la propia ciudadanía, pero la falta de presupuesto mantiene el problema. No obstante, la mayoría son pequeñas modificaciones de señalización u ordenación de la vía, fáciles de eliminar o de aplicar medidas correctoras para evitar el riesgo para peatones y conductores.

– Málaga: Accesibilidad y movilidad: se trata de una problemática muy interesante de abordar, ya que la ciudad debe buscar consolidarse en los próximos años en un espacio de habitabilidad, convivencia y desarrollo equilibrado orientado a la calidad de vida en general. Sin que suponga un elevado coste económico, habría que concienciar a los ciudadanos y las propias Administraciones en el principio de respeto del espacio urbano. Para el Área de Movilidad, los proyectos de semaforización y señalización cumplen en todo momento tanto la Ordenanza reguladora en materia de Accesibilidad del municipio de 2004 (concretamente su Título I contempla todo lo relativo a las condiciones de instalación de todo tipo de elementos de señalización), como

la Ordenanza de Movilidad de la ciudad de Málaga, adaptada a la Ley de Seguridad Vial 18/2009, de 23 de noviembre. Urbanismo: remiten un informe sobre Gestión de la Accesibilidad, de difícil resumen, que incluye datos estadísticos y explicación del programa informático que usan para la solución de estas cuestiones.

Marbella: creen, y así lo han manifestado en los apartados anteriores, que la política a seguir en referencia a la elaboración de un Plan Integral de Seguridad Vial en el Factor Vía pasa, inexorablemente, por un plan de etapas, como puede ser entre otras medidas: 1. Crear normas de ámbito municipal y autonómicas consensuadas por todos los entes implicados y buscando la intervención de algún órgano que pudiera coordinar y aglutinar iniciativas. 2. Crear un foro permanente donde se puedan intercambiar experiencias, conocimientos y muy especialmente protocolos de actuación tanto en el factor vía como en el factor humano. 3. Un compromiso de las instituciones (entes locales, mancomunidades, diputaciones, FAMP, Junta de Andalucía y el propio Defensor del Pueblo Andaluz) apostando por la formación, en primer lugar, del “cliente interno” y a través de “mass media” e Internet, de la información en algunos casos y en la actualización de conocimiento en otros, del “cliente externo”, teniendo en cuenta para ello a los entes privados como podrían ser asociaciones de escuelas de conductores, centros de salud, asociaciones de conductores y/o usuarios, centros educativos, asociaciones vecinales, etc. 4. Poner en marcha programas de sensibilidad y reeducación vial para infractores menores de edad, incluso en aquellos casos especialmente de delitos contra la seguridad vial. En este sentido, sería una buena iniciativa realizar cursos de formador de formadores en dicha materia, a fin de que los empleados públicos que de forma directa o indirecta participan en el mundo de la seguridad vial tengan la posibilidad de aportar, dentro del ámbito de su labor funcional, a los programas anunciados.

– Mijas: para abordar la problemática que se plantea, tendrían que contar con los suficientes recursos tanto a nivel humano como material. Todo ello pasaría por una mayor inversión que, a su vez, originaría un gran coste económico. Desgraciadamente, las arcas municipales de Mijas, como las de la inmensa mayoría de los municipios, no dan para más, los recortes económicos a los que están sujetos les ponen en la disyuntiva de elegir los proyectos de imperiosa necesidad.

– Nerja: entienden muy necesario y positivo tomar conciencia de esta problemática para adoptar las medidas oportunas.

– Ronda: no es el momento de poner en marcha un plan de este tipo, porque cualquier actuación que se haga (vigilancia, mover/quitar/colocar mobiliario, elaborar informes, etc.) supone costes en personal y/o gastos difíciles de abordar en la actualidad.

– Vélez-Málaga: hacer que nuestras ciudades sean más habitables y transitables y que el peatón tenga su espacio, es un reto que se debe asumir por todas las administraciones, ya sea a nivel estatal, autonómico y, sobre todo, por la Administración local, como más cercana a la ciudadanía. Por ello, se debe considerar que hay que volver a recuperar las vías públicas para los vecinos, para su disfrute y habitabilidad. Aunque teniendo en cuenta la situación económica actual de todas las administraciones públicas, cualquier campaña a realizar se debe plantear con la idea del mínimo coste, ya que sin esta premisa será casi imposible su cumplimiento. Se deben plantear unas directrices claras, tras un estudio preliminar e iniciar su aplicación en todos los nuevos proyectos que se elaboren desde la Administración o en aquellos que deban ser aprobados por la misma Administración para su puesta en marcha. Además, se debe aumentar la vigilancia y el control de la ocupación de la vía pública para erradicar los abusos de unos pocos y que perjudican al resto de los ciudadanos.

* Provincia de Sevilla.

– Alcalá de Guadaíra: la opinión de la Oficina Técnica de Tráfico se deduce de las contestaciones anteriores. Destacan las palabras coordinación, voluntad pública y sentido común.

– Camas: evidentemente, es necesario actuar y tomar medidas sobre la protección de los bienes muebles y similares que dan servicio a la ciudadanía. Es cierto que, cuanto mayor sea la coordinación entre administraciones y dentro de la propia administración local entre delegaciones, mayor será la eficiencia en dicho cometido. No es menos cierto que el control se realiza por las propias delegaciones si bien es, obviamente, mejorable y optimizable en sus resultados. Resulta, por tanto, necesario evolucionar en este camino de concienciación, educación y acción administrativa ante hechos sancionables según el ordenamiento jurídico. Si bien los medios económicos actualmente se están encaminando prioritariamente a gastos de primer orden y necesidades de la administración local, es preciso estudiar la conveniencia o no de aplicar mayor inversión a actuaciones que ya se están llevando a cabo, siquiera incipientemente, por la propia administración en su actuar ordinario, aún siendo necesario mejorar en la propia coordinación y realización de las acciones de protección.

– Carmona: se necesita apoyo institucional a un problema que, a priori, se reduciría considerablemente si los urbanistas, técnicos y personal cualificado lo estudiarán antes de que se produjese. Ejemplo, una carretera mal diseñada dará problemas de seguridad, saturación, etc.; todos los centros históricos, si no se buscan bolsas de aparcamiento y se reduce el tráfico, darán problemas; una urbanización que no resuelva todos los problemas de mobiliario urbano, aparcamiento, señalización vial, dará problemas. Si las legislaciones oportunas en la materia se aplicaran, de una forma eficiente, con medios suficientes, se paliaría considerablemente el tema. Por otro lado, cualquier actuación supone un importante coste, dada la propia estructura urbana. Sí es factible regular nuevas actuaciones urbanas controlando estos aspectos a nivel de proyecto.

– Coria del Río: la problemática es grave y complicada, ya que por la fisonomía de la mayoría de las calles, atendiendo a los obstáculos que hay en ellas, afectan en ocasiones a la seguridad del tránsito peatonal y, en otras ocasiones, al tráfico rodado.

– Dos Hermanas: atender estas materias es absolutamente necesario para conseguir una ciudad sin obstáculos, aunque constatan la dificultad del proyecto por realidades socioculturales, urbanísticas o económicas. Un estudio sistemático de la realidad podría acercarnos a un modelo de acción que nos permita crear espacios más habitables para todos.

– Écija: es necesario abordar este problema desde dos puntos de vista: desde la responsabilidad y los medios materiales y económicos de los Ayuntamientos para organizar las medidas tendentes a mejorar la seguridad de los ciudadanos, mediante proyectos de movilidad, medio ambiente e infraestructuras y en segundo lugar, mediante la educación, reeducación e información a los ciudadanos al objeto de corregir las conductas vandálicas y contrarias a la convivencia y el interés común. En cuanto a los Ayuntamientos, es conveniente una dedicación especial a corregir los problemas de movilidad urbana planteados, dotándolos de las herramientas y los medios económicos necesarios y contar con la colaboración de las distintas administraciones públicas. La problemática planteada tendría solución con la educación y reeducación y con la información a los ciudadanos. Educación en materia de seguridad vial, comportamiento cívico, valores éticos, primeros auxilios, etc., que se debe impartir en los colegios desde edades tempranas para concienciar a los ciudadanos desde pequeños

en la necesidad de convivir de forma respetuosa con los demás. La reeducación de los adultos que tienen los vicios adquiridos sería mediante seminarios y campañas de concienciación a través de los centros de educación de adultos y las distintas asociaciones de vecinos e instituciones cívicas. La información se transmitiría mediante charlas, folletos, anuncios en medios de comunicación, orientada al conocimiento de las normas de uso del mobiliario urbano, itinerarios peatonales, horarios de depósito y recogida de basuras, normativa sobre veladores en establecimientos hosteleros y puntos de reclamación y denuncias.

– La Rinconada: unificación de criterios, puesta en común de los municipios y campañas de sensibilización.

– Lebrija: alguna consideración en relación con los costes económicos. En resumen (la respuesta de este municipio es muy amplia), si algo caracteriza la actuación municipal es el coste-oportunidad y, por tanto, perfectamente cuantificable económicamente. Por ello, es necesario realizar nuevas actuaciones sin desatender las restantes. A continuación describen una serie de actuaciones que han realizado con distintas ayudas autonómicas, provinciales o de fundaciones como ONCE.

– Los Palacios y Villafranca: entienden que la han contestado en las respuestas anteriores.

– Mairena del Alcor: es muy importante resolver los problemas enunciados, derivados de la ocupación de espacios públicos sin control municipal.

– Mairena del Aljarafe: es, sin duda, de primer orden la problemática suscitada respecto al mantenimiento y dotación de las instalaciones y mobiliario urbano, por lo que afecta a la calidad ambiental y convivencia urbana de los ciudadanos que hacen uso de forma habitual de los espacios peatonales, debido al gran incremento de las actividades de ocio y deportivas al aire libre que cada vez utilizan más los espacios urbanos. La Corporación vería con entusiasmo fomentar todo tipo de campañas que animen a un uso mejor y más responsable de los espacios públicos y como forma de abordar la problemática que se suscita en la interacción entre los distintos usuarios (peatones, ciclistas, conductores, etc.) de las zonas públicas.

– Morón de la Frontera: el modelo de movilidad debe permitir a todos los miembros de la comunidad desenvolverse de la forma más independiente posible. Por tanto, es necesario adoptar las medidas necesarias para garantizar este derecho, suprimiendo los problemas que provocan este déficit y que suponen desigualdades entre las personas. Sí, es necesario abordar esta problemática suponga, o no, un coste económico.

– San Juan de Aznalfarache: Tráfico: consideran que es realmente importante debido a la posición de garante que les atribuye el ordenamiento jurídico, establecer políticas de concienciación para que dichas situaciones de riesgo queden reducidas al máximo. Urbanismo: difícil, con la situación económica de los municipios, que ésta sea una cuestión prioritaria en este momento, aunque se considera necesaria.

– Sevilla: la problemática enunciada deriva de la creciente multiplicidad de usos y funciones que han de soportar los espacios públicos urbanos, respondiendo a distintas necesidades e intereses que, en muchas ocasiones, entran en conflicto y pueden resultar contrapuestos, por lo que siempre habrían de ser administrados con prudencia, considerando que se trata de un bien escaso y, por tanto, de un bien económico, al servicio de los intereses generales, pero en el que simultáneamente se debe posibilitar el ejercicio de derechos y libertades individuales. La propia escala de las grandes ciudades supone la presencia de una mayor concentración de agentes que intervienen, o pretenden intervenir, en determinados espacios públicos con distintos elementos que requieren especificaciones técnicas concretas para cumplir su finalidad y cuya implantación se ha de contemplar dentro de la perspectiva global del conjunto en que se han de integrar.

– Tomares: la concienciación ciudadana es importante, pero además la inspección continuada por parte de Policía, técnicos, etc., hace que las incorrecciones, si se corrigen en el día a día, sean menos costosas que si se dejan llegar a un gran deterioro.

– Utrera: en esta materia, los costes no deben ser elevados, ya que la información no es costosa, sobre todo si se comienza desde los colegios. En cuanto a la infraestructura, no tiene por qué tener un coste elevado, si partimos de la base normativa. Eso sí, si se pretende modificar la ya existente resulta más costoso. En su caso, lo están abordando a través de planes especiales de eliminación de barreras arquitectónicas, donde se han invertido gran cantidad de recursos y con la intención de seguir trabajando en esta línea en la medida de la disponibilidad presupuestaria. Indican también que, tanto por los servicios de tráfico y movilidad como disciplina urbanística, se tienen muy en cuenta todos estos factores que alteran la movilidad urbana, siendo inflexibles una vez agotados los recursos de información y cumplimiento normativo.

3.1.2. Consideraciones en torno a las respuestas de los Ayuntamientos.

3.1.2.1. Inexistencia de planificación eficaz.

Prácticamente hemos podido verificar que ningún municipio posee un Plan que, con una visión integral, contemple las condiciones de seguridad para los transeúntes del espacio peatonal en las ciudades andaluzas. Ello porque, aunque algunos nos han respondido afirmativamente, salvo excepciones no han aportado ninguna información o dato al respecto, o bien de la respuesta se desprende que se referían a planes de movilidad urbana, de movilidad sostenible, de Seguridad Vial Urbana, etc., que incluyen el transporte público o planes muy sectoriales como son los de accesibilidad. De hecho, sólo algún municipio nos ha dicho que posee un Plan de Movilidad Peatonal.

Por supuesto, el ideal sería que todos los municipios que tienen cierta entidad de población y problemas serios de tráfico aprueben sus planes de movilidad y, si lo desean y dentro de éstos, un plan de movilidad peatonal, no importa la denominación o el instrumento que se utilice, que contemple toda la casuística que presenta el reto de gestionar un espacio seguro, accesible y eficiente, en términos de movilidad, para el uso peatonal.

Muchos municipios nos dicen que, en realidad, la evaluación de la seguridad que ofrece el espacio peatonal constituye una tarea diaria en la que los distintos servicios municipales, e incluso la ciudadanía, detectan las anomalías y el Ayuntamiento procede a subsanarlas. Implícitamente responden, por tanto, que no se han realizado auditorías e inventarios sobre la calidad y seguridad del espacio peatonal.

3.1.2.2. Actuaciones aisladas.

Relacionada con la primera conclusión y ratificando su contenido, distintos municipios nos dicen que, en realidad, las inspecciones las realizan, en la mayoría de los casos, los agentes de la Policía Local o, en otros supuestos, que lo hace cada servicio según su competencia, pero sin que exista una coordinación al respecto. En definitiva, creemos que, en ausencia de un plan, es más que necesario que cada servicio tenga

muy claro los efectos, en términos de seguridad y riesgo de accidentes que suponen para los peatones, las deficiencias y disfuncionalidades existentes motivadas por hechos tales como la colocación del mobiliario urbano, la ubicación y el estado de las señales, la colocación de mesas, sillas, taburetes, cartelería, etc.

Resaltamos que si queremos afrontar esta cuestión con una visión global de su tratamiento, es imprescindible que se establezca una estrategia y una planificación programada para alcanzar ese objetivo. En todo caso, será un asunto que volveremos a tratar a propósito de las resoluciones que se incluyen en este Estudio.

3.1.2.3. Posición favorable a una estrategia integrada en el espacio peatonal.

La gran mayoría de los municipios se muestran muy favorables a establecer una estrategia, o una actuación coordinada e integradora, destinada a propiciar que el espacio peatonal tenga garantizada las debidas condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad ambiental.

Es más, bastantes municipios, con un criterio que comparte esta Institución, consideran que la consecución de una mejora visible de las condiciones de este espacio no exige una gran inversión económica, sino hacer las cosas de otra manera.

Es decir, la situación mejoraría ostensiblemente si las oficinas técnicas, los servicios de limpieza, los departamentos de movilidad, infraestructuras, urbanismo, viario público, licencias de actividades, etc., actuaran bajo unos presupuestos claros y estandarizados, que conllevaran tener muy presente las consecuencias que cualquier intervención aislada tiene de una manera transversal en la seguridad, la accesibilidad y la calidad ambiental del espacio peatonal. El resultado sería muy diferente.

Por tanto, se echa en falta un modelo, como decimos, estandarizado de intervención y que, a nuestro juicio, pasa por una auditoría integral con reflejo en un mapa de la información obtenida y un plan de actuación en el marco de una estrategia, a corto, medio y largo plazo, que defina la planificación y, dentro de ésta, la programación adecuada para la supresión de las disfuncionalidades que impiden ofrecer a la ciudadanía un espacio peatonal de calidad.

Es aquí donde creemos que la Comunidad Autónoma y las Diputaciones Provinciales pueden prestar colaboración a los Ayuntamientos para facilitar (respetando lógicamente la diversidad de los municipios de Andalucía en su configuración urbana y las actuaciones de sus gobiernos locales a la hora de decidir autónomamente el modelo de ciudad por el que apuestan) estrategias de actuación, modelos y estándares de integración para facilitar la toma de decisiones adecuadas teniendo en cuenta la complejidad, los desequilibrios y los intereses que concurren en el espacio peatonal.

En este ámbito, creemos que es muy importante que, hoy por hoy, los municipios incorporen a sus métodos de análisis los sistemas de información geográfica (SIG), que tanta ayuda pueden prestar para confeccionar el mapa de deficiencias y las estrategias de intervención.

Al mismo tiempo, todas las Administraciones Públicas deben tener muy presente que en un espacio que pertenece a todas las personas, sin consenso se pueden tomar decisiones e, incluso, ejecutarlas, pero tendrán un futuro muy limitado y no contarán con la adhesión y complicidad de las personas destinatarias de las medidas: la ciudadanía. No se puede cambiar el modelo de ciudad apostando por la movilidad sostenible sin contar con la complicidad de la ciudadanía.

3.1.2.4. Inadecuada localización del mobiliario urbano.

El problema no es sólo el riesgo de accidentes derivado de las disfuncionalidades de los espacios peatonales motivados por su inadecuado diseño o mantenimiento, asunto sobre el que volveremos posteriormente, sino los efectos que determinadas acciones u omisiones pueden tener en accidentes relacionados con el tráfico rodado. Tal es el caso de la colocación indebida de una diversidad extraordinaria de contenedores de basura en nuestros pueblos y ciudades, que impiden, o limitan, la visión de los peatones y conductores. Incluso no es extraño encontrarlos situados justo al lado de pasos de peatones, resultando sorprendente que no haya una instrucción clara que coordine los servicios de limpieza y los de ordenación del tráfico y movilidad. La Fiscalía de Seguridad Vial nos consta que ha intervenido en algunos supuestos, pero en el trabajo de campo realizado también nos consta que el problema continúa generando situaciones extraordinariamente peligrosas.

Lo mismo tenemos que decir sobre cartelería, señales, kioscos, etc., en cuya ubicación no se tienen en cuenta las limitaciones visuales que generan en conductores y peatones, creando riesgos innecesarios para el tránsito peatonal. No existe coordinación suficiente entre los servicios de limpieza, de vías públicas y movilidad en la mayoría de los municipios de mayor población y es muy deficiente el control respecto de las obligaciones que conllevan las licencias de ocupación de la vía pública y movilidad.

3.1.2.5. Participación y sensibilidad social.

Pese a que, prácticamente, toda la población, salvo las personas que poseen determinada discapacidad, ya sea en distancias largas o cortas, se desplazan a pie y pese a que los usos peatonales de los espacios públicos contribuyen, decisivamente, a la habitabilidad y socialización de nuestras ciudades, siendo, por tanto, el mantenimiento de unos estándares de calidad una cuestión decisiva para garantizar sus derechos, lo cierto es que la voz de la ciudadanía debería oírse en la toma de decisiones que afectan a los desplazamientos a pie y usos peatonales, pero hasta tiempos muy recientes, esto no ha ocurrido en los procesos participativos.

Afortunadamente, las asociaciones de personas discapacitadas han venido haciendo más presentes sus criterios en aras a la creación de la ciudad accesible y, en lo que concierne a una alternativa vital de transporte sostenible, como es la bicicleta, sí se han constituido algunas asociaciones que han comenzado a defender sus derechos e intereses con cierta fuerza y eficacia, aunque de manera desigual, en las poblaciones andaluzas.

Sin embargo, en lo que concierne a la defensa de los derechos e intereses de las personas que se desplazan a pie, se han comenzado a constituir las primeras asociaciones de defensa de sus derechos con la finalidad de mantener, proteger e impulsar la calidad, en el sentido más amplio, de las vías peatonales del suelo urbano en nuestras ciudades.

Por otro lado, la ciudadanía que, con frecuencia, en los medios de comunicación, en conversaciones privadas, en las peticiones, reclamaciones, quejas, etc., quiere hacer valer la defensa de sus intereses, individuales o colectivos, en este ámbito al considerar que son perjudicados por determinadas decisiones públicas o conductas incívicas o inadecuadas de aspectos privados, rara vez encuentra conductos adecuados para que su voz se escuche con eficacia –es decir, con resultado– a la hora de atender sus pretensiones.

Por supuesto, hay modelos de planificación que sabemos que llevan, incluso preceptivamente, a la participación en los trámites de información pública, pero sabemos cuál suele ser la tipología mayoritaria de las

alegaciones que se suelen presentar tanto para la defensa de intereses individuales como de los colectivos y salvo excepciones, el gran debate de las cuestiones que tratamos en este Informe Especial no tiene lugar durante la tramitación ni de los planes de planificación urbana, ni de los estratégicos, ni de los planes de movilidad.

Ello porque no se ha generado una sensibilización suficiente en la sociedad que haga ver y pensar que la ciudad que estamos definiendo ahora en sus planes es la que se va a encontrar en un futuro y que cambiar el rumbo de un modelo que no ha contado suficientemente con la presencia y el valor que representan para hacer una ciudad habitable, los usos, los espacios y los itinerarios peatonales de calidad, es tarea ardua, a veces casi imposible, en el corto o medio plazo.

Si la ciudadanía encuentra vías fáciles para expresar su opinión y se cuenta con ella en la toma de decisiones públicas, cada vez participará con más frecuencia. Este es el camino que necesariamente hay que recorrer si queremos cambiar hacia un modelo democrático de gobierno.

Tal vez el primer paso necesario sea el acceso a la información como requisito previo a esa sensibilización. De hecho, muchos Ayuntamientos han insistido en que aspectos tales como la educación en el ámbito de la seguridad vial debe estar presente en las escuelas, continuar en todas las etapas de la vida y, singularmente, en las personas mayores de edad.

Los menores tienen que adquirir la formación suficiente, no sólo para apreciar y prevenir los riesgos que suponen los desplazamientos a pie por la ciudad, sino también para apreciar la calidad y rechazar las deficiencias que, por falta de limpieza, inadecuado mantenimiento, ausencia de accesibilidad o usurpaciones del espacio público, existen en este espacio. Es decir, hay que educar para entender, amar y respetar la ciudad y ello empieza en una educación que comienza en la escuela y acompaña al menor en el proceso de independencia y socialización que se va a generar en su paulatino paso inexorable de integración en la ciudad.

Proceso éste que empezó un día en los transportes con acompañamiento al colegio, se amplió en los primeros años a los espacios libres, zonas verdes y de otros usos peatonales del suelo encuadrado en su entorno vecinal y/o barrio y que, poco a poco, con sus amigos se va extendiendo e integrándose en toda la ciudad. La idea de ciudadanía supone, en gran medida, un aprendizaje de cómo usar, compartir y habitar en nuestras ciudades.

Al mismo tiempo, algunos Ayuntamientos nos insisten en que, junto a ese compromiso por la educación al que hemos hecho ya referencia, parece muy conveniente que, por todas las Administraciones Públicas, se hagan campañas para informar, sensibilizar y hacer que sepan valorar la seguridad y la calidad del espacio peatonal.

3.1.2.6. Señales defectuosas.

Creemos que son también evitables las disfuncionalidades con las que es fácil encontrarse cuando paseamos, con una visión crítica, por nuestras calles y vemos pasos de peatones con la pintura tan desgastada que limita los efectos de apereamiento de su existencia para los conductores y transeúntes o, sencillamente, que se pintaron en su día, a veces con carácter provisional y que una vez que ha terminado la obra que justificó su existencia continúan allí, con señales semiborradas, creando una indeterminación sobre su vigencia como espacio de paso preferencial para el peatón, lo que, a su vez, genera inseguridad y riesgo de accidentes.

Lo dicho sobre pasos de peatones es aplicable también a todo tipo de señalización horizontal y vertical, con clara incidencia en la seguridad vial. Y no digamos el problema de movilidad que se genera cuando señales claras para la seguridad vial, como pueden ser las de stop, dirección prohibida, paso de peatones, cercanía de un centro educativo, etc., se pierden en un mar de anuncios de actividades comerciales, mobiliario urbano, plantas, etc., que desorientan, a veces con graves consecuencias, a conductores y peatones.

Lo mismo podemos decir respecto de la insuficiente información que, a veces, se ofrece al peatón sobre la existencia de los usos compartidos de espacios destinados a la bicicleta y al uso peatonal.

Por otro lado, creemos que facilitaría bastante la mejora en el uso peatonal que existiera una información más eficaz en los espacios peatonales sobre el uso, tiempos y conexiones con el transporte público, pues éste es, en gran medida, el soporte sobre el que descansa la decisión de realizar desplazamientos en distancias cortas y medias.

Finalmente, es reseñable la deficiente información existente en diversos municipios sobre servicios públicos, monumentos y otros sitios o lugares de interés que son muy útiles para orientar a la ciudadanía sobre su disponibilidad y acceso.

3.1.2.7. Deficiencias y responsabilidad patrimonial en el espacio peatonal.

Hablando de seguridad en el espacio peatonal, deseamos dedicar unas líneas al problema que supone, por los riesgos que genera en toda la población, la existencia de barreras y deficiencias en este espacio tales como las instalaciones que se colocan inadecuadamente y/o sin señalizar cuando se ejecutan obras, los alcorques no protegidos por elementos que eviten las caídas, el ya mencionado mobiliario de locales comerciales, etc.; así en esta Institución, con frecuencia, recibimos quejas en las que se plantea la exigencia de responsabilidad patrimonial de los Ayuntamientos con motivo de caídas, accidentes, situaciones de riesgo, etc.

A título de ejemplo y en lo que concierne a las quejas que recibimos, podemos mencionar las caídas provocadas por el mal estado de la acera (desniveles en la solería o pavimento), restos o resaltes de mobiliario y señalizaciones que quedan, una vez suprimidos estos, tapas de tomas de agua o alcantarillado en mal estado o sin colocar, etc. A todo ello, habría que añadir los accidentes provocados por la inadecuada ubicación del mobiliario urbano.

Se trata de una tipología de siniestros que, a veces, tiene sus consecuencias, extraordinariamente graves, en los transeúntes y, en todo caso, con frecuencia causa lesiones, heridas, etc. Pese a la cotidianeidad con la que se producen este tipo de accidentes, carecemos de una estadística rigurosa, sencillamente porque no existe, del número de caídas e incidencias que se producen por estas causas.

Sin embargo, los Ayuntamientos sí pueden poseer información sobre el número de expedientes y sobre los costes que se generan a las arcas municipales por la responsabilidad patrimonial declarada por estas causas pero, como decíamos, desconocemos la cantidad de supuestos que se producen teniendo en cuenta que la inmensa mayoría de las personas que sufren caídas sin consecuencias, que no les originen una incapacidad, no acuden a la Administración reclamando una indemnización.

Pensamos, por ello, que debe ser un requisito de los planes de calidad del espacio peatonal el de investigar y conocer este tipo de incidencias para evaluar la conveniencia de asumir, con rigor, la necesidad de

subsanan las deficiencias. En lo que concierne a la responsabilidad patrimonial, cuando se reconoce el daño y aunque no se pueda reparar éste, al menos la persona afectada obtiene una compensación. Por ello, la Administración, a la hora de valorar el cumplimiento de los requisitos que dan lugar a tal responsabilidad, deberá actuar siempre con objetividad, evitando no reconocer la responsabilidad con base a defender unos hipotéticos intereses públicos cuando, conforme a la Constitución, arts. 103.1 y 106.2 CE, el único interés defendible es el del respeto a la ley y a una interpretación conforme a la misma.

Ahora bien, en la actualidad nos encontramos con el problema añadido de que al daño causado, cuando no a la incapacidad que pueden generar las caídas y accidentes motivadas por estos hechos, se añade que la población se va a encontrar con que, en los últimos años, se ha producido un giro relevante en la jurisprudencia que ha conllevado que sean más restrictivas las sentencias de los tribunales de justicia a la hora de reconocer la responsabilidad patrimonial por tales hechos. En las primeras sentencias que surgieron recién entrada la Constitución, se interpretaba el art. 106.2 CE y la normativa que regula la responsabilidad patrimonial en nuestro país de una manera que configuraba un marco de responsabilidad patrimonial por accidente en la vía pública mucho más amplio del que actualmente se contempla.

Basta para ello traer a colación algunos extractos de esa jurisprudencia más reciente en la que podemos encontrar consideraciones de esta naturaleza:

– Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sevilla, sala de lo contencioso-administrativo, sección 4ª, de 6 de marzo de 2012: “Pues bien, los únicos elementos probatorios de los que dispone el Tribunal son los reportajes fotográficos obrantes en el expediente administrativo y el informe emitido por el técnico municipal. De los primeros es cierto que se advierte cierto levantamiento de las losetas que conforman el acerado, pero no son suficientes para concluir que su estado presente características propias para concluir que genera una situación de riesgo para los peatones, lo que unido a la no cuestionada afirmación contenida en el informe técnico municipal de que el ascenso de la loseta sobre las adyacentes es ligero y no llega a alcanzar los cinco centímetros, es lo que nos lleva a concluir que no existen elementos probatorios suficientes para afirmar la necesaria relación de causalidad ya citada que suponga la determinación de responsabilidad patrimonial del Ayuntamiento”.

– Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Granada, sala de lo contencioso-administrativo, sección 1ª, de 19 de diciembre de 2011: “Sin embargo, no toda existencia de un desnivel, irregularidad o desperfecto existente en el pavimento por donde caminan los transeúntes constituye, por sí, una omisión del deber que se impone en el art. 21 LRBRL a los entes locales respecto del mantenimiento de las vías públicas en condiciones de seguridad; ya que tratándose de una pequeña irregularidad, como deriva del informe emitido por el departamento de urbanismo del Ayuntamiento de Garrucha, no puede imponerse al ente local la obligación de mantener el pavimento con unos estándares de seguridad que superen con creces lo que debe ser exigible conforme la conciencia social, porque esta exigencia supondría convertir a la Administración Pública en una aseguradora universal de todos los riesgos que pudieran producirse con independencia del actuar administrativo, transformando el sistema de responsabilidad patrimonial en un sistema providencialista no contemplado en nuestro ordenamiento jurídico”.

– Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Sevilla, sala de lo contencioso-administrativo, sección 3ª, de 27 de septiembre de 2007: “En efecto, de un lado, la falta de losetas, que se dice responsable

de la caída, como se aprecia de las fotografías aportadas por la propia demandante, era algo claramente visible, máxime, habiendo ocurrido los hechos de día y, además, en zona conocida, puesto que, según relata la propia reclamante, iba a misa andando, por lo que la recurrente debía conocer la existencia de la falta de losetas, lo que la obligaba a caminar con una cierta precaución que, en el caso que nos ocupa, omitió la peatón. Pero es que, de otro lado, tampoco se aprecia relación de causalidad entre el rebaje de la acera, máximo 2 o 3 cms., que es menor en altura al que existe entre cualquier acera y la correspondiente calzada, y la caída de la peatón, pues no se trataba de un socavón o un agujero apreciable, sino de una pequeña rebaja en la superficie, ocasionada, como se ha dicho, por la pérdida de varias losetas de la acera. De forma que, a criterio de este Tribunal, no por pisar allí ha de caerse necesariamente o por lógica una persona, sino que concurrió descuido o inadvertencia de la peatón, al igual que puede uno caerse al pisar una simple piedra, resbalarse al bajar el bordillo de una acera, o subir un escalón. El pequeño desnivel al que aludimos repetidamente, no tiene nada que ver con el funcionamiento, normal o anormal, del servicio público. Lo contrario extendería la responsabilidad de los entes públicos a límites rayanos en lo absurdo, por ejemplo, si uno tropezase en una loseta que sobresaliese respecto a la contigua, teniendo en cuenta los cientos de millones de ellas que tapizan el suelo de nuestras ciudades”.

– Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Málaga, sala de lo contencioso-administrativo, sección 1ª, de 30 de marzo de 2007: “En el supuesto de autos, a la vista de lo actuado en vía administrativa y en esta instancia, hemos de concluir que la pretensión indemnizatoria no puede merecer favorable acogida, toda vez que en todo caso no aparece demostrada la relación causa-efecto necesaria entre el funcionamiento del servicio público respectivo, y el –supuesto– accidente padecido por la reclamante. Y es que, en relación con ello, no consta suficientemente que las lesiones sufridas por dicha actora se debieran a percance del que se pretende derivar la responsabilidad patrimonial exigida. Y, aun de otro modo, dicho incidente no habría tenido lugar sino, principalmente, por descuido de aquélla, al punto de interponerse ello en la susodicha relación de causalidad para excluir por completo la responsabilidad del Ayuntamiento, atribuyéndose el evento en exclusiva a la propia culpa de la reclamante (...). Con tales antecedentes y elementos de juicio, no podemos tener por acreditado que el accidente se produjera tal y como se describe por la recurrente. Y en cualquier caso, no podemos entender que a tal –supuesto– evento fuera ajena la desatención de dicha perjudicada reclamante, sino que esto por contra sería factor determinante del suceso, ya que el lugar de tránsito peatonal estaba delimitado y la permanencia de posible obstáculo en ese concreto espacio habría sido perfectamente visible y evitable por parte de aquélla –con sólo observar el estándar de cuidado, del común de las personas, en dicho caminar–. Debe, pues, desestimarse el recurso, al considerar ajustada a Derecho la resolución que se impugna”.

– Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, sala de lo contencioso-administrativo, sección 2ª, de 21 de enero de 2005: “SEGUNDO.- Efectivamente la caída se produjo en el lugar y día indicados en la demanda, con el resultado dañoso que allí se relata. Pero debe considerarse que no hay relación de causalidad suficiente entre el funcionamiento del servicio público y los daños sufridos por Doña Elvira Tiene razón el Ayuntamiento demandado, cuando dice que el desnivel para producirla, por tratarse, tal y como se aprecia en las fotografías aportadas por la demandante, de tres o cuatro centímetros; es decir, un desnivel mínimo, que hubiese podido salvarse con una mínima diligencia y que la caída que, lamentablemente, sufrió

la demandante, no se debe al, como se ha indicado, funcionamiento del servicio público en cuestión, sino al riesgo normal de la vida, que se encuentra dentro de las pautas de conducta normal que hace que, en casos como éste, no quepa criterio de imputación de la responsabilidad de que se trata. No es suficiente, estima la Sala, para mayor claridad, la escasa imperfección de la calzada para que haya una relación, siquiera mínima, entre el estado de aquélla y el daño sufrido por la demandante, sino que, al contrario, está dentro de un estándar de conducta que pudiera designarse como normal o habitual, que la caída se produzca, en ocasiones como ésta, debido a unas condiciones de riesgo usual, que comporta el hecho de deambular por la vía pública; y no, como se pretende, debido al funcionamiento de los servicios públicos. Como la adecuada relación de causalidad es requisito indispensable para atribuir responsabilidad patrimonial a las administraciones públicas; y, en este caso, no se produce, cabe la desestimación del presente recurso”.

El hecho de que se haya producido ese cambio jurisprudencial demanda, más si cabe, que las Administraciones Públicas, singularmente los Ayuntamientos, no den la espalda a la realidad del pésimo mantenimiento y conservación que se observa en infinidad de nuestras vías públicas en los espacios destinados al uso peatonal ya que, con independencia de lo que manifiesten estas sentencias, que en todo caso y como no puede ser de otra manera acatamos, es una evidencia que los centenares y centenares de caídas y de accidentes que se producen en la vía pública y que no obtienen una compensación indemnizatoria en nuestro sistema jurídico no se puede decir que, necesariamente, sean provocadas por la falta de diligencia de los peatones.

Tenemos la certeza de que, aún observando una diligencia normal en nuestros desplazamientos a pie, el riesgo de caída, provocada directamente, o de forma concurrente por otras causas, por el funcionamiento anormal de la Administración Pública al no subsanar estas disfuncionalidades, es enorme. De hecho, es imposible que no encontremos alguna persona que no haya tenido, en distintas ocasiones, alguna caída, o riesgo de tenerla, por tales motivos y pese a que estaba desplazándose a pie con la “debida diligencia”.

El hecho cierto es que hay que ser conscientes de los riesgos que se derivan del tránsito peatonal de nuestras vías públicas, lo que evitaría, en muchos casos, los accidentes y lesiones que se producen, pero al mismo tiempo esa diligencia que debe ser observada en todo momento, no impediría en la práctica que continúen existiendo los riesgos por la existencia de tales deficiencias.

3.1.2.8. La ocupación de hecho y/o la usurpación del espacio peatonal.

Respecto de la instalación de terrazas, de mesas, sillas y veladores, etc. todo el mundo entiende y comparte, el que los locales de restauración ofrezcan estos servicios en el exterior, pues son ampliamente demandados, singularmente con la llegada del buen tiempo, en nuestros pueblos y ciudades; además creemos que tales instalaciones son imprescindibles para facilitar la socialización del espacio público, la creación de lugares de ocio, constituyen un atractivo para el descanso y el turismo y en todo caso suponen un uso del dominio público acorde con un escenario tradicional que conforman las calles y plazas de nuestras ciudades en las que tradicionalmente y, por permitirlo o demandarlo la climatología, se ubican tales instalaciones.

Ahora bien, siendo ello verdad y aun reconociendo que en muchos casos incluso supone una aportación a la calidad del espacio peatonal, lo cierto es que la proliferación, el abuso en la ocupación del dominio público peatonal por parte de este mobiliario, a veces con licencia municipal y, frecuentemente, sin ella, o

extralimitándose respecto del contenido de la misma, ha supuesto una usurpación de gran parte del espacio que ya tenía ganada la población para sus desplazamientos y usos peatonales.

Así, de esta forma, podemos decir que a la lucha de la ciudadanía para conquistar espacios hasta hace poco destinados al tráfico rodado, se viene a sumar ahora la usurpación de este suelo por el mobiliario que sirve de soporte a las actividades comerciales.

3.1.2.9. Los efectos de la “Ley antitabaco”.

Al hilo de la ocupación masiva vamos a comentar dos aspectos que están teniendo una incidencia extraordinaria en este fenómeno. En primer lugar, nadie desconoce que, en ese deseo de “ampliar” el negocio hacia la vía pública, tiene mucho que ver, ya sea como un efecto real, ya como una justificación, la entrada en vigor de la Ley 42/2010, de 30 de diciembre⁹, que al prohibir el consumo de tabaco por razones muy justificadas de salud pública, ha motivado que el empresariado de la hostelería, por razones económicas y a fin de dar facilidades a la clientela para que permanezca en estos locales, haya decidido “ampliar” el negocio ocupando estos espacios con mesas, sillas, taburetes, parasoles, etc. Esa ocupación no se ha detenido, ni siquiera, en los espacios en los que, por el trazado de la trama tradicional de las calles, sus aceras son muy pequeñas. En bastantes ocasiones, el empresario no se resiste a colocar sus veladores y mesas altas para atraer a la clientela en lugares que no sólo crean un problema en términos de accesibilidad sino que, simplemente, suponen un obstáculo y riesgo para la movilidad peatonal.

Esto se produce a plena luz del día, de manera permanente y, por tanto, con claro conocimiento de quienes deben velar porque el espacio público sea lugar de convivencia y disfrute para toda la ciudadanía, conciliando los distintos derechos e intereses en juego. Hasta ahora la balanza, en ese juego de intereses y ese respeto al uso común del dominio público, se ha inclinado, en demasiadas ocasiones, hacia el uso público especial, a veces con licencias y, con extraordinaria frecuencia, por la vía de hecho, limitando el uso público general de estos bienes de dominio público con un incumplimiento flagrante de las normas y dando al traste con su funcionalidad¹⁰.

Por otro lado, la crisis económica también ha incidido en esa búsqueda de clientes que hace que el reclamo de los productos que se ofrecen en los locales comerciales, sean de restauración o de otra naturaleza, se extienda más allá de lo permisible y soportable, invadiendo también, con “trípodes” anunciadores y toda clase de cartelería de sus productos, el espacio que estaba destinado al uso peatonal. Es un hecho que, además y desde un punto de vista comercial, es más que dudoso que esa competencia abusiva por invadir

⁹ Ley 42/2010, de 30 de diciembre, por la que se modifica la Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco (BOE 318, de 31 de diciembre de 2010).

¹⁰ Entre otros, el art. 85 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (BOE 264, de 4 de noviembre de 2003); arts. 74 y ss. del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (BOE de 7 de julio de 1986); arts. 28 y 11 de la Ley 7/1999, de 29 de septiembre, de Bienes de las Entidades Locales de Andalucía (BOJA 124, de 26 de octubre de 1999) y art. 56 del Decreto 18/2006, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales de Andalucía (BOJA 31, de 15 de febrero de 2006).

el dominio público con reclamos comerciales de productos o servicios tenga otro efecto que generar afectaciones negativas a la seguridad de los transeúntes, a la calidad ambiental de las calles y a su accesibilidad. Es más, es probable que, a veces, en lugar de informar, desoriente a los abrumados visitantes o residentes que se desplazan, no sin dificultad, por este “bosque” publicitario.

A veces, en los lugares como los comentados, a la ciudadanía no le queda otra salida que transitar por el espacio destinado al tráfico rodado, poniendo en juego su seguridad y la de quienes circulan por el mismo. De hecho, así nos lo ha comentado alguna asociación de las que hemos consultado.

Por si todo ello fuera poco, la crisis económica ha sido también un factor determinante en el deseo, por esta vía de ocupación del espacio peatonal, de ampliar el negocio por parte de estos empresarios que, mediante una privatización fáctica de este suelo, extienden su actividad empresarial sobre el mismo.

Pero es que, al mismo tiempo que mesas, sillas y veladores terminan invadiendo este espacio, los locales de negocio sacan sus anuncios de productos, actividades, etc., anunciando lo que ofertan en su interior en una carrera por hacerse ver que parece no tener fin y que entra en competencia con la capacidad de ampliar negocios que tienen los kioscos, convertidos en negocios de los más amplios productos, imposibles de ofertar en el espacio en el que deben circunscribirse y que motivó, en su día, la concesión de la licencia de instalación y apertura sometida a determinadas limitaciones.

3.1.2.10. Seguridad peatonal y uso de la bicicleta.

Esta Institución viene manifestándose, desde hace años y con motivo de la tramitación de distintas quejas a instancia de parte o de oficio, a favor de que se impulse un modelo de movilidad sostenible que, necesariamente, pasa por ampliar el espacio peatonal, potenciar el transporte público colectivo y facilitar el uso de la bicicleta creando itinerarios seguros con esta finalidad.

Con motivo de la implantación de los “carriles bici”, esta Institución se ha pronunciado en diferentes ocasiones y, de manera singular, en la queja 08/2778, que iniciamos de oficio y que se encuentra recogida en nuestro Informe Anual al Parlamento de Andalucía del año 2008, dentro del apartado 2.3.2.3. Deficiencias en el carril bici de la ciudad de Sevilla. En la misma, en lo que concierne al establecimiento del carril bici en la ciudad de Sevilla, esta Institución dictó la siguiente Recomendación al Ayuntamiento de la ciudad en el sentido de que:

- a) Se estudie la ampliación del actual carril bici para hacerlo llegar a otros puntos de interés de la ciudad.
- b) Por parte del Ayuntamiento se continúen realizando campañas para fomentar el uso de la bicicleta.
- c) Se aumente la implantación del servicio público de bicicletas que, en términos generales, creemos que está dando buenos resultados.
- d) Se estudie la incorporación de un seguro de responsabilidad civil para las bicicletas que se ofertan en el servicio público y se sensibilice a la población sobre la conveniencia de que contraten seguros de esta naturaleza a título particular.
- e) Se realicen campañas para la utilización del casco no sólo en los itinerarios en los que su uso es preceptivo, sino también con carácter voluntario en todos los itinerarios”.

Creemos que, a los beneficios ambientales que se derivan del uso de la bicicleta, es preciso añadir la incidencia que tiene el ejercicio físico que se desarrolla en el uso de este vehículo que incide en una mejora

de la salud de las personas usuarias, ayuda a la lucha contra el cambio climático, a disminuir la contaminación acústica y, con un diseño adecuado, supone un modelo de transporte que se comporta como un firme aliado de la movilidad peatonal.

La Institución respeta, como no puede ser de otro modo, la alternativa que decidan implantar los Ayuntamientos, ya sea el carril bici (o carril bici protegido), la acera bici o pista bici; se trata de decisiones de oportunidad que adoptan las Administraciones Públicas según criterios y circunstancias. Ahora bien, creemos que el diseño de la opción elegida debe tener en cuenta siempre aspectos que afectan a la congruencia de la decisión de implantar este deseable modelo de transporte sostenible:

En primer lugar, que permita garantizar la adecuada seguridad para ciclistas y peatones, evitando colisiones, salvo en supuestos imputables a negligencia, impericia, etc., de las propias personas que se desplazan a pie o en bicicleta; de ahí, el riesgo de los espacios compartidos en las aceras destinadas a ambos usos.

En segundo lugar, que se evite que el desarrollo de su trazado se diseñe parcialmente sobre el espacio peatonal preexistente. Especialmente debe tenerse en cuenta esta regla cuando la superficie que parcialmente se eliminaría para construir, total o parcialmente, el carril o acera bici es una acera. Cuestión distinta es si se ocupa, durante varios tramos de su desarrollo, parte de la superficie de un espacio libre que, por sus dimensiones y características, permite compatibilizar ambos usos con unos estándares de seguridad adecuada para prevenir los riesgos de colisión entre ciclistas y peatones.

En definitiva, tal y como ya hemos manifestado en alguna ocasión, esta Institución, tanto de oficio como a instancia de parte, ha actuado –y desde luego seguirá haciéndolo– en aras a que la implantación de un modelo de transporte sostenible como es el de la bicicleta se fomente desde los poderes públicos pero teniendo en consideración los distintos intereses que confluyen en el espacio público y, singularmente, el de los peatones que, en todo caso, deben ser protegidos, evitando el trazado sobre espacios peatonales ya ganados para el uso peatonal, revisando los puntos que ofrezcan riesgo de accidentalidad en su trazado, fomentando la alianza con la ciudadanía en aras a generar una mayor conciencia de la necesidad de apostar por la sostenibilidad, buscando el consenso ciudadano y evitando, en la medida de lo posible, conflictos innecesarios con los distintos sectores que conforman nuestra sociedad.

Una sociedad de consenso, en la que hay que valorar distintos intereses en juego y tener muy claro que hay que dar pasos definitivos hacia un modelo sostenible de transporte, a la hora de tomar decisiones de ordenación y regulación del tráfico e implantación de infraestructuras del transporte, tiene que adoptar las medidas necesarias para garantizar los procesos participativos y para velar por el respeto de esos intereses cuyo respeto sea congruente con el objetivo de movilidad sostenible.

3.1.2.11. Desplazamiento peatonal y tráfico rodado.

Los espacios motorizados y los que no lo están a lo largo de su desarrollo confluyen, en muchos puntos, en espacios contiguos. Como es lógico, los itinerarios peatonales tienen que contemplar pasos a través del espacio rodado para facilitar la conectividad, continuidad y convergencia de esos itinerarios. Esto genera una íntima relación entre estos espacios con una funcionalidad muy diferente, aunque complementaria, y hace que se creen, en nuestras ciudades, permanentes situaciones de riesgo y de siniestralidad en las que, habitualmente, se ven envueltos los transeúntes peatones, llevando la peor parte.

Lógicamente, cuando hablamos de seguridad de la población que se desplaza a pie no podemos obviar la necesidad de continuar con las campañas destinadas a advertir a todos los conductores de vehículos, cualesquiera sea la naturaleza de estos, de los riesgos que conlleva para la ciudadanía que transita por los espacios peatonales el no respetar, en los términos legales exigibles, los pasos de peatones, las señales de los semáforos, los aparcamientos indebidos que invaden estos espacios o limitan la visibilidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, las drogas o los medicamentos, la inadecuada señalización e iluminación de nuestras vías públicas, la ocupación del espacio peatonal por vehículos que aparcan ilegalmente, etc.

Creemos que es muy importante que en los planes municipales de inspección de la policía se pongan en marcha medidas contundentes para disuadir a los conductores de la ocupación de los espacios peatonales al aparcar, que tanto daño, riesgo y mala imagen generan en las ciudades.

Al mismo tiempo, es realmente importante que la señalización, especialmente en los espacios aledaños a las zonas peatonales, sea muy clara para los conductores, habida cuenta de que las medidas de peatonalización, zonas restringidas al tráfico, zonas reservadas a residentes, etc., obedecen a diseños muy diferentes y no es infrecuente que generen situaciones de una cierta desorientación a los automovilistas que pueden crear graves riesgos para las personas que se desplazan por los espacios peatonales contiguos.

Es fundamental que el diseño y localización de los pasos de peatones, la señalización semafórica, el concepto mismo de la ordenación del tráfico en una zona determinada de la ciudad, así como el buen estado de la señalización vertical y horizontal, tenga muy presente la trascendencia que su idoneidad técnica y las buenas prácticas pueden tener en la prevención de riesgos y a la hora de evitar accidentes de la población que se desplaza a pie.

En sentido inverso, es realmente importante –y así podemos verificarlo en las publicaciones de la Dirección General de Tráfico¹¹– que quienes se desplazan a pie sean respetuosos con la señalización y con el espacio destinado al tráfico rodado. La incidencia de riesgos por imprudencias de estas personas desde los espacios reservados, en su caso, hacía las vías públicas destinadas al tráfico rodado es muy importante y de ello podemos encontrar en los mencionados documentos una interesante información.

Las campañas de educación vial deben tener muy presente los colectivos de especial riesgo que transitan peatonalmente por nuestras vías públicas, como son los menores y según los estudios últimos realizados de manera muy especial las personas mayores¹².

Con carácter general, en nuestro país la siniestralidad de las personas que se desplazan a pie arroja unos datos que deben hacer reflexionar muy seriamente a los poderes públicos sobre la urgencia en todas las actuaciones de seguridad vial, la necesidad de las campañas de tráfico a nivel estatal, autonómico y local y la subsanación de deficiencias como las que estamos describiendo en este Estudio. Así, siguiendo siempre la información comentada relativa a las vías urbanas y referida al año 2011, de la Dirección General de Tráfico¹³, cabe señalar que en nuestro país se registraron 61.567 accidentes con víctimas, de ellos 8.047

¹¹ Véase, a este respecto, en la página web de la Dirección General de Tráfico (www.dgt.es) los apartados de la Revista de Tráfico y Seguridad Vial o el apartado de Estadísticas e indicadores, que se encuentra en Seguridad Vial, Información estadística.

¹² Consideramos de interés el Manual mayores y Seguridad Vial: Recomendaciones de Diseño Vial – La Perspectiva de los mayores. Fundación MAPFRE, 2014, Proyecto elaborado en colaboración con la Asociación Española de la Carretera.

¹³ El documento que hemos utilizado se encuentra en la siguiente dirección: http://www1.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/cifras_siniestralidad013.pdf

en Andalucía, con un número total de 457 víctimas mortales, 54 de ellas en Andalucía, y 61.110 heridas graves o leves, 8.353 en nuestra Comunidad Autónoma.

Los datos que ofrecemos a partir de este momento, son datos a nivel estatal y cabe señalar que hay diversas circunstancias en las que los peatones se ven expuestos a sufrir accidentes en nuestras vías urbanas, según la clasificación de la DGT, tratándose entre otros de peatones que sostienen bicicletas, que están reparando sus vehículos o llevan animales, pero la mayor parte de los accidentes de peatones se producen cuando éstos caminan aislados o en grupos, singularmente cuando atraviesan intersecciones viarias (51 víctimas mortales) o cruzando la calzada fuera de intersecciones (71 víctimas mortales). El número total de peatones atropellados, cuando circulaban aislados o en grupo, contabilizado en este año 2011 asciende a 9.871, ocasionando 215 víctimas mortales, 1.585 heridas graves y 8.071 leves, debiéndose resaltar, de acuerdo con lo ya comentado anteriormente, que las personas con franjas de edades superiores a los 64 años son las que sufren, posiblemente debido a su menor agilidad y por padecer diversas discapacidades motoras, auditivas o visuales, una mayor accidentalidad.

Además de los peatones, otro grupo de personas que padecen una elevada accidentalidad en nuestras vías urbanas son las usuarias de la bicicleta, índice que seguramente seguirá incrementándose en la medida en que también está aumentando el uso de este vehículo que tantos beneficios sanitarios y ambientales tiene. Sin embargo, es preciso asimismo incrementar los elementos de seguridad activa y pasiva para sus usuarios, dotándonos de una red de carriles-bici debidamente conservados y señalizados y mejorando la seguridad pasiva de los ciclistas. Asimismo, hay que hacer campañas más incisivas sobre la necesidad de que los conductores de vehículos a motor presten la máxima diligencia cuando adelantan a ciclistas.

Lo cierto es que se contabilizaron en 2011, 2.851 ciclistas accidentados, con 12 víctimas mortales, 283 heridas graves y 2.555 heridas leves. A ellos se deben añadir, otros accidentados que, de forma imprudente, iban como pasajeros con el conductor de la bicicleta accidentado, concretamente 2 heridos graves y 37 heridos leves.

Son datos reveladores de la necesidad de realizar campañas periódicas sobre los riesgos que conlleva el tráfico urbano, primordialmente dirigidas a personas menores y jóvenes, así como al colectivo de mayores, por tratarse de franjas de edad más vulnerables por las razones ya expuestas a los citados riesgos.

Y una vez más, reiterar, como ya se ha expuesto por esta Institución en distintos foros y jornadas –así como en otras partes de este Estudio–, que resulta urgente e imprescindible efectuar evaluaciones o auditorías sobre la seguridad de los espacios destinados al tránsito peatonal, lo que conlleva eliminar las disfuncionalidades de los espacios peatonales, adecuar el mobiliario urbano en general y la localización de los contenedores, así como ubicar correctamente y mantener la señalización viaria, con programas periódicos de revisión y mantenimiento e intervenir en la ordenación y regulación de los flujos de tráfico con criterios ya verificados y buenas prácticas ya consolidadas por la experiencia y eficientes resultados de su aplicación.

3.1.2.12. La utilización de las TIC en el espacio peatonal.

Cuando hablamos de las TIC en el espacio peatonal, inmediatamente la imagen que nos llega es la de un lugar accesible a la sociedad de la información y del conocimiento a través de redes inalámbricas abier-

tas y públicas, que faciliten la presencia de la ciudadanía para interactuar en aquella desde sus dispositivos móviles fundamentalmente, hoy por hoy, smartphones, tabletas, etc.

Se trata de un proceso mejorable y que forma parte de ese modelo más amplio que es el «Wireless Smart Cities» y supone incorporar la información que llega, se facilita y comparte en la toma de decisiones del poder público y de la sociedad civil sobre ámbitos que nos conciernen a todas las personas: la eficiencia de los servicios en general, los servicios de información motorizados de transportes, cultura, contaminación, etc.

Indudablemente, un espacio peatonal de calidad va a ser difícil que se configure en un futuro si no se pone a disposición de toda la ciudadanía, tanto residente en la ciudad como la que la transite por razones de negocio, turismo, etc., la accesibilidad a puntos WIFI, siendo así que la mayoría de los usuarios de las TIC, en todas las encuestas realizadas, si tienen oportunidad para ello, prefieren una conexión de WIFI gratuito.

Pero siendo esto una cuestión de indudable interés para la ciudadanía y que genera valor añadido a la calidad del espacio peatonal, aquí nos vamos a detener en una segunda perspectiva que es muy necesaria tener en cuenta cuando hablamos de las TIC: los riesgos que conlleva su uso cuando circulamos en el espacio peatonal.

Es una realidad incuestionable que la utilidad derivada de la diversidad de aplicaciones que ofrecen las TIC, fundamentalmente a través de los smartphones, tabletas digitales, etc., hace que la ciudadanía haga un uso cotidiano de ellas, incluso cuando va transitando por los espacios peatonales de las ciudades, lo que supone un riesgo permanente para el peatón mientras circula por este espacio. El motivo es lo de menos; trabajo, ocio, información, etc., pero la realidad es que la imagen de una ciudadanía utilizando las TIC en el espacio público peatonal ya forma parte, indudablemente, de nuestro paisaje urbano.

En este sentido, no podemos olvidar que las distracciones de los peatones mientras utilizan las TIC les lleva a realizar comportamientos inadecuados, tales como no estar atentos a las diversas disfuncionalidades existentes en este espacio y que ya hemos comentado en este Estudio, no respetar la señalización semafórica o el riesgo de caídas por colisiones con el mobiliario urbano, etc. De hecho, el ya denominado “peatón electrónico” ha motivado que esté incluido este perfil como factor de riesgo en algunas de las campañas de la Dirección General de Tráfico sobre vigilancia y distracciones.

Los desplazamientos a pie, ya lo hemos visto, suponen un riesgo, especialmente en los espacios de intersección con espacios destinados al tráfico rodado, dependiendo el nivel de siniestralidad, en gran medida, de la precaución con la que lo utilizamos y lo mismo ocurre con el riesgo de tropiezos y caídas; por ello creemos que se debería insistir en la educación vial, sobre todo dirigida a menores y jóvenes por los riesgos que conlleva el uso de las TIC.

3.1.2.13. Alcohol, drogas y seguridad vial.

Finalmente, en un trabajo en el que deseamos tener muy en cuenta los riesgos que acechan a la población en el espacio peatonal, no queremos olvidarnos de que al transitar por estos espacios, en los que existen todas estas barreras y obstáculos a los que nos hemos referido y, de manera especial, cuando el espacio peatonal en su desarrollo de los itinerarios peatonales entra en contacto con el espacio destinado al tráfico rodado, es importante informar y educar a la población de las graves consecuencias, que de hecho se derivan, del consumo de sustancias como alcohol y drogas y su incidencia en los accidentes peatonales.

Conocemos, por los informes que se han realizado en el ámbito de la seguridad vial, la gran incidencia que, en las analíticas que se realizan a los peatones accidentados, con excesiva frecuencia está muy presente el consumo de estas sustancias.

En este sentido, el programa de la Unión Europea DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines –Conducir bajo la influencia de las drogas, el alcohol y los medicamentos–) ha alertado no sólo a las personas que conducen sino, también, a quienes se desplazan a pie, de los riesgos del consumo de estas sustancias en relación con la seguridad vial.

Basta recordar, en este sentido que, según la Dirección General de Tráfico, más de la mitad de las personas que se desplazan a pie y que murieron en 2012 habían consumido alcohol o drogas, según la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología del año 2012.

Por tanto, todo ello nos lleva a una conclusión muy clara: las personas que se desplazan a pie son las usuarias de los espacios públicos más débiles y vulnerables y que el consumo de sustancias de esta naturaleza incide directamente en la limitación de sus facultades de reacción, con graves consecuencias cuando entran en contacto con las vías públicas destinadas a la motorización. Los poderes públicos y la sociedad civil deben preocuparse, seriamente, por este hecho y adoptar medidas para prevenir sobre tales riesgos.

Pensamos que campañas, tanto de la Dirección General de Tráfico como de los municipios, destinadas a informar sobre estos riesgos, recordando que cuando se ha realizado un consumo excesivo de estas sustancias, transitar por el espacio peatonal no constituye de por sí una garantía de seguridad vial, creemos que es una actuación muy necesaria.

3.2. La accesibilidad del espacio peatonal desde la perspectiva de la discapacidad.

3.2.1. Consideraciones previas

A lo largo de estos años hemos venido haciendo un seguimiento del cumplimiento de las exigencias de accesibilidad derivadas de la normativa de desarrollo del art. 49 CE, que en nuestro país arrancó de la llamada Ley de Integración Social de los Minusválidos (Ley 13/1982, de 7 de abril, en adelante LISMI) y ha seguido, en nuestra Comunidad Autónoma, con el Decreto 72/1992, de 5 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas para la accesibilidad y la eliminación de barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y en el Transporte en Andalucía; la Ley 1/1999, de 31 de marzo, de Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía y sus distintas reformas, y el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía. Asimismo, en el Estado se aprobó la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad¹⁴. Más recientemente se ha aprobado la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad que, como sabemos, establece los plazos

¹⁴ Derogada por el ya citado Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

en los que debe estar adaptado el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público y las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación¹⁵.

Por otro lado, podemos destacar las actuaciones que esta Institución ha realizado para visualizar, en último término, el cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad y de las que podemos destacar los Informes Especiales al Parlamento de Andalucía sobre Las Barreras en Andalucía: La Accesibilidad y Eliminación de las Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y en el Transporte en Andalucía (noviembre de 2004) o Veinte Años de Intervenciones del Defensor del Pueblo Andaluz en Defensa de los Derechos de las Personas con Discapacidad en Andalucía (diciembre de 2003).

Nuestra experiencia nos dice que, en la actualidad, esta Institución podría realizar un nuevo Informe Especial y tenemos la seguridad «ab initio» de que ninguna ciudad andaluza, pese a los avances realizados, de manera muy singular en los nuevos espacios peatonalizados, garantiza la debida accesibilidad a las personas discapacitadas y, en general, a las que tienen problemas de movilidad, ni siquiera en los espacios públicos en los que se desenvuelve la vida cotidiana de la ciudadanía.

Y es que, junto a las disfuncionalidades que originan todos los hechos comentados para el tránsito peatonal y que, en mayor medida, afectan también a las personas discapacitadas que tienen que desplazarse con muletas, sillas de ruedas u otros medios, hay que sumar el sinfín de obstáculos existentes en el acerado y otros espacios peatonales, de los que hacíamos una amplia descripción en los Informes Especiales antes mencionados.

No nos engañemos, nuestras ciudades, más de treinta años después de la entrada en vigor de la Constitución, no son accesibles en los términos exigidos por los arts.14 y 49 de la Constitución y su normativa de desarrollo.

Asimismo, es destacable que nunca se ha hecho un plan global de accesibilidad que inventaría todas las barreras existentes y afronte su eliminación y tratamiento razonable y proporcional. Plan de accesibilidad que,

¹⁵ La Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (BOE 184, de 2 de agosto de 2011) modifica, en su art. 1, aptdo. 13, la Disposición Final Sexta de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, quedando ésta como sigue:

Disposición final sexta. Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público.

«1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno aprobará unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, según lo previsto en el artículo 10 de esta Ley, para el acceso y utilización de los bienes y servicios a disposición del público por las personas con discapacidad. Dichas condiciones básicas serán obligatorias según el calendario siguiente:

En los bienes y servicios nuevos de titularidad pública, en el plazo de cinco a siete años desde la entrada en vigor de esta Ley; en los nuevos de titularidad privada que concierten o suministren las Administraciones públicas, en el plazo de siete a nueve años; y en el resto de bienes y servicios de titularidad privada que sean nuevos, en el plazo de diez a doce años.

En los bienes y servicios ya existentes y que sean susceptibles de ajustes razonables, tales ajustes deberán realizarse en el plazo de diez a doce años desde la entrada en vigor de esta Ley, cuando sean bienes y servicios de titularidad pública o bienes y servicios de titularidad privada que concierten o suministren las Administraciones públicas, y en el plazo de doce a catorce años, cuando se trate del resto de bienes y servicios de titularidad privada.

2. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno deberá realizar los estudios integrales sobre la accesibilidad a bienes o servicios que se consideren más relevantes desde el punto de vista de la no discriminación y accesibilidad universal».

evidentemente, exigiría una programación en el tiempo de actuaciones debidamente calendarizado y presupuestado¹⁶. Éste era, justamente, el modelo del plan que se preveía en el Decreto 72/1992, de 5 de mayo.

En la actualidad, por un lado el Decreto 293/2009, de 7 de julio, establece, en su Disposición Adicional Tercera, Planes de Accesibilidad de las restantes Administraciones Públicas¹⁷, la obligación de aprobar planes de accesibilidad que necesariamente han de prever el contenido que se menciona en esta norma, por lo que este Decreto 293/2009, que sustituye al Decreto 72/1992, no establece la obligación de aprobar un único plan que aborde una solución para el problema de accesibilidad en nuestras ciudades y pueblos.

Si este nuevo Decreto de 2009 establece la fecha límite de adaptación en la Disposición Final Primera¹⁸, sin embargo –como nos recuerda la Exposición de Motivos de la Ley 8/2013, de 26 de junio, de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, en su apartado V– *“Se busca también facilitar a las Administraciones competentes un instrumento que les permita disponer de la información precisa para evaluar el cumplimiento de las condiciones básicas legalmente exigibles, tanto en materia de conservación, como de accesibilidad. Así, las primeras se regulan en el texto refundido de la Ley de Suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, y las segundas se derivan de la Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que exige la realización de los ajustes razonables en materia de accesibilidad universal (con sus obras correspondientes), estableciendo incluso un plazo, que finaliza en el año 2015, momento a partir del cual pueden ser*

¹⁶ Sobre cuestiones afectantes a accesibilidad pueden consultarse los Informes Especiales al Parlamento de Andalucía que hemos citado anteriormente y, en especial, el apartado de Recomendaciones y Sugerencias del que dedicamos a *Las Barreras en Andalucía, la accesibilidad y la eliminación de las barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte en Andalucía*, y el de Conclusiones del Informe Especial *Veinte Años de Intervenciones del Defensor del Pueblo Andaluz en Defensa de los Derechos de las Personas con Discapacidad en Andalucía*.

¹⁷ El contenido de citada Disposición Adicional Tercera, Planes de accesibilidad de las restantes Administraciones Públicas, es el siguiente:

«1. Las restantes Administraciones Públicas andaluzas y sus entidades instrumentales, elaborarán planes de accesibilidad para adaptar a las disposiciones del presente Decreto y sus normas de desarrollo, las infraestructuras, espacios libres y viales, los edificios, establecimientos, instalaciones de uso y concurrencia pública y los medios de transporte públicos, existentes a la entrada en vigor de este Decreto, ya sean de su propiedad o estén bajo su uso, que sean susceptibles de ajustes razonables.

2. Los planes de accesibilidad comprenderán los siguientes apartados:

a) Información que permita determinar los niveles de prioridad para la ejecución de las acciones previstas. A tales efectos se incluirá, al menos, un inventario de aquellos espacios, infraestructuras, edificios y medios de transporte que sean susceptibles de adaptación.

b) Clasificación de las zonas y elementos de actuación según criterios de priorización.

c) Propuestas de actuación para hacer accesibles las infraestructuras, espacios, edificios, establecimientos, instalaciones o transportes en los que se hayan detectado deficiencias que se recogerán en planos y en fichas de valoración, indicándose las acciones a realizar que no son competencia de la Administración Pública que redacte el plan.

d) Plan de etapas valorado de acuerdo con los criterios de prioridad. Este plan tendrá un horizonte temporal que como máximo será el contemplado en la disposición final primera.

e) Presupuesto total del plan de accesibilidad, valorado por etapas».

¹⁸ El contenido de la citada Disposición Final, Calendario de aplicación a las infraestructuras, los espacios libres y viales, los edificios, establecimientos e instalaciones existentes» es el siguiente: «Las condiciones de accesibilidad que se establecen en el Reglamento serán obligatorias a partir del día 1 de enero de 2019, para todas aquellas infraestructuras, espacios libres y viales, edificios, establecimientos o instalaciones existentes, ya sean de titularidad pública o privadas, que sean susceptibles de ajustes razonables».

legalmente exigidos, tanto para los edificios, como para los espacios públicos urbanizados existentes y, por tanto, también controlados por la Administración Pública competente”.

En definitiva, aunque entendemos que, una vez más, el plazo para que nuestros municipios sean accesibles vuelve a dilatarse en el tiempo, como mínimo hasta 2020, según el Decreto 293/2009 mencionado, entendemos que una vez transcurrido 2015, cualquier persona puede exigir que se realicen ajustes razonables en materia de accesibilidad universal¹⁹.

¿Estamos en condiciones de garantizar que en Andalucía los espacios y edificios públicos van a reunir las debidas condiciones de accesibilidad a medio plazo? La respuesta, creemos y a la vista de la realidad, no puede ser, honradamente, positiva. Nos queda mucho camino por recorrer para garantizar el contenido del art. 14 CE, entre otros ámbitos en materia de accesibilidad.

3.2.2. Respuestas al cuestionario por parte de las asociaciones de personas discapacitadas.

Pues bien, ante las comprobaciones que, en el día a día de las quejas, venimos realizando sobre los graves incumplimientos en los que se vienen incurriendo respecto de la exigencia de la normativa de accesibilidad en el espacio público, decidimos completar la información que ofrecemos en este documento con una parte dedicada a la accesibilidad. Para ello, nada mejor que interesar de las propias asociaciones de personas discapacitadas que manifestaran su parecer sobre las barreras existentes en el espacio peatonal.

Después de recordar que existía una amplia normativa, a nivel estatal y autonómico, que ha permitido contar con un marco normativo, mejorable pero suficiente, para hacer nuestras ciudades bastante más accesibles de lo que actualmente son, les decíamos que nuestras ciudades continúan ofreciendo un sinnúmero de obstáculos que hace que las personas con movilidad reducida tengan serios problemas para acceder a los bienes y servicios que ofrecen los poderes públicos y la sociedad.

¹⁹ La Ley 26/2011, de 1 de agosto, de Adaptación Normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, modificó, en su art. 1, aptdo. 13, la Disposición Final Quinta de la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad, cuya redacción es la siguiente:

«Disposición final quinta. Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en las relaciones con las Administraciones públicas.

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno establecerá las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que, según lo previsto en el artículo 10, deberán reunir las oficinas públicas, dispositivos y servicios de atención al ciudadano y aquellos de participación en los asuntos públicos, incluidos los relativos a la Administración de Justicia y a la participación en la vida política y los procesos electorales.

En particular, dentro de este plazo, el Gobierno adoptará para las personas con discapacidad las normas que, con carácter general y en aplicación del principio de servicio a los ciudadanos, contempla el artículo 4 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación serán obligatorias según el calendario siguiente:

En el plazo de tres a cinco años desde la entrada en vigor de esta Ley, todos los entornos, productos y servicios nuevos serán accesibles, y toda disposición, criterio o práctica administrativa discriminatoria será corregida.

En el plazo de doce a catorce años desde la entrada en vigor de esta Ley, todos los entornos, productos y servicios existentes y toda disposición, criterio o práctica cumplirán las exigencias de accesibilidad y no discriminación.

2. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno deberá realizar los estudios integrales sobre la accesibilidad de aquellos entornos o sistemas que se consideren más relevantes desde el punto de vista de la no discriminación y la accesibilidad universal»

Estos obstáculos y esas dificultades de movilidad, en bastantes ocasiones, afectan, como ya hemos comentado ampliamente en las páginas precedentes, a toda la población pero respecto de muchas personas con movilidad reducida supone, simple y llanamente, que no pueden disfrutar de sus derechos constitucionales.

Justamente por ello y por estar directamente relacionado con el contenido de este Estudio, creímos que, además de contactar con algunas de las asociaciones de defensa de los derechos de los peatones, debíamos hacerlo, también, con las asociaciones de personas con discapacidad al entender que la accesibilidad es un aspecto fundamental del espacio público peatonal que no puede considerarse como tal, si no reúne esa característica esencial de permitir su desplazamiento para todas las personas. El problema no es baladí, pues además de que, aproximadamente, el 8,9 % de la población²⁰ está afectada por una discapacidad que afecta a su movilidad, cada vez es mayor el porcentaje de personas mayores respecto del total de la población, por lo que lo lógico es que, a largo plazo, el porcentaje de personas con movilidad reducida aumente.

De acuerdo con ello, enviamos un cuestionario cuyo contenido y respuesta vamos a intentar resumir a continuación:

3.2.2.1. Primera pregunta.

La primera pregunta que dirigimos a las asociaciones de personas con discapacidad era: *Valoración acerca de la ocupación de las aceras y otros espacios de uso peatonal por terrazas, veladores y otras instalaciones colocadas por los agentes privados como son la instalación de carteles anunciadores de actividades de negocio, la ampliación de quioscos por la vía de hecho, etc., o por agentes públicos como contenedores, señalización, papeleras, bolardos, etc.*

En la provincia de Almería, nos contestaron dos asociaciones. Para la Asociación Luna muchas aceras están ocupadas por contenedores, impidiendo el acceso a personas con movilidad reducida. En cuanto a la Asociación de Personas con Discapacidad El Saliente, ésta nos trasladó que si hay aceras u otros espacios para uso peatonal debería poder utilizarse por todos los viandantes tengan o no algún tipo de discapacidad.

En cuanto a Cádiz, la Asociación La Gaviota nos dijo que, en general hay problemas con los bares con terraza que ocupan más espacio del que tienen asignado y el Ayuntamiento no les daba una respuesta efectiva cuando la asociación lo denunciaba. Respecto a la Asociación Gaditana de Esclerosis Múltiple, AGDEM, nos decía que existían muchas dificultades para poder pasar por las aceras y otros espacios de uso peatonal con silla de ruedas, por lo que piensan que las aceras tienen que dejarse libres y ser, en muchos casos, más anchas, y por tanto, poder acceder a ellas con las rampas adecuadas.

Respecto de las respuestas de las asociaciones de Jaén, la Asociación Accede nos trasladó que es cierto que, aunque trabajaban bastante en este tema, la verdad es que no se tienen en cuenta dichos pasos, donde se colocan contenedores de basura, carteles anunciadores, pasos en obras, árboles, objetos en las

²⁰ Datos extraídos de la Encuesta sobre Discapacidades, Autonomía Personal y situaciones de Dependencia 2008, elaborada por el INE. De estos resultados se publicó un resumen en el Boletín Informativo del INE 10/2009, al se puede acceder en la siguiente página web <http://www.ine.es/revistas/cifraine/1009.pdf>

aceras de supermercados y bares como si las aceras fuesen de esas empresas, aunque hay que decir que en ciertas localidades se trabaja algo más con las ordenanzas municipales, pero “muy despacito”. La Federación Provincial de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Jaén, FEJIDIF, nos trasladó su valoración pésima: ya que ocupan un espacio a veces reducido que está dedicado a deambular, debía de estar contemplado un espacio para los negocios y otro para poder pasear con seguridad y con ayudas técnicas, velando porque el trazado y trayecto sean bajo la perspectiva de la accesibilidad universal

En cuanto a la provincia de Málaga, la Asociación de Discapacitados Físicos de Málaga, AMFAT, nos trasladó que muy mal, no se tiene en cuenta a las personas en sillas de ruedas, invidentes, etc. También la Asociación Artritis, de Málaga, nos dijo que se encontraban constantemente con ocupación de las aceras por mesas, sillas y carteles anunciadores de restaurantes, incluso en aquellas que cuentan con un espacio muy limitado para el uso del peatón. Además, consideraban que no se tiene en cuenta la accesibilidad a la hora de ubicar contenedores, farolas, papeleras, postes de señalización, etc., ya que era muy frecuente encontrarlos justo en el centro de las aceras, incluso en aquellas que son estrechas.

Por último, en la provincia de Sevilla nos contestaron la Asociación Sevillana de Espina Bífida, que nos hacía una valoración negativa, ya que en la época veraniega ocupan las aceras los veladores siendo imposible circular con silla de ruedas. En muchas ocasiones, inclusive, el mobiliario urbano (contenedores de basuras) suele ubicarse en las zonas destinadas al aparcamiento; por otro lado, nos decían que no hay civismo ciudadano al no respetar los aparcamientos destinados a personas con movilidad reducida, o bien al ocuparse la zona de acerado adaptada a la zona rebajada de paso de cebra; venían observando, últimamente, que los locales comerciales (bares, tiendas, etc.) no cumplen con la normativa de acceso a las personas con discapacidad física. La Asociación Sevillana de Ataxias cree que no se piensa en este colectivo, con movilidad reducida y en muchos casos usuarias de sillas de ruedas; muchos establecimientos (bares, quioscos, tiendas) ocupan la zona peatonal haciendo imposible el tránsito por esa zona; muchos se creen los dueños del espacio peatonal. Si a esto le unimos la falta de sensibilización de los agentes públicos, salir a la calle se convierte en una verdadera lucha contra los obstáculos. A los veladores, toma de zona peatonal por parte de quioscos, etc., se une la incorrecta ubicación de los elementos públicos (contenedores, papeleras, bolardos) lo que dificulta más su salida. Terminaban su valoración trasladándonos lo siguiente *“Muchos contenedores, además de estar ocupando la zona peatonal, no son accesibles a las personas en sillas de ruedas. Las papeleras muchas de ellas están ocupando la vía peatonal lo que dificulta aún más nuestro paseo. Al igual que los bolardos que están para delimitar la zona peatonal de la que no lo es, pero muchas veces su funcionalidad no está pensada para personas en sillas de ruedas”*.

También la valoración que nos trasladó la Asociación Gerense de Discapacitados, AGEDIS, era negativa: nos decían que en su municipio, de ámbito rural con una población aproximada de 6.000 habitantes, no se tiene en cuenta “en ningún momento el punto por Ud. señalado”: se ocupan acerados principalmente por parte de la hostelería, sin que en ningún momento desde la corporación municipal haga nada al respecto. Igualmente ocurre en lo que respecta a la señalización, contenedores, etc.

Para la asociación FAMS-COCEMFE SEVILLA, la valoración era también muy negativa. Invasión habitual de aceras e itinerarios peatonales con todo tipo de obstáculos, especialmente veladores, terrazas, mercancías expuestas al público, etc.

3.2.2.2. Segunda pregunta.

La siguiente pregunta que trasladamos a las diversas asociaciones fue “*¿Considera que nuestras ciudades y pueblos poseen un nivel de accesibilidad adecuado en lo que se refiere a las infraestructuras destinadas al uso peatonal? En caso de que su respuesta sea positiva, nos gustaría conocer su valoración al respecto*”.

Nuevamente, si distribuimos las respuestas por provincia, tenemos las siguientes:

* Provincia de Almería: La Asociación Luna nos decía que aún queda por hacer; hay calles de uso peatonal a las que le faltan bancos para sentarse y descansar; una persona en silla de ruedas no los necesita, pero sí la persona que hace uso de bastones, andadores, etc. La Asociación de Personas con Discapacidad El Saliente nos dijo que hay muy pocas ciudades o pueblos que tengan unas adecuadas infraestructuras; desde la Asociación se hizo un estudio de accesibilidad de los municipios de la Comarca del Almanzora (Almería) y muy pocos de ellos cumplían con los requisitos mínimos, ya sea por la morfología o por otros condicionantes.

* Provincia de Cádiz: La Asociación La Gaviota nos decía que las obras que se ejecutan nuevas en general sí, si bien existen defectos en la ejecución (rebajes que no terminan en cota cero, rebajes con mucha pendiente); en las partes antiguas no. La Asociación Gaditana de Esclerosis Múltiples, AGDEM, sólo nos dijo que no.

* Provincia de Jaén: Asociación ACCEDE nos respondió negativamente pues la mayoría de las aceras no están rebajadas a nivel de la calzada salvo en puntos concretos de pasos peatonales. La respuesta de FEJIDIF también fue negativa, considerando que se debía velar porque las construcciones nuevas y las reformas siempre se realicen bajo los criterios de la accesibilidad universal.

* Provincia de Málaga: AMFAT, Asociación de Discapacitados Físicos, nos decía que estamos avanzando poco a poco, pero las mejoras en los edificios públicos no son todo lo que se necesita. La Asociación Artritis nos daba una respuesta negativa y consideraban que no cuentan con un nivel de accesibilidad adecuado debido a la falta de concienciación de la población.

* Provincia de Sevilla: La Asociación Sevillana de Espina Bífida reconocía que se ha mejorado algo en las grandes capitales en la zona centro, pero en barrios y otros municipios no tienen ese nivel y, en muchas ocasiones, se invierte en la adaptación del acerado en las zonas de rebaje de paso de peatones pero sin cumplir con las medidas exactas por ley, con lo que siguen siendo un obstáculo y una barrera arquitectónica. La Asociación Sevillana de Ataxias manifestaba que en los últimos años se ha avanzado, pero no lo suficiente. AGEDIS nos dijo que, en este caso, en cuanto a las infraestructuras el nivel de accesibilidad es negativo; hay acerados en mal estado, rebajes de aceras con bordillos que superan el nivel dictado por ley, las cabinas telefónicas no tienen la altura adecuada, las fuentes, los contenedores; en la población rural este aspecto se cuida aún menos. Por último, FAMS-COCMFE SEVILLA sólo respondió negativamente.

3.2.2.3. Tercera pregunta.

La siguiente cuestión que trasladamos a las asociaciones de personas con discapacidad fue, en caso de que la anterior pregunta hubiera sido negativa, qué disfuncionalidades, a juicio de la asociación, eran las más importantes que se producen en la ciudad cuando las personas con movilidad reducida tienen que hacer uso del espacio público peatonal. Con objeto de poder valorar adecuadamente las respuestas, trasladamos a las asociaciones un pequeño cuestionario para que seleccionaran la opción que consideraban más adecuada:

“El espacio público peatonal no posee la adecuada continuidad (se adapta una plaza, algunas calles adyacentes a ésta, pero de repente se interrumpe el itinerario adaptado).

Existen graves incongruencias aun dentro de los espacios en los que se han intervenido (rampas inadecuadas, mobiliario no accesible, se adapta la acera de una calzada pero no la siguiente que se encuentra al otro lado del paso de peatones, mobiliario urbano que impide o dificulta los desplazamientos de personas de movilidad reducida, etc.).

En muchos municipios sólo se ha llevado a cabo la adaptación de “la plaza principal” que da acceso al ayuntamiento y alguna calle de uso comercial, pero sin que tengan una conexión con otros espacios peatonales.

No se vigila, adecuadamente, el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en los inmuebles de titularidad privada, pero de acceso público, para que sean completamente accesibles desde el dominio público.

Existe una excesiva pasividad de los poderes públicos pese al mandato contenido en el art. 49 de la Constitución.

Respecto de la ciudad heredada y la necesidad de que se adapte a la exigencia de accesibilidad, ¿creen que los poderes públicos se han olvidado de esta obligación después de que, durante años, hayan estado anunciando el compromiso público de asumirla?”.

Las respuestas que hemos recibido a este cuestionario las hemos incluido dentro de las valoraciones que hacemos sobre las respuestas a esta pregunta en el apartado 3.2.3.3. Tercera pregunta, de este Estudio.

3.2.2.4. Cuarta pregunta.

La siguiente pregunta que trasladamos a las asociaciones fue la siguiente: *“Desde la perspectiva de la seguridad vial ¿cuáles son a su juicio los aspectos que ofrecen más riesgos y las medidas que, con carácter preventivo, se debieran adoptar para garantizar la seguridad de las personas con movilidad reducida al transitar por nuestras ciudades?”.*

La Asociación Luna, en la provincia de Almería, nos dijo que dar más tiempo en los semáforos para cuando transitan los peatones. Además, en los pasos de peatones, tanto personas en silla como con bastones, en la acera hay mucho bajante inclinado para el acceso al paso de peatones, algo que hace que pueda caer una persona (habría que vigilar las obras nuevas que se están haciendo en las ciudades porque esto está ocurriendo). La Asociación de Personas con Discapacidad El Saliente nos dijo que los aspectos más peligrosos para los viandantes son los bolardos, pasos de peatones mal señalizados, salientes de fachadas, escasa señalización, vegetación, etc.

En la provincia gaditana, la Asociación La Gaviota nos trasladó que mayor persecución del mal uso de la tarjeta de aparcamiento; mayor persecución del aparcamiento sin tarjeta en estacionamientos reservados; perseguir el estacionamiento en aceras y rebajes y mejor señalización de pasos de cebra.

En cuanto a la Asociación Gaditana de Esclerosis Múltiple AGDEM nos trasladó qué riesgos: accidentes de tráfico, etc.; medidas preventivas: rampas adecuadas, aceras más anchas y accesibles, calles sin levantamiento por raíces de los árboles, mayor control policial para que comuniquen incidencias.

La Asociación Accede, ya en la provincia de Jaén, nos dijo que en la mayoría de los casos las personas con movilidad reducida tienen que deambular casi siempre por el asfalto, ya que si se suben por la acera no sabe si al final hay acceso para poder bajarse y cruzar al otro lado de la acera, por eso es muy importante

que todas las aceras estén rebajadas al final y al principio, así como reunir un ancho suficiente para poder circular y en caso contrario hacer las aceras al mismo nivel de la calzada, teniendo prioridad las personas a los vehículos con señales anunciadoras.

La respuesta que nos trasladó la Federación Provincial de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Jaén, FEJIDIF, fue que desniveles no marcados o señalizados, falta de conexión de zonas que sí son practicables, a mitad de una calle te quedas cortada y tienes que invadir la carretera para poder seguir por un acerado. Mobiliario colocado sin lógica y que hace que una calle accesible sea una carrera de obstáculos.

Ya en la provincia de Málaga, la Asociación de Discapacitados Físicos de Málaga, AMFAT, nos trasladó que bordillos, asfaltado deteriorado, mobiliario, obstaculizadores, etc. Para la Asociación Artritis, existe gran riesgo cuando las personas con movilidad reducida no pueden continuar transitando por la acera al encontrarse con un coche aparcado en un paso de peatones o cualquier otro tipo de barrera; debería potenciarse la sensibilización de la sociedad para evitar estas situaciones.

Por último, en la provincia de Sevilla, la Asociación Sevillana de Espina Bífida nos dijo que, por ejemplo, si la acera no está adaptada te obliga a circular por la carretera por donde circulan los vehículos. La Asociación Sevillana de Ataxias que los veladores, quioscos, bolardos, no ocupen la vía peatonal destinada al tránsito de personas con movilidad reducida; que las aceras estén totalmente adaptadas y que los edificios, tanto públicos como privados, estén totalmente adaptados, y que no crean que poniendo una rampa (en muchos casos inaccesible, por su pendiente) ya han adaptado el edificio.

AGEDIS nos dijo que acerado, badenes, mobiliario urbano, zonas peatonales, falta de cumplimiento de la ley en todos los aspectos de la accesibilidad y FAMS-COCEMFE que mantenimiento del estado de conservación del acerado y de los itinerarios peatonales en general, así como del mobiliario urbano y su ubicación; efectiva aplicación de la normativa que ya existe aplicando las correspondientes sanciones a los infractores, especialmente en el caso de la invasión de los itinerarios peatonales por vehículos, veladores, mercancías, etc.

3.2.2.5. Quinta pregunta.

Por último, trasladamos a las asociaciones de discapacitados que nos expusieran *“si lo desea, otras valoraciones que en torno a la problemática relacionada con la seguridad vial y la accesibilidad de los peatones puedan plantearse en su municipio”*.

Siguiendo el mismo orden que en las preguntas anteriores, la Asociación Luna, de la provincia de Almería, nos dijo que no es con respecto a eso, pero sí que fuera obligatorio que las grandes superficies (supermercados) tuviesen bancos para descansar en su recorrido. Hay grandes distancias y personas con bastones, andadores, etc. tienen serias dificultades en su recorrido.

La respuesta de la Asociación de Personas con Discapacidad El Saliente fue que la accesibilidad y la seguridad vial es muy escasa, muchas veces no es porque no se intente, sino porque no es posible. La normativa de accesibilidad ha cambiado varias veces en pocos años y cada vez es más estricta, quizá se debería contemplar condicionantes o soluciones similares adaptándose a cada situación.

Respecto de Cádiz, ninguna de las dos asociaciones (La Gaviota y AGDEM) nos trasladaron su parecer.

En la provincia de Jaén, la Asociación Accede señaló, sobre los espacios reservados (aparcamientos), que deberían de estar allí en todas las zonas más concurridas y con más vigilancia policial y, por supuesto, hacer un buen uso de las tarjetas de aparcamientos, teniendo incluso que retirar por un tiempo ese derecho por su mal uso, ya que hay muchos familiares de personas con movilidad reducida que se benefician de ella. En este aspecto, se debería diseñar una tarjeta igual pero de distinto color cuando solo la persona utilice el vehículo para su traslado en cualquier vehículo (es decir, que no sea él o ella quien conduce) de esta forma se puede aparcar, bajar a la persona y el conductor que no tenga problemas de movilidad pueda ir a aparcar donde todo el mundo, y no que se están llenando los municipios de espacios reservados, y ahora aun más con la dependencia, ya que se la adjudican según el baremo, y hay personas que no salen de casa para nada y utiliza su tarjeta la familia. También aprovechan la ocasión para demandar más accesibilidad en la entrada a edificios de las administraciones y privados, espacios públicos, bares, restaurantes, etc. donde puedan entrar todas las personas sin discriminación alguna.

En cuanto a FEJIDIF, Federación Provincial de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica, nos trasladaba que no entendían cómo los aparejadores municipales no hacían cumplir la normativa de accesibilidad y daban el visto bueno a obras y locales que son aberraciones respecto a la accesibilidad. Y no entendían por qué no se sancionaba a las personas que no las hacen cumplir y a las personas que incumplen, pues la mayoría de las barreras arquitectónicas son creadas y construidas.

En Málaga, AMFAT, Asociación de Discapacitados Físicos de Málaga nos dijo que se necesita más conexión entre las concejalías tanto de seguridad vial, como Servicios Operativos y asociaciones de discapacitados, para aportar entre todos las mejoras que se necesitan. Sin esa conexión, no puede haber mejoras.

En la provincia de Sevilla, la Asociación Sevillana de Espina Bífida nos dijo que era necesario sancionar y concienciar al resto de la sociedad sobre la importancia que tiene aparcar en zonas de minusválidos y no respetar los pasos adaptados. También destacaban la poca concienciación de las paradas de los taxis de la nueva ley, no cumplida por este colectivo, por lo que solicitaban que se regulara esta situación o bien que, por cada parada de taxi, se pusiera una plaza de movilidad reducida. Por tanto, creían que había que concienciar a la población de la importancia que tiene dejar una zona de minusválido libre, aunque sea ocupada por unos minutos, incluyendo los pasos de peatones ya adaptados.

En cuanto a la Asociación Sevillana de Ataxias, las bajadas de las aceras muchas veces están ocupadas por vehículos; en los aparcamientos reservados para minusválidos, muchos no disponen de rebaje de la acera para poder transitar por ella; muchos de estos aparcamientos no tienen las medidas correspondientes.

Para FAMS-COCEMFE de Sevilla, además de la problemática general, nos decían que existían problemas no resueltos como el de la correcta delimitación de la plataforma tranviaria, la amplia casuística de los carriles bici y la circulación de bicicletas, etc.

3.2.3. Valoraciones sobre la accesibilidad según la información remitida por las asociaciones de personas discapacitadas.

A la vista de las respuestas enviadas podríamos hacer las siguientes valoraciones, muchas de ellas parecidas a las ya realizadas en torno a la seguridad del espacio peatonal, pero con la peculiaridad de las consecuencias, con frecuencia dramáticas, que tienen para las personas con discapacidad.

3.2.3.1. Primera pregunta.

Respecto de la primera pregunta que trasladamos a las asociaciones de personas con discapacidad que, recordamos, era su valoración acerca de la ocupación de las aceras y otros espacios de uso peatonal por terrazas, veladores y otras instalaciones colocadas por los agentes privados como son la instalación de carteles anunciadores de actividades de negocio, la ampliación de quioscos por la vía de hecho, etc., o por agentes públicos como contenedores, señalización, papeleras, bolardos, etc., la valoración que podemos hacer de sus respuestas son las siguientes:

3.2.3.1.1. Ocupación abusiva del espacio público peatonal.

Las asociaciones coinciden en denunciar la ocupación abusiva del espacio público peatonal por instalaciones de mobiliario urbano de distinta naturaleza. Ello, con la consecuencia de que con estos “obstáculos” se impide o dificulta la movilidad tanto de las personas discapacitadas que se desplazan por medio de silla de ruedas, como en general de todas las personas con movilidad reducida.

Digamos que existe una conclusión o, si se quiere, una denuncia tácita: sobre espacios peatonales adaptados a la accesibilidad y, en muchos casos, ganados al tráfico rodado, se han ubicado una serie de instalaciones que suponen para las personas discapacitadas un retroceso en la consolidación de los modelos de accesibilidad en los espacios peatonales. Es decir, realizamos grandes inversiones para suprimir barreras en infraestructuras y miramos para otro lado cuando, sobre el suelo ya adaptado, se crean nuevos obstáculos.

En definitiva, existe una visión prácticamente unánime y negativa sobre la forma en que se ha ocupado el espacio público peatonal con la instalación de todo tipo de obstáculos limitando extraordinariamente su accesibilidad.

3.2.3.1.2. Ocupación por instalaciones de distinta naturaleza.

En gran medida, como consecuencia –también lo hemos dicho ya– de la crisis económica, han surgido nuevos obstáculos que afectan a la accesibilidad y, en todo caso, a la calidad de los itinerarios peatonales. Éste es el caso de la ocupación por instalaciones de distinta naturaleza, colocados por los locales comerciales como llamada de atención a los posibles clientes de las actividades, servicios y bienes que se ofrecen en ellos.

Se trata de una nueva costumbre que, aunque ya existía en los centros de las ciudades históricas como reclamo para los visitantes, hoy se ha extendido por todos los espacios de nuestras ciudades sin que, por el poder público municipal, se hayan realizado actuaciones claras tendentes a impedir la usurpación de «facto» de este espacio público.

No tiene sentido, ni justificación, la tolerancia que se ha generado hacia estas conductas practicadas por los titulares de estos negocios, que parecen competir sobre quién coloca más carteles y anuncios para hacerse ver por los transeúntes. ¿De verdad tiene sentido esta situación con todo el arsenal de normativa sobre accesibilidad existente?

3.2.3.1.3. Ocupación de zonas de aparcamiento por contenedores e invasión de espacios peatonales por vehículos.

Las respuestas de las asociaciones dejan entrever una denuncia del incivismo contrastado y reiterado, sin que se visualice con claridad una respuesta de los Ayuntamientos ante la ocupación de las zonas de aparcamiento por contenedores de utilización privada, el aparcamiento de vehículos en vado de los pasos de peatones que, con frecuencia, son utilizados como rampas para aparcar en las aceras y otros espacios peatonales y, en general, la ocupación de tales espacios de manera singular por todo tipo de vehículos y, en especial, todoterrenos.

Se trata de una costumbre incívica que, además de constituir una falta muy grave de acuerdo con la ley de seguridad vial, limita el uso de aparcamiento en algunos casos o el de transitar sobre el suelo peatonal, impidiendo a veces la accesibilidad para las personas discapacitadas.

Pensamos que situaciones de este tipo, cuya realidad podemos verificar cualquier día a cualquier hora en nuestras ciudades, necesitan una respuesta contundente por parte de la Policía Local y los servicios que ostentan las competencias en materia de movilidad.

Tal vez sea hora de definir, con todas las garantías legales, planes de inspección que, sin perjuicio de otras actuaciones, presten una singular atención a las conductas más incívicas, como las que, en este caso, además de vulnerar las normas de ordenación y regulación de tráfico, inciden directamente sobre el derecho de igualdad de terceras personas y ponen en riesgo la seguridad de aquellas que se desplazan a pie. Desde aquí, pedimos tolerancia cero con este tipo de conductas que afectan directamente al modelo de convivencia que debe existir en nuestras ciudades.

3.2.3.1.4. Ubicación de los contenedores y diverso mobiliario urbano.

En demasiadas ocasiones, la pésima ubicación de contenedores, señales, bolardos y otras instalaciones y elementos del mobiliario, dificulta, distorsiona y, en ocasiones, impide los desplazamientos de las personas discapacitadas. Esta situación, en lo que concierne a la proliferación de las terrazas de bares y restaurantes con sus mesas, veladores y sillas, en muchas ocasiones sin autorizar, se agrava con la llegada del buen tiempo.

La selva de instalaciones que es preciso solventar supone un gran obstáculo para las personas con discapacidad. Todo lo ya dicho sobre esta cuestión es trasladable, con unos efectos mucho más graves, para la movilidad de las personas discapacitadas.

3.2.3.2. Segunda pregunta.

Respecto de la segunda pregunta, *“¿Considera que nuestras ciudades y pueblos poseen un nivel de accesibilidad adecuado en lo que se refieren a las infraestructuras destinadas al uso peatonal? En caso de que su respuesta sea positiva, nos gustaría conocer su valoración al respecto”*, las valoraciones que podemos hacer son las siguientes:

3.2.3.2.1. Ausencia de bancos y mobiliario urbano de descanso para personas.

Alguna asociación nos ha expuesto el problema que supone la ausencia de bancos y mobiliario urbano destinado al descanso de personas que, aunque no utilicen silla de ruedas, al poseer movilidad reducida tienen que utilizar instrumentos de apoyo como bastones, andadores, etc., sin perjuicio de que por motivos obvios, también sea muy necesario este tipo de mobiliario para las personas mayores en general.

¿Tiene sentido seguir diseñando espacios peatonales que, además de ser utilizados para desplazarse, se usan para el ocio y disfrute de la población y no contemplar, con una cierta proporcionalidad, un mobiliario de descanso? Además, desgraciadamente cada vez con más frecuencia, en las terrazas de bares, cafeterías, etc., lo que se instalan únicamente, con un claro incumplimiento de la normativa en vigor, son taburetes con veladores altos, por lo que los objetivos que se habían conseguido, de facilitar la accesibilidad al interior de estos locales y su instalación en mesas, se diluyen o incumplen al no ofrecer, discriminando a las personas discapacitadas, un mobiliario acorde con sus necesidades. Esto es de todo punto intolerable.

3.2.3.2.2. Zonas de adaptación muy limitadas.

Aunque reconocen que se han hecho muchas cosas, manifiestan que aún queda bastante por hacer. Además, creen que pese a que se han realizado bastantes intervenciones en las ciudades, lo cierto es que en la gran mayoría de las actuaciones se han dirigido a las zonas del centro habiendo tenido menos entidad en los barrios y periferia. Esta realidad se reproduce con más asiduidad en los medianos y pequeños municipios en los que, cuando se ha intervenido, se ha hecho en la zona donde está el ayuntamiento, la plaza principal, ignorándose el resto.

3.2.3.2.3. Edificios de titularidad pública.

En ocasiones no ha faltado alguna crítica en el sentido de que las adaptaciones de accesibilidad ni siquiera han llegado a efectuarse en el acceso a edificios de titularidad pública. Se trata de situaciones sin justificación alguna, al menos en lo que se refiere a la conexión entre viario público y acceso a los inmuebles y principales servicios. En este Informe Especial no hemos incluido la accesibilidad de los edificios, pero se trata de una cuestión que, también, es preciso abordar.

3.2.3.3. Tercera pregunta.

A continuación queríamos conocer la posición de las asociaciones de personas discapacitadas, si la segunda pregunta era negativa, sobre “cuáles son, a su juicio, las más importantes disfuncionalidades que se producen en la ciudad cuando las personas con movilidad reducida tienen que hacer uso del espacio público peatonal”. Las respuestas que nos han enviado las asociaciones podemos sintetizarlas en el siguiente cuadro, pues las respuestas dependen de las casillas que se rellenen:

A - El espacio público peatonal no posee la adecuada continuidad (se adapta una plaza, algunas calles adyacentes a ésta, pero de repente se interrumpe el itinerario adaptado).

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

Núm. 516

IX LEGISLATURA

9 de septiembre de 2014

B - Existen graves incongruencias aun dentro de los espacios en los que se han intervenido (rampas inadecuadas, mobiliario no accesible, se adapta la acera de una calzada pero no la siguiente que se encuentra al otro lado del paso de peatones, mobiliario urbano que impide o dificulta los desplazamientos de personas de movilidad reducida, etc.).

C - En muchos municipios solo se ha llevado a cabo la adaptación de "la plaza principal" que da acceso al ayuntamiento y alguna calle de uso comercial, pero sin que tengan una conexión con otros espacios peatonales.

D - No se vigila, adecuadamente, el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en los inmuebles de titularidad privada, pero de acceso público, para que sean completamente accesibles desde el dominio público.

E - Existe una excesiva pasividad de los poderes públicos pese al mandato contenido en el art. 49 de la Constitución.

F - Respecto de la ciudad heredada y la necesidad de que se adapte a la exigencia de accesibilidad, ¿creen que los poderes públicos se han olvidado de esta obligación después de que, durante años, hayan estado anunciando el compromiso público de asumirla?

Asociación	A	B	C	D	E	F	Respuesta singular
Asociación Luna	X	X	X	X		Si	
Asociación El Saliente	X	X	X				
Asociación La Gaviota	X	X		X			
AGDEM	X	X	X	X	X	X	- F: Sí, consideramos que los poderes públicos se han olvidado de esta obligación, excusándose en la crisis económica por la que estamos atravesando.
Asociación Accede	X	X	X	X	X		- E: correcto, poca implicación, sólo se hace lo justo pero en la mayoría de los casos no se adapta a las normativas. - F: Creen que se está trabajando aunque no se mira minuciosamente todo lo que se debiera.
FEJIDIF	X	X	X	X	X	X	
AMFAT		X	X	X	X	X	A: en nuestro municipio: cofradías, cuartel Guardia Civil, Biblioteca, Oficina de Turismo, Patronato de Recaudación, etc.
Asociación Artritis Málaga	X	X					
Asoc. Sevillana Espina Bífida	X	X	X	X	X		
Asoc. Sevillana Ataxias	X	X	X	X	X		- A: vas paseando con tu silla de ruedas por una plaza accesible y de repente te encuentras que la zona accesible ya terminó. - B: Algunas rampas no tienen el porcentaje adecuado de inclinación. Se arreglan sólo las aceras de un lado. Se arreglan, pero todavía quedan rasantes con la carretera o cuando vas a bajar de la acera han colocado una rejilla de alcantarillado en dirección a la marcha, lo que hace que las ruedas de la silla se encajen aquí. - E: La política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración, a la que se refiere este artículo, a veces se hace insuficiente. - F: Los poderes públicos hacen esfuerzos por llevar a cabo todos los compromisos anunciados durante años, pero son insuficientes.

Asociación	A	B	C	D	E	F	Respuesta singular
AGEDIS	X	X	X	X	X	X	
FAMS-COCEMFE Sevilla	X	X	X	X	X	X	No se trata propiamente de un olvido. Hay actuaciones e interés, pero no siempre las soluciones dadas son satisfactorias. Admitiendo que la casuística de la “ciudad heredada” es amplia y compleja, sería conveniente que el Ayuntamiento se asesorara convenientemente a la hora de realizar los proyectos para evitar inversiones con resultados indeseados (Ejemplo: aplicación del Plan E en el centro de Sevilla con ejecución de pasos de peatones con materiales inadecuados).

Fuente: elaboración propia.

3.2.3.4. Cuarta pregunta.

En cuanto a la cuarta pregunta, *“Desde la perspectiva de la seguridad vial ¿cuáles son a su juicio los aspectos que ofrecen más riesgos y las medidas que, con carácter preventivo, se debieran adoptar para garantizar la seguridad de las personas con movilidad reducida al transitar por nuestras ciudades”*, las valoraciones son:

En cuanto a los puntos de riesgo y las medidas que habían de adoptarse para evitar este problema, destacamos lo siguiente:

- * Piensan que el tiempo que dan los semáforos para facilitar el paso de los peatones es insignificante cuando se trata de personas con movilidad reducida, especialmente cuando tienen que utilizar silla de ruedas, bastones, etc.

- * El diseño de los desniveles de los vados de peatones en muchos supuestos es inadecuado, generando por tanto riesgo de caída.

- * Alguna asociación nos dice que, como las aceras muchas veces no están adaptadas y otras se encuentran ocupadas por mobiliario como el que hemos comentado anteriormente, en ocasiones se ven obligados a tener que salir de la acera para circular por la calzada. El problema se complica cuando, por las características de la acera (por ejemplo altura), se crean situaciones que impiden el traslado por la misma de las personas discapacitadas por lo que no es extraño que, en la práctica, como ellos mismos dicen, tengan que “deambular” por la calzada, que les parece bastante más accesible que la acera.

- * Por otro lado, consideran que se debe prestar mayor atención al inadecuado uso de la tarjeta de aparcamiento, hacer un mayor seguimiento para que se impida, tal y como hemos comentado, el uso indebido de las aceras y los rebajes para aparcar y una mejor señalización de los pasos de cebra.

En su respuesta, las asociaciones inciden en que las intervenciones que generan mayor peligro para los viandantes son los accesos a los pasos de peatones mal señalizados y/o mal resueltos, la colocación de bolardos, escasa señalización, salientes de fachadas, etc.

Por otro lado, en algunas respuestas se hace hincapié en el problema que supone el inadecuado mantenimiento del acerado y de los itinerarios peatonales en general, así como del mobiliario urbano y su ubicación.

Se echa en falta el que se apliquen las sanciones que correspondan especialmente con quienes no respetan el destino dado al uso peatonal del suelo público, invadiendo ilegalmente los itinerarios peatonales con sus vehículos, veladores, mercancías, etc.

En algunas respuestas se insiste en los problemas que suponen los desniveles mal ejecutados, inconexión de zonas que sí son practicables, pero a mitad de una calle queda cortada y obliga a invadir la carretera para poder seguir más adelante por un acerado. Mobiliario colocado sin lógica y que hace que una calle accesible sea una carrera de obstáculos.

3.2.3.5. Quinta pregunta.

Recordemos que la quinta pregunta tenía como objetivo que nos trasladaran *“otras valoraciones que en torno a la problemática relacionada con la seguridad vial y la accesibilidad de los peatones puedan plantearse en su municipio”*.

Respecto de esta pregunta lo que hemos obtenido es, básicamente, una conformidad de las asociaciones con las cuestiones que nosotros mismos habíamos incluido en nuestro cuestionario.

No obstante, hay una insistencia en la importancia que tiene el que se respeten los espacios que ya han sido ganados al uso peatonal y adaptados a la accesibilidad, los aparcamientos reservados a personas discapacitadas, el respeto a la exigencia de la normativa sobre paradas de taxi y el control del buen uso de las tarjetas de aparcamiento.

3.3. La calidad ambiental del espacio peatonal.

En un principio, no teníamos previsto tratar la cuestión de la calidad ambiental del espacio peatonal, pues queríamos centrar este Informe Especial en la prevención de los riesgos a partir del análisis de la seguridad y la accesibilidad de los itinerarios y demás espacios peatonales. Sin embargo, aunque somos conscientes, como ya manifestamos al comentar la metodología seguida para realizar este Informe Especial, de que esta temática bien podría dar lugar no a uno, sino a varios informes singulares sobre las distintas vertientes que ofrece la calidad ambiental del espacio peatonal, no nos hemos resistido a incluir algunos comentarios por entender que la cuestión ambiental, para la ciudadanía que se desplaza, visita o disfruta nuestras ciudades, es un tema de enorme interés. Al mismo tiempo, la protección del medio ambiente en sus distintas vertientes es el objetivo primordial de las políticas de sostenibilidad, decisivas para construir el modelo de ciudad habitable que un gran sector de la población está demandando.

Los comentarios que vamos a dedicar a este aspecto tienen un carácter más reflexivo o, si se nos permite, de consideraciones, que de un análisis de la realidad llevada cabo con una metodología de investigación. Es decir, se trata más de reflexiones suscitadas a partir de la información que poseemos, que de una valoración basada, como ha ocurrido en los aspectos relativos a la seguridad y accesibilidad, en el trabajo de campo efectuado, los cuestionarios enviados y las entrevistas mantenidas con distintos interesados.

Los aspectos que vamos a comentar, sin ánimo, en absoluto, de agotar, ni mucho menos, las cuestiones que pueden plantearse, son la contaminación visual del patrimonio histórico y del paisaje urbano, la contaminación atmosférica y acústica, espacios libres y zonas verdes.

3.3.1. La contaminación visual del patrimonio histórico y del paisaje urbano.

Como sabemos, hace tiempo que el concepto de medio ambiente adecuado rompió el corsé de su identificación única con la calidad ambiental en el medio rural, en el suelo no urbanizable, para integrarse en un concepto más amplio e interdisciplinar que incluye, sin apenas discusión, la calidad ambiental, en todas sus vertientes, del espacio urbano.

Es verdad que los problemas que aquejan a nuestro patrimonio histórico, a los inmuebles de calidad, estén o no catalogados, y a nuestras infraestructuras en gran medida son de mayor entidad que la mera conservación y mantenimiento de su exteriorización, sus entornos y la perspectiva que de ellos se ofrece en la ciudad, pero también lo es que las incidencias que se producen en la imagen que proyectan y que forman parte de la ciudad misma tienen bastante repercusión en la calidad ambiental, tal y como es percibida y disfrutada por la ciudadanía. Además, los elementos contaminantes visuales terminan por deteriorar seriamente la imagen y el contexto en el que se encuadran los inmuebles y el paisaje pues, como dice la Ley de Patrimonio Histórico Español, los bienes declarados de interés cultural son inseparables de su entorno²¹.

Por otro lado, no podemos olvidar que, en bastantes ocasiones, evitar una actuación que contamine la visión de los espacios e inmuebles de calidad de una ciudad no depende de una gran inversión económica sino, simplemente, de hacer las cosas de otra manera, de prever las consecuencias que se derivan de nuestras actuaciones y de estar sensibilizados sobre el significado e influencia en la calidad ambiental que tienen el respeto y la integración en la ciudad de los inmuebles singulares, las perspectivas tradicionales e históricas, los espacios armoniosos, los conjuntos histórico-artísticos, la arquitectura de calidad, los jardines, etc.

Cuando contemplamos el deterioro ambiental provocado por las instalaciones de las empresas suministradoras de servicios públicos, las empresas privadas con su mobiliario inadecuado, a veces con instalaciones que cambian la fisonomía completa de un espacio de calidad, que exteriorizan una nula sensibilidad patrimonial, vemos que es necesario actuar en dos objetivos muy distintos: de un lado, adaptar la situación de la ciudad heredada a las propuestas de calidad deseables y, de otro, acabar con la pasividad de los poderes públicos que ha dado lugar a tanta impunidad.

Aunque actualmente hay bastante más conciencia sobre el daño ambiental que se causa por estas actuaciones entre la ciudadanía y los profesionales, no se trata de un problema nuevo, pues como ya recordábamos en nuestro Informe Especial al Parlamento de Andalucía *La Contaminación Visual del Patrimonio Histórico Andaluz*²², *“El 1 de febrero de 1932 (...) el Director General de Bellas Artes redactaba una Circular de su departamento:*

“Son reiteradas las quejas de artistas y amantes de las artes, recibidas en esta Dirección General con motivo de que en los muros de los monumentos nacionales se clavan soportes para sostener los cables de la luz eléctrica y teléfonos, los cuales afean extraordinariamente los edificios y a veces, por su abundancia, dificultan la contemplación; y estimando muy fundamentadas dichas quejas.

²¹ Art. 18 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, cuyo contenido íntegro es el siguiente «Un inmueble declarado Bien de Interés Cultural es inseparable de su entorno. No se podrá proceder a su desplazamiento o remoción, salvo que resulte imprescindible por causa de fuerza mayor o de interés social y, en todo caso, conforme al procedimiento previsto en el artículo 9, párrafo 2, de esta Ley».

²² Informe Especial al Parlamento de Andalucía *La Contaminación Visual del Patrimonio Histórico Andaluz*, febrero 1998, Ed. Defensor del Pueblo Andaluz, ISBN 84-89549-27-3, pág. 11.

Esta Dirección General ha acordado dirigirse a V.E. para que a su vez lo haga saber a los Señores Alcaldes, que en lo sucesivo queda prohibida terminantemente la colocación de tales soportes en los monumentos histórico-artísticos, y asimismo para que interese de dichas Autoridades que procuren conseguir la desaparición de los ya colocados (En Madrid, a 1 de febrero de 1932)”.

Ha llovido mucho desde entonces y un caleidoscopio de normas y ordenanzas de todas las Administraciones territoriales, junto con un sinfín de normas técnicas, de buenas prácticas, celebración de foros, edición de publicaciones, etc., han intentado establecer, con distintos criterios, las directrices que permiten garantizar que esa contaminación visual sea menor.

Sin embargo, también en este caso la realidad se impone a las normas y cualquier lector de este informe tiene en su memoria imágenes que escenifican, con claridad, esa contaminación, que hace que el recuerdo estético y, a veces, sentimental que tenemos de espacios emblemáticos de nuestras ciudades se vea diluido por la imagen distorsionada de ese inmueble, o instalación, que se interpone entre aquél, la realidad ahora vivida y nuestra memoria.

Una vez más, los hechos que aquí criticamos no se producen como consecuencia de que no exista un marco legal suficiente para haber impedido esta situación, aunque sí es verdad que éste era mejorable y que, durante años, hemos echado en falta los preceptos de aplicación directa, que contenían conceptos jurídicos indeterminados, para proteger estos aspectos ambientales, al desaparecer de nuestro ordenamiento jurídico los pocos preceptos que quedaban vigentes del Texto Refundido de la Ley de 1992²³, que como solitario vigía de la protección del paisaje se había mantenido hasta su derogación por una nueva ley urbanística. De hecho, de haber existido una norma semejante a la que se contemplaba en el art. 138 de este texto, muy probablemente alguno de los edificios que, por su impacto ambiental, más daño han causado al paisaje urbano en nuestras ciudades, no se hubieran ejecutado.

En fin, esperamos y deseamos que el legislador sepa articular, tomando en consideración al Convenio Europeo del Paisaje²⁴, una normativa eficaz para dotar de unas mayores y mejores pautas de protección los

²³ Nos referimos al Capítulo V del Título III del Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, que lleva por rúbrica “De las Normas de Aplicación Directa”, que contenía un único artículo, el 138, que decía «Adaptación al ambiente. Las construcciones habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas, y a tal efecto:

a) Las construcciones en lugares inmediatos o que formen parte de un grupo de edificios de carácter artístico, histórico, arqueológico, típico o tradicional habrán de armonizar con el mismo, o cuando, sin existir conjunto de edificios, hubiera alguno de gran importancia o calidad de los caracteres indicados.

b) En los lugares de paisaje abierto y natural, sea rural o marítimo, o en las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos de características histórico-artísticas, típicos o tradicionales, y en las inmediaciones de las carreteras y caminos de trayecto pintoresco, no se permitirá que la situación, masa, altura de los edificios, muros y cierres, o la instalación de otros elementos, limite el campo visual para contemplar las bellezas naturales, rompa la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo».

Este precepto fue derogado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo.

²⁴ El Convenio Europeo del Paisaje (CEP), impulsado por el Consejo de Europa y firmado, en su última versión, en Florencia en el año 2000, tiene como objetivo fundamental promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes europeos. Entró en vigor el 1 de marzo de 2004, el primer día después de haber expirado un período de tres meses tras la fecha en la que diez Estados miembros del Consejo de Europa expresaran su consentimiento de vincularse a él. España ratificó el citado Convenio el 26 de noviembre de 2007 (BOE de 5/02/2008).

valores de la ciudad heredada, sin perjuicio, lógicamente, de las normas de aplicación sobre los inmuebles declarados como integrantes del patrimonio histórico artístico y/o cultural que establezcan una protección especial sobre los mismos y sus entornos. Así, a título de ejemplo, la Disposición Transitoria Séptima de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español²⁵, establece la obligación de adaptar las instalaciones existentes a sus exigencias.

En todo caso, somos muy favorables a que, para dotar de una mayor concreción, orientación y maniobrabilidad a los técnicos, a fin de facilitarles su labor tanto en el ámbito del sector público como del privado, se aprueben ordenanzas específicas del paisaje urbano que sirvan de referencia, con suficiente concreción, para las intervenciones que se relacionan en este suelo. En estas normas, por un lado se deben integrar las previsiones del mencionado Convenio y del desarrollo normativo que, a nivel estatal y autonómico, posea y, por otro, los propios preceptos de la legislación de patrimonio histórico estatal y autonómico y, asimismo, la normativa sectorial como la urbanística, que incide en esa protección, como en el caso del propio desarrollo territorial y urbano sostenible que informa el contenido del art. 2 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley del Suelo, que, en cierta medida pero con mayor concreción, ha querido llenar el hueco que dejó la supresión de los artículos de aplicación directa de la legislación del suelo que protegían el paisaje y que ahora, con generalidades, se intenta tutelar en este precepto.

En definitiva, esa nueva conciencia de ciudad habitable y, sobre todo, sostenible, está demandando un marco normativo adecuado y una mayor sensibilización de los poderes públicos y de la sociedad civil respecto de las construcciones, infraestructuras e instalaciones que distorsionan, dañan, cuando no eliminan, la calidad ambiental de este espacio que a todos nos pertenece. Pero ello no será suficiente, no lo ha sido hasta ahora con el actual marco legal, si no hay una voluntad clara y comprometida, por parte de los poderes públicos y de la sociedad civil, de cumplir y hacer cumplir sus preceptos.

3.3.2. Contaminación atmosférica.

La contaminación atmosférica es un factor determinante de la calidad del aire que respiramos en nuestras ciudades, a cuyo impacto estamos sometidos continuamente cuando nos desplazamos a pie, singularmente por los itinerarios peatonales que discurren contiguos con las vías públicas destinadas al transporte motorizado.

Así las cosas, los espacios libres, las zonas verdes y peatonales, como espacios libres de humo, protegen, en gran medida, de los efectos nocivos que, para nuestra salud generan las sustancias contaminantes presentes en el aire.

²⁵ El contenido concreto de la citada Disposición Transitoria Séptima de la Ley 16/1985, es el siguiente: «En el plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor de la Ley, los responsables de la instalación deberán retirar la publicidad comercial, así como los cables y conducciones a que se refiere el artículo 19.3».

Este último precepto indica lo siguiente: «3. Queda prohibida la colocación de publicidad comercial y de cualquier clase de cables, antenas y conducciones aparentes en los Jardines Históricos y en las fachadas y cubiertas de los Monumentos declarados de interés cultural. Se prohíbe también toda construcción que altere el carácter de los inmuebles a que hace referencia este artículo o perturbe su contemplación».

Esos efectos tendrán más o menos intensidad en función de la cantidad de contaminación que en cada momento exista en el aire, dependiendo, a veces, de diferentes factores como horarios, factores climatológicos, época del año, etc. Asimismo, será un factor determinante la mayor o menor exposición al aire contaminado que tengamos y, en función del estado de salud y afecciones que cada persona posea. Junto al factor salud y las posibles molestias (olores) es importante resaltar los extraordinarios efectos ambientales que origina la contaminación atmosférica en la fauna y la flora.

Así, en primer lugar es importante recordar que, aunque la contaminación atmosférica tenga mayoritariamente su origen en las ciudades y centros industriales, sus efectos se extienden por todo el territorio, por lo que van más allá del espacio urbano; es decir, si disminuimos la contaminación atmosférica en las ciudades, estamos minimizando, al mismo tiempo, el daño que ésta causa en el resto del territorio.

En segundo lugar, el gran volumen de emisiones que contienen dióxido de carbono derivado del uso de carburantes fósiles está provocando el denominado efecto invernadero; éste tiene unas claras consecuencias en el calentamiento global y en el cambio climático.

Por todo ello, apostar por la peatonalización y sus grandes aliados, el carril bici y el transporte público colectivo, tiene el valor añadido de que, al disminuir ostensiblemente las actividades que provocan un aumento del dióxido y monóxido de carbono, óxido de nitrógeno y otros gases contaminantes, estamos apostando por disminuir la emisión de gases que inciden, decisivamente, en la provocación del efecto invernadero, con independencia de que, al margen del dióxido de carbono, se emitan otros gases que tienen efectos negativos para la salud.

Sabemos, además, que la gran batalla contra la contaminación aunque, insistimos, sus efectos se hagan presentes en otras partes del territorio, se libra, sobre todo, en las ciudades, siendo así que en el caso de Andalucía, con las únicas excepciones que encontramos en algunas zonas industriales situadas aisladamente y en los dos grandes polígonos existentes en nuestra Comunidad Autónoma, los de Algeciras y Huelva, el origen de esa contaminación hay que encontrarlo, sobre todo, en las ciudades²⁶ pues las causas fundamentales de la emisión de gases y sustancias contaminantes son el tráfico rodado y la climatización de las viviendas.

En lo que concierne a los inmuebles, desde hace unos años se ha iniciado una batalla dirigida a un menor consumo energético, basada en distintas medidas legales (certificado de eficiencia energética), medidas de ahorro de distinta naturaleza, incorporación de energías renovables, etc. La lucha contra el uso abusivo e innecesario, como se demostrará dentro de unos años –de hecho ya se está verificando su innecesidad–, en los términos en que venía utilizándose en diversas ciudades, del tráfico motorizado en vehículos privados, supone un reto inaplazable si realmente queremos cambiar el curso del destino ambiental al que nos lleva el consumo desproporcionado de combustibles fósiles y otras energías contaminantes.

En ese escenario, la apuesta decisiva por carriles bici realmente funcionales, por el transporte público colectivo de calidad (en sus distintas modalidades) y, sobre todo, por la peatonalización, será el factor determinante del futuro de nuestras ciudades. Ello, sin perjuicio de que esperamos que allí donde sea imprescindible

²⁶ Según el IMA 2012 *“En Andalucía, los principales causantes del deterioro de la calidad del aire son, en general, los núcleos urbanos y, en particular, el transporte y la movilidad de personas y mercancías”* (IMA 2012, Informe de Medio Ambiente en Andalucía, 2012; Ed. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, ISSN 2174-9116, pág. 209.

el vehículo privado, las motorizaciones eléctricas e híbridas, o de bajo consumo, etc., ayuden, también, a conseguir ese objetivo.

En este camino es muy importante que, junto a estos medios de transporte, que escenifican el necesario modelo de movilidad sostenible, las ciudades creen sistemas integrales destinados a evaluar la calidad del aire en esa triple vertiente de vigilancia, prevención e información.

De acuerdo con la información monitorizada y aplicando estándares de calidad del aire, se pueden adoptar medidas adicionales a la peatonalización de las ciudades tales como reducción de velocidad, cambios de dirección, supresión de doble dirección, limitaciones horarias, prohibiciones de conducción temporales o permanentes, etc., que pueden incidir en una clara mejora de la calidad del aire en el espacio urbano, lo que, a su vez, hará mejorar la calidad ambiental de nuestras ciudades.

Creemos que deben instalarse estos sistemas integrados y diseñarse, una vez que se está en condiciones de evaluar la situación, planes de calidad de la mejora del aire, singularmente en lo que concierne a las emisiones de dióxido de nitrógeno, provocados por el tráfico de vehículos a motor.

Al mismo tiempo, la monitorización para la gestión eficiente de los sistemas de transporte y, en la medida que lo permitan los presupuestos municipales, para la obtención, en tiempo real, de la información del tráfico de vehículos privados y la toma de decisión para mejorar la ordenación de tráfico y limitar la emisión de los gases comentados nos parece una cuestión urgente y cuya inversión tiene una rentabilidad inmediata no sólo en términos ambientales, sino también económicos y de calidad de vida.

Las medidas que proponemos no suponen un coste extraordinario en relación con el ahorro que pueden conllevar para la ciudadanía y los propios Ayuntamientos en medios personales y materiales, tanto de vigilancia, ordenación y regulación del tráfico, como de mantenimiento de las infraestructuras, material móvil, etc. Estamos convencidos de que justamente la crisis que estamos sufriendo y el cambio del modelo de sistema productivo que se reivindica desde todos los foros públicos y privados, pasa por la incorporación inteligente de los sistemas TIC como factor determinante, al ser un soporte imprescindible de ese camino urgente hacia el cambio del sistema productivo y de la movilidad sostenible.

3.3.3. Contaminación acústica.

El excesivo ruido en un espacio determinado respecto de lo que se considera, con unos parámetros objetivos, normal es básicamente lo que consideramos contaminación acústica. Sus causas vienen motivadas por diversos focos emisores en función de la actividad que se desarrolle, siendo tal vez los más frecuentes los derivados del tráfico rodado, industrias, hostelería, aglomeraciones de personas en la calle o en lugares específicos de ocio en lo que concierne a las “botellonas”, etc.

Se trata de una tipología de contaminación que, frente a la que produce la atmosférica o los vertidos, una vez que cesa la emisión del ruido, el foco en el que tiene origen sus efectos, no se mantienen en el tiempo como factor contaminante, por lo que, si eliminamos éste, o lo reducimos en términos tolerables, digamos que el efecto contaminante desaparece. Otra cosa son las secuelas que haya dejado en la salud, física o mental, de las personas que han estado sometidas al impacto que la contaminación sonora provoca en ellas.

Nuestro país tiene fijado, como límites cuya superación se considera que no garantizan el nivel de confort adecuado y, por tanto, que se está expuesto al impacto negativo que, en la salud, la convivencia y el ocio puede generar el ruido, 55 dB²⁷. Por tanto, 15 dB menos que el límite que viene estableciendo como referencia la OMS.

Centrándonos en las ciudades, se considera que, en torno al 80 % del ruido²⁸ que en ellas se produce tiene su origen en el tráfico motorizado²⁹, el resto vendría derivado de la actividad industrial, locales de ocio, otros medios de transporte (el ferrocarril), etc.

Lógicamente, las personas que se desplazan a pie están sometidas al impacto de ese ruido de forma permanente en los itinerarios cuyo desarrollo se extiende en paralelo con el espacio destinado al tráfico motorizado. De ahí que, de la misma forma que la creación de grandes espacios peatonales supondría crear espacios sin humo, excluir el tráfico rodado y apostar por la peatonalización y el carril bici supone, en gran medida, hacerlo por espacios, en cierta modo, libres de ruidos.

Decimos “en cierta modo” pues conocemos la gravedad de las situaciones que se originan en los entornos en los que funcionan, con una inexplicable impunidad, locales de hostelería y/o ocio que, de manera sistemática, violan los derechos constitucionales a la protección de la salud, al descanso, cuando no a la intimidad personal y familiar en el sentido de hogar familiar de los residentes a los que, por azar, les ha “tocado en suerte” vivir cerca de locales que sistemáticamente violan las leyes ambientales amparados, sin duda, en una inexplicable pasividad de las autoridades públicas.

Pero al margen de los esporádicos “botellones” que se organizan, de las emisiones acústicas que causan malestar en las personas que se desplazan a pie, como son las derivadas de aparatos de aire acondicionado; del nivel de ruidos, a veces excesivo, de las personas que realizan consumiciones en los bares y terrazas de nuestras ciudades o de las puntuales aglomeraciones humanas por distintas causas, hechos todos ellos que producen contaminación acústica y como tal deben ser tratados, lo cierto es que apostar por esa movilidad sostenible, que descansa sobre esos medios de desplazamiento alternativos a la motorización de uso privado, es hacerlo por una disminución de esos factores contaminantes. El tráfico motorizado es, sin lugar a dudas, la principal causa generadora de ruido en nuestra Comunidad Autónoma.

Ahora bien, ¿cómo podemos disminuir el impacto de ese factor contaminante en las vías públicas por las que transita el transporte motorizado y que, hoy por hoy, se considera todavía que no es aconsejable, por distintos motivos, prohibir su circulación y sustituirlas por modelos sostenibles de movilidad? La respuesta sabemos que exige diversas medidas, pero creemos que se deben aplicar, al menos, aquellas que poseen un menor coste para las arcas públicas y que inciden muy directamente en la calidad ambiental de nuestras ciudades, con el objetivo que, creemos, es alcanzable, propuesto por la Unión Europea, de reducir para el año 2020 en 10 dB la contaminación producida por el tráfico.

²⁷ Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE núm. 276, de 18 de noviembre de 2003).

²⁸ Entre numerosas publicaciones que apuestan mayoritariamente por este porcentaje, puede consultarse el núm. 222 de la revista Tráfico y Seguridad Vial, artículo de Marian García Ruiz, pág. 43 a 45, año 2013.

²⁹ Según el informe “*Diagnóstico Ambiental de las Ciudades Andaluzas de más de 30.000 habitantes*” (Ed. Consejería de Medio Ambiente, Sevilla 2001), el “*tráfico terrestre es la principal causa generadora de ruidos en Andalucía (supone el 78,46 % de las emisiones totales) que provocan problemas de ruidos según las mediciones efectuadas*”.

Así, una medida que podría ayudar a conseguir ese objetivo es limitar la velocidad de circulación a 30 Km/h de velocidad máxima en gran parte de las ciudades. Sabemos que ello puede suponer limitar la eficiencia del transporte de personas y mercancías a través de vehículos a motor, pero tiene la ventaja de que, precisamente por ello, desincentivamos el uso del vehículo privado y apoyamos y reforzamos el modelo sostenible del que venimos hablando en este Informe, pues supone un ahorro energético importante, una menor contaminación atmosférica y una ostensible disminución del ruido. Ello, sin perjuicio de que una ciudad descongestionada, en la que su población se traslada, de forma mayoritaria, a través del transporte colectivo y otros medios ya citados, puede alcanzar metas muy altas de eficiencia.

Es preciso adoptar otro tipo de medidas que sí poseen una mayor incidencia económica, pese a que algunas son indispensables, como es el fortalecimiento de una red de transporte público colectivo eficiente energéticamente, o intervenciones en las infraestructuras para optar por un determinado tipo de pavimento que genere menos ruido en su contacto con las rodaduras, la reducción del número de carriles y el ensanchamiento de las aceras, la eliminación de determinadas vías que se consideren muy ruidosas en un sentido de la circulación –medida que suele conllevar una importante reducción del tráfico–, establecimiento de programas de reducción del ruido en entornos de determinados espacios, como centros educativos, hospitales, etc.

Junto a ello, al igual que proponíamos en lo que concierne a la contaminación atmosférica, la apuesta por las TIC, creando un sistema de transmisión de datos en tiempo real y que, además, pueda servir de fuente de información sobre los niveles de ruido que se producen en distintos puntos de la ciudad, puede ayudar a combatir este tipo de contaminación que tanto daño y molestias causa a la ciudadanía y que limita ostensiblemente la calidad del espacio peatonal.

En fin, haciendo una recapitulación de lo dicho sobre contaminación acústica, podríamos afirmar que se trata de un gran impacto que afecta a la salud y causa innumerables molestias a la ciudadanía y que, desde la perspectiva del uso peatonal, exige, por un lado, la adopción de una serie de medidas como las mencionadas para disminuir el ruido ambiental, sobre todo en horario diurno, provocado por el tráfico y por otras medidas destinadas a disminuir esta contaminación en horario nocturno provocada por los locales de ocio.

Junto a las medidas que inciden en los focos emisores de ruido, apostar por extender los espacios peatonales en la ciudad supone, también, hacerlo por un modelo de ciudad en el que la contaminación acústica, con las excepciones ya comentadas, disminuiría ostensiblemente.

En fin, en tercer lugar y siguiendo la línea argumental de este Estudio, es preciso, también, estimular los medios de transporte sostenibles tantas y tantas veces comentados. Se trata de una tarea que se debe afrontar con resolución, pues aquí, en Andalucía, más del 50 % de la población se ve obligada a soportar niveles de ruido superiores a los 65 dB, mientras que esa media de población que se ve afectada por esta contaminación a nivel nacional es del 33 %, es decir 17 puntos menos que en Andalucía y, a nivel europeo, sólo afecta al 27 %³⁰.

Resulta inexplicable la nula conciencia que parece existir en esta Comunidad Autónoma por parte de los responsables municipales del problema de primer orden que suponen los niveles de contaminación acústica existentes en nuestros municipios. ¿Por qué, a pesar del marco jurídico existente, la sociedad civil andaluza

³⁰ “*Diagnóstico Ambiental de las Ciudades Andaluzas de más de 30.000 habitantes*” (Ed. Consejería de Medio Ambiente, Sevilla 2001).

está afectada por esta contaminación en un porcentaje superior, prácticamente, al doble de la población europea? ¿Es esto, con la información que tenemos, tolerable? ¿Hasta cuándo podemos continuar así?

Esta situación se ve agravada en horarios nocturnos con la llegada del buen tiempo, especialmente los fines de semana, donde, también en el espacio peatonal, los locales de concentración de bares y lugares de ocio se convierten en un lugar donde se concentran un gran número de emisores de ruido que convierten al ocio y la diversión de quienes participan en estas actividades en una pesadilla, que parece no tener fin, para los residentes de su entorno.

En definitiva, la limitación de la contaminación provocada por el ruido continúa siendo un reto no asumido por los poderes públicos de Andalucía y un problema cotidiano de gran parte de nuestra población. Existen mecanismos legales para cambiar esta situación, pero no hay un compromiso de los poderes públicos para afrontar ese reto.

3.3.4. Zonas verdes y espacios libres públicos.

Como ocurre en otros aspectos relacionados con la calidad ambiental, no hemos evaluado en este Informe Especial la calidad de las zonas verdes y espacios libres de nuestras ciudades por cuanto realizar un estudio sobre ello exige una metodología de investigación previa, el establecimiento de unos parámetros de calidad y una serie de visitas de campo, etc.

Sin perjuicio de ello, en nuestras visitas a las ciudades sí hemos intentado observar con una perspectiva crítica la entidad, cotidianeidad y uso de los espacios libres y zonas verdes, no pudiendo llegar a conclusiones drásticas sobre qué ciudad mantiene más cuidadas y limpias sus zonas verdes; qué diseño es el más adecuado para su uso público; cuál ha acertado más con la ubicación de plazas y parques para atender las demandas de su población; hasta qué punto se han tenido en cuenta, en su diseño, las eventuales personas usuarias encuadrables en los colectivos de mayores, menores, personas con movilidad reducida, etc.

Es evidente, además, que las ciudades, al constituir sistemas de organización humana, reflejan en ellos el paso del tiempo y, por tanto, vamos a encontrar muy distintos modelos de jardines, de plazas, de vías públicas con zonas ajardinadas, etc. No pretendemos, en esta reseña, hacer una evaluación de todo ello: lo que sí deseamos es resaltar la importancia tan extraordinaria que las zonas verdes y los espacios libres poseen en los sistemas de espacios peatonales en los que deben estar integrados de forma que los itinerarios peatonales permitan poder compartir, utilizar, disfrutar todo el espacio peatonal de la ciudad como un sistema lógico, reconocible y congruente en su desarrollo.

Consideramos que los desplazamientos a pie habitualmente son muy utilizados en distancias de hasta 500 metros, los que se realizan en bicicleta hasta 5.000 metros y los de más larga distancia, en principio, se plantean realizando los trayectos en vehículos motorizados. Se trata de conseguir que el espacio peatonal, apoyado en medios de transportes públicos colectivos y en la bicicleta, pueda ser el ámbito en el que se desarrolle esencialmente la vida en la ciudad, haciéndola accesible a todos los servicios públicos, a los privados y a los espacios de descanso, ocio y relación.

Ese gran espacio libre no motorizado, que hace posible el acceso a cualquier punto de nuestras ciudades, debe configurarse, como ya hemos comentado, como un espacio libre de humos, sin apenas contaminación atmosférica, con un nivel de ruidos dentro de los estándares establecidos, accesible y seguro y que ofrezca

una gran calidad ambiental, que debe tener, como aliado, la lucha contra la contaminación visual, zonas verdes y espacios libres de calidad y, desde luego, como exigencia imprescindible en todo su recorrido, de una adecuada limpieza e higiene.

En este contexto, los jardines, parques y zonas verdes en general resultan claves para garantizar una adecuada calidad de vida en nuestras ciudades y contribuyen, decisivamente, al bienestar de las personas. Tales espacios tienen que estar plenamente integrados en los itinerarios peatonales configurándose como un auténtico sistema de movilidad peatonal.

Los espacios verdes aportan claros beneficios y bienestar físico y emocional. La Organización Mundial de la Salud recomienda que los municipios dispongan, como mínimo, de entre 10 y 15 metros cuadrados por habitante. Sin embargo, desgraciadamente pocos de nuestros núcleos urbanos disponen del espacio de zonas verdes recomendado y que la normativa urbanística establece como mínimos.

Y ello, a pesar de tratarse de espacios que el legislador quiere preservar de manera especial, para destinarlos a actividades de recreo y expansión, a fin de promover ámbitos relacionales entre todos los sectores de población y, asimismo, porque permiten regular en cierta medida la temperatura y la humedad, oxigenar, paliar los efectos de la contaminación y amortiguar los ruidos.

Es por eso que se trata de espacios muy valorados y demandados por la población. Consciente de ello, ya el constituyente apuesta, si hacemos una lectura integrada de los artículos 45 y 47 CE, por garantizar la calidad de vida de la ciudadanía en unas ciudades saludables, ya que no es posible disfrutar de una vivienda digna y adecuada si no está enmarcada en entornos ciudadanos dotados de calidad ambiental.

Así, no es extraño que el legislador estatal disponga en el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo, que entre los derechos del ciudadano se encuentra el de disfrutar de una vivienda digna y adecuada en un medio ambiente y paisaje adecuados y, en similar sentido, el legislador andaluz que, cuando concreta en el artículo 3 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (Ley 7/2002, de 17 de diciembre) los fines de la actividad urbanística, señala, entre otros, la consecución de un desarrollo sostenible y cohesionado de las ciudades en términos ambientales con el objetivo de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida, así como garantizar la disponibilidad de suelo para la adecuada dotación y equipamiento urbanos.

Se persigue alcanzar los fines reseñados mediante el establecimiento, a tal efecto, de estándares urbanísticos, que son determinaciones de la legislación general sobre ordenación del suelo, cuyo objetivo es el de establecer criterios de obligada observancia en la ordenación del territorio fijando, entre otras, proporciones mínimas de espacios públicos que ha de contemplar el planeamiento. Los estándares urbanísticos constituyen una reducción de la discrecionalidad y un límite al *ius variandi* de la Administración.

Por tal razón, el artículo 10.1.A), c), c.1), de la LOUA establece que los planes generales deberán establecer como mínimo las reservas precisas para parques, jardines y espacios libres públicos en proporción adecuada a las necesidades sociales actuales y previsibles, que deben respetar un estándar mínimo entre 5 y 10 metros cuadrados por habitante o por cada cuarenta metros de techo destinado a uso residencial.

En la medida en que los responsables públicos observen al menos estos estándares y garanticen la conservación, cuidado y limpieza de nuestros espacios verdes, distribuyéndolos racionalmente, podrá la ciudadanía disfrutar de un entorno saludable y sostenible medioambientalmente.

En el contexto de este informe, no podemos dejar de hacer mención a la importancia que un arbolado sano y cuidado y otros elementos ornamentales vegetales tienen para que los itinerarios peatonales y también las vías urbanas destinadas al tráfico rodado resulten más saludables y menos agresivos, en aras a la mejora de la calidad de vida cotidiana de la ciudadanía.

En tal sentido, debe hacerse mención al debate existente sobre el tipo de arbolado cuya implantación debe priorizarse, tanto por su mejor adaptación a las condiciones climáticas de la ciudad, su menor impacto negativo (raíces y suciedad que puedan generar) sobre las infraestructuras y, en lo que se refiere a las muchas personas que padecen alergias o intolerancias, por difundir menos elementos alérgenos en el entorno.

Por último, debemos incluir dos reflexiones al hilo de las cuestiones de las que venimos hablando en este epígrafe. En primer lugar, que cuando en su momento organizamos unas jornadas sobre personas mayores y vivienda, en el curso de la intervención del Defensor del Pueblo Andaluz, nos preguntábamos cuál era el principal problema que las personas mayores tenían en su vivienda y resultó que los tres problemas más importantes guardaban relación con el entorno, que, a estos efectos, lo consideraban una parte inseparable de sus viviendas. Los dos primeros problemas eran el déficit de zonas verdes y la limpieza viaria y el tercero hacía referencia a la contaminación acústica.

Esto pone de relieve hasta qué punto es importante contar con zonas verdes y espacios libres y la limpieza viaria como expresión de la calidad ambiental de nuestras ciudades.

Lo cierto es que cuando se hizo esa pregunta al total de la población, sin distinguir por segmentos de edad, los tres primeros problemas eran plenamente coincidentes, incluso en su jerarquía.

* Viviendas familiares principales y hogares en los que habita alguna persona mayor de 65 años, clasificadas según los problemas de las mismas que declaran sus habitantes.

Problemas que declaran los ocupantes	Viviendas	Hogares con personas mayores
Pocas zonas verdes	1.167.471	356.426
Poca limpieza en las calles	848.157	235.871
Ruidos exteriores	789.548	224.850
Delincuencia o vandalismo en la zona	608.800	174.073
Contaminación o malos olores	469.265	133.059
Malas comunicaciones	340.485	87.594
Falta de servicio o aseo dentro de la vivienda	28.562	11.253

IEA. Censo de población y viviendas 2001. Explotación propia.

* Viviendas familiares principales clasificadas según el problema de las mismas que declaran sus habitantes.

Problemas de las viviendas	Andalucía	España
Pocas zonas verdes	1.167.471	5.217.848
Poca limpieza en las calles	848.157	4.583.800
Ruidos exteriores	789.548	4.323.887
Delincuencia o vandalismo en zona	608.800	3.180.498

Problemas de las viviendas	Andalucía	España
Contaminación o malos olores	469.265	2.736.491
Malas comunicaciones	340.486	2.024.294
Falta de servicio o aseo en vivienda	28.562	156.208
Total	2.415.143	14.184.026

IEA. Censo de población y viviendas 2001. Explotación propia.

La segunda reflexión es la de que, aun siendo conscientes de que los jardines y plazas históricas, tradicionales, etc., son los espacios más utilizados y que están presentes en la imagen de ciudad de los propios residentes y de los visitantes, no podemos olvidar que las ciudades son lugares que deben garantizar la igualdad de oportunidades y el respeto a las necesidades de la población y, por tanto, una ciudad no será habitable (no podemos configurarla como humanizada) si no es capaz de garantizar estos estándares de calidad en todos sus barrios.

Con frecuencia hablamos de ciudades inteligentes, verdes, habitables, etc., pero el concepto de ciudad justa, que es capaz de garantizar una igualdad de oportunidades y, desde luego, de exigir sus obligaciones a la ciudadanía es una referencia que, con frecuencia, olvidamos. Sin duda, los inmuebles y los espacios de mayor singularidad por motivos artísticos, históricos, de calidad de los inmuebles, etc., exigen una protección especial que, como tal, se contempla en las leyes sectoriales, pero desde la perspectiva de la ordenación urbanística y, de acuerdo con ello, del acceso a los servicios públicos, la garantía de la calidad ambiental, la limpieza necesaria, el acceso y disfrute a las zonas verdes y espacios públicos, la dotación de transportes públicos e itinerarios en bici, etc., respecto de todas las zonas de la ciudad debe considerarse como el objetivo prioritario de atención de las estrategias que configuran las distintas políticas sectoriales.

El lugar donde se reside o la renta media de la población no puede continuar siendo un factor del que dependa la garantía efectiva de unos estándares de calidad adecuados. Ello pasa, necesariamente, por evaluar, desde la perspectiva múltiple que aquí estamos siguiendo, la calidad y los déficits de los espacios peatonales en todos los barrios, zonas o espacios de nuestras ciudades. La situación en la que se encuentran las zonas de las ciudades más deprimidas, social y económicamente, desde el punto de vista de la prestación de los servicios públicos y la garantía de los estándares urbanísticos de calidad es un test del grado de compromiso de los poderes públicos con el respeto al principio de igualdad que los arts. 9 y 14 CE quieren garantizar para toda la ciudadanía.

4. CIUDAD Y GÉNERO.

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, Patrones de Movilidad en el Transporte Público de Andalucía³¹ (pág. 111):

“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

³¹ Patrones de Movilidad en el Transporte Público de Andalucía; enero 2011, Grupo de Estudios y Alternativa gea21 (el informe, en formato pdf, puede consultarse en la página web http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/transportes_infraestructuras/Destacados/patrones_movilidad_transporte_publico_andalucia/Parametros_movilidad_AndalucxEDa.pdf)

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.

En fin, no podemos construir una ciudad de todas las personas, una ciudad inteligente³² que sepa dar respuesta a las necesidades de la población, una ciudad justa que garantice la igualdad para todas las personas, si no somos capaces de incorporar en su configuración la perspectiva de género.

5. MOVIMIENTO ASOCIATIVO PEATONAL.

Con motivo de la realización de este Estudio, hemos entrado en contacto con las primeras asociaciones de defensa de los derechos de la población peatonal que se han ido constituyendo en Andalucía.

En primer lugar, valoramos muy positivamente que se vaya creando un movimiento asociativo que reivindique y, al mismo tiempo, pueda estar presente en las decisiones que se adopten por los gobiernos de las ciudades que tengan incidencia en el diseño y calidad de los espacios peatonales.

Si bien, desde hace años, las asociaciones de personas con discapacidad están haciendo oír su voz para que nuestras ciudades sean accesibles y las asociaciones de defensa de los derechos e intereses de los ciclistas están teniendo, también, afortunadamente, un papel cada vez más importante en la implantación y ampliación de los itinerarios bici, singularmente en las ciudades en las que se han implantado con mayor

³² El término ciudad inteligente (smart cities) se predica de aquellas ciudades que han incorporado las TIC para mejorar su eficiencia mediante la monitorización de distintos procesos que mejoran la gestión de los servicios que en ellos se prestan. Aquí lo hemos utilizado en sentido filosófico, como ciudades, siguiendo a Antonio Marina, que son capaces de respetar las necesidades de su población.

presencia, como es el caso de Sevilla, se echaba en falta esa voz de la población peatonal para hacerse oír desde el movimiento asociativo.

En las entrevistas que hemos mantenido con algunas de ellas, como las de Sevilla y Córdoba, hemos tenido ocasión de contrastar puntos de vista, opiniones, criterios sobre los problemas que afectan al espacio peatonal y los retos que se deben afrontar para garantizar las condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad ambiental que tratamos en este Estudio.

Podemos afirmar que tanto el contenido de esas entrevistas, como las reflexiones que nos han enviado y que incorporamos a este Informe Especial, presentan una enorme coincidencia con las valoraciones que hemos realizado desde esta Institución.

Desde aquí queremos agradecer, una vez más, las facilidades que hemos tenido para mantener esos encuentros con las asociaciones “A pata”, de Córdoba, y “Peatones de Sevilla”, de esta ciudad, y la información que nos han remitido las de Córdoba, Granada y Málaga. Asimismo, queremos agradecer los reportajes gráficos enviados por las asociaciones de Sevilla y Málaga, de los que hemos seleccionado algunas fotografías para este Informe Especial y que hemos creído que son las más representativas de los problemas que afectan a nuestros espacios peatonales.

Esperamos, y deseamos, que el movimiento asociativo de defensa de los derechos de la población peatonal continúe con la extraordinaria labor que vienen desarrollando y que puedan participar activamente en las decisiones que se adopten para una mejora de estos espacios. A continuación, incluimos los textos que nos han enviado estas asociaciones.

5.1. A Pata, Asociación de Peatones de Córdoba.

** Cuestiones candentes.*

Las aceras y zonas peatonales de las ciudades españolas están siendo invadidas. La ocupación excesiva del espacio público peatonal por elementos de hostelería y de otros establecimientos comerciales constituye un problema recurrente y presente en muchas ciudades, problema que se ha agravado con la Ley Anti-Tabaco y con la crisis económica que ha generado lo que podríamos llamar una burbuja de la hostelería.

Mesas, toneles y sillas pegadas a las fachadas, pizarras abatibles de publicidad, macetones, estufas, ventiladores en columna, vallas, toldos verticales, estructuras no desmontables, etc., están invadiendo el escaso espacio disponible en las ciudades españolas para el caminante.

Otro efecto observado es que un velador inicialmente bien colocado acaba ocupando un espacio muy superior al concedido debido al efecto expansivo que se produce cuando hay muchos usuarios del mismo, llegando a colmatar todo o buena parte del espacio peatonal disponible.

La normativa exige que el itinerario peatonal accesible sea de 1,80 metros a contar desde la fachada; esto no se respeta en la mayoría de los casos que hemos detectado en la vía pública.

Tampoco parece equitativo que el pasillo de 1,80 metros libres, mínimo exigible, sea idéntico para aceras de 4 o de 10 metros de anchura. Consideramos que el itinerario accesible debería ajustarse según la sección transversal del acerado.

A lo largo de los últimos tres años hemos podido presentar del orden de 100 denuncias sobre falta de accesibilidad por excesiva ocupación de los veladores en la Gerencia Municipal de Urbanismo de Córdoba (GMU). El procedimiento es muy lento y en ocasiones desaparece el establecimiento antes de que se solucionen los problemas de accesibilidad. También ocurre que el seguimiento por parte de nuestra asociación de los expedientes iniciados es muy difícil por la falta de respuestas de la Unidad de Vía Pública de la GMU, que en la inmensa mayoría de los casos no responde por escrito a nuestras comunicaciones.

Se da el caso de calles que se peatonalizan e inmediatamente son ocupadas por los veladores. Entendemos que esta actividad puede realizarse en estos espacios aunque dentro de unos límites. Casos paradigmáticos de abuso en la ciudad de Córdoba se dan en la monumental plaza de la Corredera o en las calles peatonales María Cristina y Victoriano Rivera (conocida como calle de la Plata). En estos emplazamientos se origina una colmatación brutal del espacio público.

La invasión excesiva del espacio peatonal dificulta los desplazamientos del peatón, y en particular el de las personas con diversidad funcional. También resulta muy perjudicial para personas con carritos de bebé o que se desplazan en sillas de ruedas.

Este comportamiento abusivo perjudica además a aquellos establecimientos comerciales que se atienen a la normativa, y que por tanto sufren una competencia desleal de los primeros.

** Argumentación peatonal*

Las aceras no deberían considerarse únicamente vías para la movilidad peatonal, sino espacios públicos integrales. No sirven exclusivamente para el tránsito de viandantes, sino que son también el espacio urbano esencial para la estancia, la conversación, la comunicación, el intercambio o el juego.

El tránsito peatonal en las aceras debe estar guiado por los criterios de accesibilidad, permitiendo su uso por parte de todas las personas.

Existen ordenanzas de colocación de veladores cuyos mandatos defienden esta accesibilidad mínima, pero no se están cumpliendo.

** Respuesta peatonal*

Reivindicamos el carácter integral del espacio que conforman las aceras, en las que deben coexistir diversas funciones urbanas esenciales. Andando está a favor de los veladores y terrazas en las aceras, siempre que se dispongan de forma ordenada.

Los veladores deben respetar el desarrollo de los itinerarios peatonales concebidos en la legislación reciente de accesibilidad (Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados).

Defendemos la obligatoriedad que tienen los establecimientos de hostelería de mostrar un croquis con el espacio concedido, en un cartel bien visible desde el exterior o incluso situado junto a la propia terraza.

Instamos a los ayuntamientos a contemplar todo el espacio público, incluidos los aparcamientos en calzada, a la hora de instalar los veladores. Pensamos que sería una buena iniciativa integrar veladores

en los espacios destinados a aparcamientos en el viario, práctica que se está utilizando en ciudades como Granada o Málaga.

El itinerario peatonal accesible posee un valor absoluto, con independencia de la sección transversal del acerado, y debería calcularse en función de dicha sección; por ejemplo, al menos un 33% del acerado debe quedar libre.

Para evitar la excesiva colmatación de los espacios públicos peatonales deberían existir unas marcas discretas en el pavimento que indicasen los límites del espacio destinado a los veladores.

Las terrazas deben respetar el descanso de los vecinos, los horarios y los decretos de accesibilidad.

Existen ordenanzas municipales sobre veladores que son relativamente ambiciosas en la defensa de unos mínimos de accesibilidad. Pueden servir de referencia las ordenanzas de Córdoba o de Alicante, pero nos encontramos con que falta un servicio de inspección urbanística que actúe para su cumplimiento, al menos en lo que venimos observando en la ciudad de Córdoba.

5.2. Camina, Asociación peatonal de Granada.

*** Espacio público y movilidad en la ciudad de Granada*

Granada, como tantas otras ciudades mediterráneas, compacta e histórica, posee unas buenas condiciones de partida para ser una ciudad caminable, dentro de la cual es posible vivir el día a día sin depender del coche, disfrutando, además, de rincones y vistas de gran belleza. Sin embargo, la manera de vivir y planificar las ciudades que, de manera globalizada, se ha venido promocionando desde los años 60 del siglo pasado, fundamentada en el uso del vehículo privado y en la expansión urbanística, ha hecho que los modos de vida basados en las relaciones de proximidad y en las necesidades del peatón se hayan olvidado y relegado a un plano muy secundario.

Esta contradicción entre ciudad caminable y modelo territorial extensivo se encuentra bien ejemplificada en Granada: según su reciente Plan de Movilidad Sostenible Urbana más de un 50% de los desplazamientos registrados en su espacio público son a pie; sin embargo, la importancia de este dato, referido sólo al ámbito estricto de la ciudad, se desvanece cuando se coloca a la luz de la realidad metropolitana de este territorio: el principal medio de transporte usado en los desplazamientos entre los pueblos del área metropolitana y la capital es el vehículo privado, introduciendo en la ciudad una carga de tráfico motorizado que tiene graves consecuencias sobre la calidad atmosférica, acústica, visual y funcional del espacio público. Lamentablemente, ésta no es la única consecuencia negativa. A continuación se enumeran y describen los principales problemas derivados del sistema de movilidad vigente que afectan al espacio público de Granada.

1. Baja calidad ambiental debido a la contaminación visual, atmosférica y acústica producida por el tráfico motorizado. Se localiza fundamentalmente en:

– Sus avenidas principales, especialmente de aquellas que conectan la ciudad con su área metropolitana. En estos casos, debido a las características de su propia infraestructura, a la frecuencia semafórica y a las condiciones ambientales producidas por la elevada velocidad, estas avenidas se convierten en barreras para los peatones. Como ejemplos, las avenidas Fernando de los Ríos, Andalucía, Cervantes, Dílar, Juan Pablo II...

– Ciertas calles de barrios, incluidas muchas del propio centro, que son empleadas también como arterias de paso y no como vías de distribución interna del barrio. Como ejemplos, las calles Pedro Antonio de Alarcón, Arabial, Doctor Olóriz o Rector López Argüeta.

Los autobuses, las motos y los vehículos del servicio municipal de limpieza contribuyen muy especialmente a la contaminación acústica de sus calles.

2. Existencia de grandes centros atractores de vehículos en el interior de la ciudad, que no favorecen el cambio hacia una movilidad más sostenible, sino que fomentan el uso del coche en la ciudad. Existen dos tipos principales.

– Los aparcamientos públicos, especialmente negativos en el centro, ya que sus calles son las más transitadas y al mismo tiempo las de menor sección. Muchos de ellos están integrados en recintos de administraciones y otros organismos públicos como hospitales y la propia universidad.

– Los colegios. La permisividad respecto a las paradas en doble fila, la falta de concienciación por parte de padres, madres y profesorado y la ausencia de caminos escolares seguros en la capital hacen de sus colegios una de las principales causas de colapso del tráfico en las horas de entrada y salida: las calles de sus entornos, lejos de ser lugares tranquilos, aptos para el juego y la comunicación antes y después de la entrada al colegio, se convierten en un espacio de estrés y riesgo de atropello. Son, además, oportunidades perdidas para favorecer conductas infantiles opuestas al sedentarismo

3. Barreras Físicas. Constituidas por elementos tangibles que impiden la conexión entre dos puntos limítrofes de la ciudad. Sus consecuencias no sólo se limitan a propiciar el transporte motorizado para salvar las distancias que estas barreras originan, sino que además crean espacios urbanos en sombra –callejones sin salida– que tienden a la marginalidad y el aislamiento de sus habitantes. A este tipo pertenecen las barreras creadas por:

– Las vías férreas que atraviesan la ciudad en su sector noroeste y la propia estación de trenes.

– Los muros de grandes equipamientos como hospitales, campus universitarios, pistas deportivas y grandes colegios.

– La Ronda Sur, que configura un muro entre la ciudad y la Vega haciéndola invisible a ojos de habitantes y turistas y dificultando su disfrute como lugar para el paseo, el aprendizaje y el relax a tan solo unos minutos a pie del centro.

4. Barreras Intangibles. Constituidas por elementos que no impiden la relación directa entre dos puntos próximos pero sí la dificultan, haciendo penosos los itinerarios peatonales, tanto por su baja calidad ambiental como por los tiempos de espera debido a los semáforos y por el incremento de las distancias al que obligan los diseños de las interrupciones: la línea de las aceras se interrumpe en los cruces ya que los pasos de peatones se colocan de manera no alineada para favorecer la fluidez del tráfico motorizado, sometiendo al peatón a rodeos de entre 20 y 100m en cada cruce. Estas interrupciones en las intersecciones se ven aún más agravadas cuando no sólo se trata de la colocación de vallas, sino que además se resuelven mediante grandes rotondas, que si bien son elementos útiles para la fluidificación del tráfico en carreteras, en ciudad son elementos que inutilizan grandes cantidades de espacio público a favor de los vehículos.

5. Aceras inaccesibles. Más de la mitad de la longitud total de aceras de la ciudad presenta una anchura inferior a dos metros, y en muchos casos, independientemente de su anchura, se encuentran invadidas por

elementos tales como señales, semáforos, vallas, pivotes, carteles, maceteros, farolas, contenedores de basura, aparcamientos de motos, veladores y terrazas. Son también numerosos los accesos a pasos de peatones mediante bordillos sobreelevados respecto de aquellos.

6. Barrios inaccesibles para personas con movilidad reducida. Por su propia topografía barrios como Albayzín, Sacromonte o San Ildefonso se han configurado a partir de empinadas calles, muchas de ellas escalonadas, que si bien son uno de los principales atractivos turísticos, dificultan el día a día de su población, especialmente de la de mayor edad que tiende al abandono de sus barrios hacia otros más accesibles, favoreciéndose con ello procesos de gentrificación. En los barrios citados el conflicto entre la conservación del patrimonio y la accesibilidad universal está servido.

7. Pérdida de espacios para el juego y el intercambio social. El papel protagonista de la función circulatoria se manifiesta en el propio diseño estandarizado de nuestras calles, resultado de la aplicación de módulos basados en las medidas de los vehículos. Criterios como la belleza, el clima, el ciclo del agua, la regulación de dióxido de carbono, la continuidad de corredores ecológicos o la dotación de espacios para el descanso, el refresco, el juego o las celebraciones al aire libre han desaparecido en el diseño de nuestros espacios públicos.

La propia disposición de aparcamientos en la vía pública, considerada hasta ahora un derecho, debe empezar a cuestionarse por cuanto supone la ocupación de un espacio público con un bien privado.

El predominio del asfalto ha acabado con otros tipos de pavimentos más blandos (como es el caso de la alpañata o tierra estabilizada con cal) más aptos para el desplazamiento a pie, desaparecidos incluso en caminos rurales. Los suelos vegetales y las gravas, grandes aliados para la regulación del ciclo del agua en entornos urbanos, también han sido olvidados, e incluso en los alcorques, ya ridículamente reducidos, han sido sustituidos por materiales sintéticos.

8. Señalética y codificación a la medida del vehículo. Vallas, pivotes y señales, muchas de ellas redundantes e incluso contradictorias, inundan las calles recordando la hegemonía del vehículo y limitando la movilidad del peatón, incluso en aquellas calles que forman parte de Zonas 30, en las que, por definición, el peatón tiene prioridad sobre el vehículo: ¿qué sentido tienen en estas calles bandas de rodadura o pasos de peatones, si todas ellas deben entenderse ya como un espacio compartido en el que el sentido común, el respeto y la prudencia deben ser los códigos que regulen la convivencia entre los distintos usuarios? La presencia de estos elementos en estas zonas evidencian que se ha producido un cambio de nombre pero no de conducta.

Además de sus implicaciones simbólicas son fuentes de los siguientes problemas:

– Dificultan la circulación peatonal, especialmente en el caso de vallas en las intersecciones, que obligan a dilatados rodeos, ofreciendo diseños totalmente opuestos a los casos de buenas prácticas ofrecidos por urbanistas de reconocido prestigio: las esquinas no sólo deben ser lugares en los que no se interrumpa la circulación peatonal, sino en los que además deben favorecer actividades y encuentros.

– Reducen la sección útil de las aceras

– Ocasionan caídas y golpes y son un peligro añadido en el caso de accidentes tanto de ciclistas como de peatones, puesto que agravan los daños en caso de caídas contra ellos.

– Producen contaminación visual y reducen la calidad estética de las calles, abigarradas de elementos de fundición.

– Gasto público innecesario

9. Decisiones políticas ajenas a los ciudadanos. Las transformaciones del espacio público se hacen siguiendo un erróneo concepto de participación: una vez tomada la decisión, ésta es mostrada a los ciudadanos, que han vivido ajenos a su elaboración. Este proceso lleva a sucesivos fracasos, pues incluso cuando las soluciones planteadas pudieran ser acertadas, los vecinos oponen resistencia al cambio impuesto. A este problema hay que sumar la premura con que habiúan a tomarse las decisiones sobre el espacio público, sin un debate y un consenso previo; a este respecto cabe sumar una reflexión: la trampa de las subvenciones para la construcción o reforma de infraestructuras, que obliga a la aprobación de proyectos en los que prima la rapidez frente a la calidad y el consenso ciudadano. En definitiva, es necesario un cambio hacia la exigencia de calidad en el espacio público (la transformación de calles y plazas son cuestiones urbanas integrales y no pueden ser abordadas como operaciones de suma o resta de infraestructuras) y la exigencia de acciones políticas dirigidas a implicar e ilusionar a los ciudadanos en los proyectos de transformación de sus espacios, tal como manifiesta el lema de la Semana Europea del presente año: «Nuestras calles, nuestra elección».

6. RESOLUCIONES.

6.1. Valoración general.

La apuesta por la creación de espacios peatonales de calidad en nuestras ciudades y demás núcleos urbanos por un modelo de movilidad sostenible que permita incidir de manera importante en la lucha contra la contaminación atmosférica, el efecto invernadero que provoca y su incidencia en el cambio climático, la disminución de la contaminación acústica, en un espacio accesible y seguro que posea una notable calidad ambiental, está muy presente en las agendas públicas de todos los gobiernos municipales y de la Administración autonómica³³. De acuerdo con ello, existe, al menos formalmente, el convencimiento en las agendas públicas de que éste es el camino que es preciso seguir si queremos hacer nuestras ciudades habitables y nuestro desarrollo urbano territorial, social y económicamente sostenible.

La asunción de compromisos locales, como los derivados de la Agenda 21³⁴, la aprobación de planes de movilidad sostenibles, la relativa a la incorporación de las TIC para intentar implantar el modelo de “smartcity”, el establecimiento de un territorio peatonal accesible, de carriles bici, el impulso al transporte colectivo en sus distintas modalidades, etc. escenifica esa preocupación por la sostenibilidad.

³³ En las páginas web de diversos Ayuntamientos de nuestra Comunidad Autónoma podemos encontrar referencias, información y compromisos formalmente asumidos con este objetivo. La Consejería de Fomento y Vivienda y la de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio también ofrecen importante información sobre estos contenidos.

³⁴ La Agenda 21 Local y sus objetivos de sostenibilidad asumidos, al menos formalmente, por diversos municipios es una buena muestra de ese compromiso. Objetivos de sostenibilidad, que se enmarcan en los acuerdos, primero, de la Cumbre de Río de Janeiro, de 13 al 14 de junio de 1992, donde se reunió la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD). La Agenda 21 fue suscrita por 172 países, que se comprometieron a poner en marcha políticas ambientales, económicas y sociales en el ámbito local encaminadas a lograr un desarrollo sostenible.

Al mismo tiempo, poco a poco va surgiendo, en la sociedad civil, una demanda de la necesidad de diseñar estos espacios con el objetivo, conforme a la Carta Internacional del Caminar Walk21³⁵, de crear “*comunidades sanas, eficientes y sostenibles, donde la gente elija el caminar*”.

En realidad, lo que estamos proponiendo es una nueva manera de entender la peatonalización, que trasciende su configuración con una mera finalidad comercial, para residentes y viajeros y/o lugar de ocio o paseo limitado a un área muy específico de la ciudad para construir un sistema estructural que permita entender, vivir y compartir la ciudad a través del espacio peatonal. Se trata de apostar por esa ciudad habitable, amable, humanizada, sostenible, sobre la que tanto y tanto se ha escrito. En síntesis, los retos comentados no se pueden abordar únicamente creando, o ampliando, los espacios peatonales existentes, sino que es necesario que la ciudad pueda ser entendida, disfrutada y compartida en clave peatonal.

Sin embargo, siendo esto un hecho, el día a día de nuestras ciudades no escenifica con claridad esa preocupación, que se debe plasmar en políticas públicas que marchen en esa dirección y cuyo resultado sea claramente visible para la ciudadanía.

Los espacios peatonales de nuestras ciudades adolecen de innumerables y graves disfuncionalidades que suponen un permanente factor de riesgo para la ciudadanía que se desplaza a pie. Los itinerarios peatonales continúan sin tener la continuidad y la congruencia que facilite los desplazamientos de las personas con movilidad reducida al encontrarse con obstáculos que los convierten en inaccesibles. Mientras tanto, el espacio público peatonal es materialmente invadido por todo tipo de instalaciones y mobiliario urbano, limitando ostensiblemente la accesibilidad y la calidad inherente al uso al que está destinado.

Al mismo tiempo, es en nuestras ciudades, debido fundamentalmente por el uso del vehículo motorizado, donde se produce la mayor contaminación acústica y atmosférica, sin que se estén adoptando medidas que garanticen, con el rigor necesario, que los compromisos adquiridos sobre disminución de ésta van a ser cumplidos. Si no actuamos con decisión, limitando las causas de esa contaminación y apostando decididamente por un modelo de movilidad sostenible, no podemos afrontar los retos que exige el desarrollo sostenible.

En definitiva, la garantía de un espacio peatonal seguro para los desplazamientos a pie que reúna las debidas garantías desde el punto de vista de la seguridad vial, diseñado con pleno respeto a las normas de accesibilidad universal y que se configure como un espacio sostenible de calidad, es un objetivo que, no nos engañemos, está, hoy por hoy, aunque se hayan dado bastantes pasos en la dirección correcta, lejos de alcanzarse. Lo mismo tenemos que decir en lo que concierne a las estrategias y desarrollo de las políticas de movilidad sostenibles, por más que la mayoría de los municipios de cierta entidad de población tengan aprobados planes de esta naturaleza.

Creemos que falta una visión integradora del significado que tienen, y que deben poseer en un futuro, los itinerarios peatonales en el ámbito del sistema integral de transportes urbanos, en cuyo contexto, inelu-

³⁵ Walk21 es una iniciativa que, para apostar por ese modelo de ciudad sostenible, sienta los siguientes principios básicos: “1. Incrementar la movilidad integral. 2. Diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas. 3. Mejorar la integración de las redes peatonales. 4. Planeamiento especial y usos del suelo en apoyo a la comunicación a pie. 5. Reducir el peligro de atropellos. 6. Mejorar la sensación y seguridad personal. 7. Aumentar el apoyo de las instituciones. 8. Desarrollar una cultura del caminar”. Esta iniciativa Walk21 ha mantenido reuniones anuales en Munich, Méjico, Vancouver, La Haya y, en 2014, está prevista la conferencia anual en Sydney (www.walk21.com).

diblemente, no sólo hay que situar el tránsito peatonal sino que, en gran medida, debe ser uno de los ejes fundamentales sobre el que pivoten las políticas de movilidad, contemplando los otros medios de transportes, no obstante su imprescindibleidad, con un carácter complementario de ese objetivo fundamental que es facilitar el transporte a pie y potenciar la calidad de los usos peatonales de la ciudad.

Por otro lado, echamos muy en falta un proceso participativo en la toma de decisiones en el que esté presente la ciudadanía y, de manera singular, el movimiento asociativo de personas discapacitadas, representantes de los derechos de los viandantes, del ciclismo, la mujer, etc.

Este proceso participativo es vital no sólo porque enriquece las decisiones sobre diseño de la ciudad y las estrategias de movilidad, sino, también, porque sin consenso no es posible construir una sociedad democrática moderna.

Nuestras ciudades necesitan buscar las respuestas a los diferentes retos que ya hemos comentado en este Informe Especial y éstas deben ser encontradas en las necesidades y demandas de una sociedad cada vez mejor informada y que quiere que se cuente con ella a la hora de tomar las decisiones gubernamentales que les atañen.

Por ello, creemos que de la voluntad de los poderes públicos, pero también de la participación, adhesión y consenso de la sociedad civil en las estrategias que se establecen por los gobiernos locales, dependerá que se pueda construir un modelo sostenible de nuestras ciudades.

6.2. Resoluciones.

Teniendo en cuenta las valoraciones que hemos realizado a lo largo de este Informe Especial en torno a las disfuncionalidades y carencias que observamos afectan a la seguridad, la accesibilidad y la calidad de los espacios peatonales en nuestras ciudades, sin perjuicio de las medidas que corresponda dictar a la Administración autonómica, hemos considerado oportuno incluir una serie de resoluciones destinadas, fundamentalmente, a los gobiernos municipales.

6.2.1. Resoluciones sobre necesidad de garantizar la seguridad de los itinerarios peatonales.

a) **Recomendación** para que los municipios adopten las medidas necesarias a fin de auditar, con criterios objetivos y de manera integral, las condiciones de seguridad en los itinerarios y espacios peatonales.

Esta actuación debe tener una visión global y conllevaría contar con un modelo de calidad y seguridad que estableciera las condiciones que debe reunir el suelo de uso peatonal y, de acuerdo con ello, detectar todas las disfuncionalidades y deficiencias que se produzcan en el mismo, que deben constituir la información previa para elaborar los planes de calidad destinados a la mejora de la seguridad en estos espacios que deben incorporar una metodología de evaluación del cumplimiento de sus objetivos.

b) **Recomendación** para que se confeccione un mapa inventario de obstáculos móviles y/o fijos existentes en nuestras aceras, plazas, espacios libres, zonas verdes, etc. que evalúe la continuidad y calidad del espacio peatonal valorando, en términos de seguridad (riesgos por tropiezos, caídas, etc.) la idoneidad del itinerario peatonal en estos espacios.

c) **Recomendación** con objeto de que se evalúe la amplitud, desarrollo congruente y deficiencias en los itinerarios que puedan suponer un riesgo para las personas que caminan a pie por la existencia de socavones, alcorques no cubiertos, losetas y pavimentos en mal estado o que posee unas características inadecuadas para el tránsito peatonal, instalaciones municipales en estado de abandono, etc.

d) **Recomendación** para que se fomente e impulse, dando facilidades para ello, la creación y participación de asociaciones de defensa de los derechos de viandantes a fin de que puedan estar presentes y se escuche sus propuestas en las decisiones que se adopten en materia de movilidad y de planificación urbanística con objeto de coadyuvar a la sensibilización que debe de haber en estas planificaciones hacia este modo de desplazamiento en la ciudad.

e) **Recomendación** de que, con objeto de mejorar la seguridad vial en los itinerarios y espacios peatonales, se adopten las siguientes medidas:

- * Se evalúen los riesgos en las intersecciones o conexiones con el tráfico rodado, por la inadecuada ubicación de los pasos cebra, la deficiente señalización, las incongruencias de algunos de estos (pasos cebra que en su día se crearon pero que actualmente ya no se encuentran en servicio y no obstante por los restos de pintura, siembran la duda sobre su vigencia, pasos adaptados a personas invidentes pero que ya no están en servicio, etc.).

- * Se identifiquen los obstáculos móviles o fijos, como contenedores de distinta naturaleza, quioscos, señales, cartelería que impiden o limitan ostensiblemente la visibilidad de peatones y conductores especialmente en los lugares cercanos o continuos a paso cebra o donde se producen cruces o intersecciones destinado al tráfico rodado.

- * Se evalúe el estado y congruencia de la señalización semafórica, valorando su eficiencia en relación con el objetivo que se pretende alcanzar con su concreta localización y, especialmente, si el tiempo que se da a los peatones para cruzar pasos de cebra es suficiente para personas que tengan algún tipo de discapacidad física o movilidad reducida.

- * Se evalúe el riesgo de los espacios e itinerarios peatonales en zonas cercanas a lugares de usos peatonales intensivos, como centros educativos, hospitales, etc.

- * Se evalúen y se propongan mejoras de los itinerarios contiguos destinados al uso peatonal y al de la bicicleta respecto de aquellos puntos o tramos donde se puedan generar situaciones de conflicto o riesgo, mejorando sus trazados y configurándolos como dos medios alternativos y complementarios de transitar por la ciudad de manera segura y sostenible.

- * Se realicen campañas de educación vial sobre comportamientos de los peatones que pueden incidir en una mejora de su seguridad al desplazarse a pie por la ciudad, dirigidos a todos los sectores de la población pero singularmente a aquellos que requieren una mejor y mayor atención, como son las personas mayores y los menores.

- * Sin perjuicio de continuar con los programas de educación vial en los centros escolares, se pongan en marcha programas y/o proyectos que acerquen el uso de la ciudad a los escolares con criterios prácticos y de eficiencia, como son los denominados proyectos de caminos escolares seguros, que permitan el desplazamiento a pie de los escolares facilitando la socialización y el conocimiento de la ciudad por éstos.

* Se hagan campañas de información y sensibilización sobre los riesgos de los desplazamientos peatonales bajo los efectos del alcohol, drogas y medicamentos, así como en casos de distracción por el uso de nuevas tecnología, como móviles, tabletas, etc.

6.2.2. Resoluciones en materia de accesibilidad.

En el ámbito de la accesibilidad, aunque somos conscientes de las importantes actuaciones que se han realizado en muchos de nuestros municipios, creemos, como ya hemos dicho en otras partes de este Informe Especial al Parlamento de Andalucía, que en la actualidad podríamos volver a realizar un informe sobre las barreras físicas en Andalucía que impiden la plena integración de las personas discapacitadas en los entornos y que nos llevarían a la conclusión general de que estamos todavía lejos de conseguir los objetivos del art. 49 CE y su legislación de desarrollo.

De acuerdo con ello, formulamos las siguientes resoluciones con objeto de que, en lo que concierne a la accesibilidad, los Ayuntamientos adopten al menos las siguientes medidas necesarias para que, conforme al art. 14 CE, se garantice un modelo de ciudad accesible para todas las personas:

a) **Recomendación** en el sentido de que los planes de actuación tengan realmente una intervención integradora y sistemática y no se limiten a utilizar tal 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.

Realizar actuaciones puntuales para dotar a un viario público de accesibilidad no es aprobar un plan de accesibilidad, sino que se requiere esa intervención integradora y sistemática. En este sentido, aunque lo ideal sería que tales medidas estuvieran dirigidas a la aprobación de un plan general global, sabemos, tras la larga experiencia acumulada en esta Institución con motivo de la tramitación de las quejas, que, en la práctica, ningún municipio, de los 772 que posee Andalucía, ha aprobado nunca un plan de esta naturaleza.

Por ello, nuestra resolución se dirige a que, al menos los denominados planes de actuación, que en todo caso deben aprobarse, comprendan itinerarios que permitan el tránsito y retorno de las personas con movilidad reducida, con un amplio desarrollo que les dé sentido y congruencia al objetivo de hacer nuestras ciudades cada vez más accesibles y que, preferentemente, contemplen su conexión accesible con otros itinerarios ya adaptados. Hay que aplicar una lógica de la accesibilidad con una visión integral de la ciudad de los distintos planes que gradualmente se vayan aprobando.

b) **Recomendación** para 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. En todo caso, es inaplazable que se garantice la accesibilidad a los sitios más emblemáticos o de más entidad por los servicios que se ofertan en estos lugares.

c) **Recomendación** a fin de que se realicen auditorías e inventarios de los obstáculos mencionados en la recomendación que hemos formulado sobre el tránsito en los itinerarios peatonales desde el punto de vista de la seguridad, pero incorporando adicionalmente un criterio de accesibilidad universal. Esta auditoría implicará necesariamente ampliar los parámetros de análisis para contemplar todo lo que puede ser una

barrera u obstáculo, además de que, desde el punto de vista de la seguridad peatonal, aspecto ya tratado anteriormente, incluya la de la accesibilidad para las personas con movilidad reducida.

d) **Recomendación** para 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. Esto es una exigencia ineludible porque, en caso contrario, se genera un problema mayor que el que trae causa de la inactividad y es que se da por adaptado un espacio en el que se ha invertido parte del presupuesto en ello y resulta que hemos creado una nueva barrera.

e) **Recomendación** con objeto de 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.

f) **Recomendación** a fin de que se incorporen, de acuerdo con la normativa técnica exigible a las instalaciones semaforicas, las señales acústicas y se supervise que, por la tipología del pavimento o, a veces, porque con situaciones tales como las que se derivan de suprimir pasos de peatones pero se mantiene los vados en la acera que en su día se crearon para facilitar el acceso a tales pasos, no se envíen señales erróneas y extraordinariamente peligrosas a las personas invidentes.

g) **Recomendación** en el sentido de que se vigile, de manera muy especial, que la colocación anárquica y sin autorización alguna en estos espacios de sillas, veladores, carteles, anuncios, etc., no limiten o impidan el tránsito de las personas con movilidad reducida ya sea a pie o mediante silla de ruedas. Es muy preciso evitar que el esfuerzo considerable que realizan los poderes públicos para generar espacios que facilitan la habitabilidad, la socialización y, en definitiva, el poder compartir y usar el suelo peatonal sean usurpados por establecimientos comerciales de distinta naturaleza con tolerancia, cuando no alarmante pasividad, por parte de los gobiernos municipales.

h) **Recomendación** para que se adopten las medidas necesarias para garantizar el adecuado mantenimiento y conservación de este espacio, que debe presentar siempre las necesarias condiciones de accesibilidad y buen uso.

i) **Recomendación** con objeto de 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.

j) 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.

k) **Recomendación** al objeto de que, para garantizar que se van a llevar a término todas estas medidas, se confeccionen normas en las que se evalúe la accesibilidad de la ciudad con una zonificación, a fin de

que los planes de actuación, que deben estar debidamente calendarizados y financiados, tengan una mayor efectividad.

6.2.3. Resoluciones sobre calidad ambiental del espacio urbano.

6.2.3.1. Contaminación visual.

a) Carece de sentido que se apruebe una normativa extraordinariamente restrictiva y controladora a la hora de supervisar intervenciones arquitectónicas y, al mismo tiempo, exista una inexplicable pasividad a la hora de cuidar la calidad ambiental de nuestras ciudades cuando se ven gravemente afectadas por este tipo de instalaciones y los gobiernos municipales no realizan actuación alguna para impedirlo.

Como quiera que la instalación de cartelería, rótulos, señales y publicidad exterior, cableado, antenas, contenedores, vallas, postes, toldos, carpas, etc., y un sinfín de elementos no arquitectónicos inciden en la imagen y perspectiva de lugares y sitios históricos, artísticos, de arquitectura tradicional o contemporánea de calidad³⁶, incidiendo negativamente en su estética, configuración y, en definitiva, calidad ambiental, siendo ello la consecuencia de infinidad de decisiones unilaterales, con o sin autorización, según los casos, de las entidades locales o autonómicas.

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

b) La contaminación visual genera unos efectos singularmente graves cuando afecta a los bienes declarados como pertenecientes al patrimonio histórico. Justamente por ello, la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía (en adelante LPHA), contempla distintos preceptos definiendo qué se entiende por contaminación visual o perceptiva³⁷, estableciendo la necesaria coordinación en la actividad urbanística, ambiental y de patrimonio histórico cuando los bienes sean declarados Bienes de Interés Cultural³⁸.

³⁶ Sobre este tipo de actuaciones ya intervino el Defensor del Pueblo Andaluz en su Informe Especial al Parlamento de Andalucía *La Contaminación Visual del Patrimonio Histórico Andaluz*, redactado en febrero de 1998.

³⁷ En su Exposición de Motivos, la LPHA manifiesta que "La protección del Patrimonio Histórico comprende también su defensa frente a lo que se ha dado en llamar «contaminación visual o perceptiva». El impacto que producen sobre nuestro patrimonio determinados elementos e instalaciones exige conjugar las demandas de las tecnologías que inciden en nuestra vida diaria con la preservación de la calidad ambiental, siendo necesario para ello coordinar la actuación de las diferentes Administraciones Públicas.

En este sentido, se someten a la autorización de la Administración cultural la ubicación de determinados elementos y la realización de instalaciones en materia de energía y telecomunicaciones que inciden directamente en los valores y en la contemplación de los bienes afectados por la declaración de interés cultural".

³⁸ En este sentido, la ya mencionada Exposición de Motivos de la LPHA manifiesta "Dentro de este procedimiento único se regulan los contenidos mínimos de los planes urbanísticos cuando afecten a determinadas tipologías de los Bienes de Interés Cultural, entre los que puede destacarse por su novedad la exigencia de una normativa de control de la contaminación visual o perceptiva, y se inserta la posibilidad de que los municipios soliciten la delegación de la competencia para autorizar obras que desarrollen el planeamiento urbanístico aprobado, condicionada a la existencia de una Comisión técnica municipal en los términos establecidos en la Ley.

El régimen de protección de los inmuebles, regulado en el Capítulo III, integra las limitaciones contenidas en la legislación estatal en cuanto a su desplazamiento y en materia de contaminación visual y desarrolla el sistema de autorizaciones. En esta última materia se reserva la autorización administrativa para las intervenciones sobre inmuebles declarados de interés cultural o sus entornos y se someten a comunicación previa las correspondientes a los bienes de catalogación general, pudiendo proponerse medidas correctoras por la Consejería competente".

Asimismo, el art. 31 LPHA prevé que los planes urbanísticos, respecto de los bienes que integran ese patrimonio, tienen que contemplar prescripciones para su conservación «con una normativa de control de la contaminación visual o perceptiva».

De acuerdo con ello, formulamos **Recordatorio** del deber legal de observar estos preceptos respecto de todos aquellos Ayuntamientos que no hayan tenido en consideración estas prescripciones legales.

También formulamos **Recomendación** para que, tratándose de una obligación legal, se adopten las medidas adecuadas para incorporar a su planeamiento y/o ordenanzas el contenido de esta Ley a fin de proteger, y hacer proteger, los valores inherentes a nuestro patrimonio histórico.

c) Preocupada por la contaminación visual existente en nuestro patrimonio, la LPHA contiene varias normas destinadas a la “descontaminación visual” de éste. A la vista de ello, formulamos **Recordatorio** del deber legal de que los Ayuntamientos y las empresas privadas observen estos preceptos.

Asimismo, también formulamos **Recomendación** para que, de acuerdo con lo establecido en el art. 19 y Disposición Transitoria Tercera de la LPHA³⁹:

1. Los municipios en los que se encuentren bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía elaboren –el precepto está redactado en términos imperativos– un plan de descontaminación visual o perceptiva en materia de patrimonio histórico.

2. Se recuerde a las personas o entidades titulares de instalaciones o elementos a los que se refiere el art. 19, existentes a la entrada en vigor de la Ley, que están obligados a retirarlos en el plazo de tres años desde la entrada en vigor de la misma.

3. La Consejería competente en materia de cultura –Consejería de Educación, Cultura y Deporte– proceda a estudiar las medidas a adoptar ante un incumplimiento tan radical y generalizado, salvo contadas excepciones, de tales medidas.

4. Asimismo, sin perjuicio de lo establecido en las normas citadas, a pesar de la situación se estudien por los Ayuntamientos y por la citada Consejería la posibilidad de adoptar medidas tendentes a facilitar la descontaminación visual del patrimonio histórico artístico y, en general, de los bienes y paisajes urbanos de alto valor arquitectónico o ambiental, fundamentalmente por vía de exenciones y desgravaciones fiscales.

d) Con frecuencia, llama la atención que las ordenanzas municipales, de acuerdo con el planeamiento urbanístico, sean extraordinariamente exigentes a la hora de autorizar las edificaciones, los materiales usados en su exterior, sus características en fachadas, etc., y, por el contrario, descuiden, o se muestren pasivas ante las agresiones que sufre la ciudad, distorsionando completamente su perspectiva y carácter

³⁹ El apartado 1 del citado artículo 19 establece «Se entiende por contaminación visual o perceptiva, a los efectos de esta Ley, aquella intervención, uso o acción en el bien o su entorno de protección que degrade los valores de un bien inmueble integrante del Patrimonio Histórico y toda interferencia que impida o distorsione su contemplación».

El contenido de la citada Disposición Transitoria Tercera es el siguiente: «Disposición transitoria tercera: Descontaminación visual.

En el plazo de tres años a contar desde la entrada en vigor de la Ley, los municipios que se encuentren en el supuesto contemplado en el artículo 19 de la misma deberán elaborar un plan de descontaminación visual o perceptiva que deberá ser aprobado por la Consejería competente en materia de patrimonio histórico.

Las personas o entidades titulares de instalaciones o elementos a que se refiere el artículo 19, existentes a la entrada en vigor de esta Ley, estarán obligadas a retirarlos en el plazo de tres años».

con instalaciones invasivas, toldos, carpas, contenedores, terrazas y otros elementos muebles generadores de la contaminación visual.

Por ello, formulamos **Sugerencia** para que las ordenanzas municipales incluyan previsiones sobre prohibición y limitaciones a tales instalaciones a fin de impedir que su colocación contravenga gravemente la percepción de la ciudad y de los valores inherentes a su arquitectura y paisaje.

6.2.3.2. Contaminación atmosférica.

Uno de los grandes problemas de nuestras ciudades es la alta contaminación atmosférica que, tantos y tantos efectos negativos ambientales produce en la salud y, con carácter general, en el medio ambiente. Tales efectos se dejan sentir en la población que está en contacto con el tráfico rodado, que es origen fundamental de esta contaminación en nuestras ciudades. De acuerdo con ello, formulamos las siguientes **Sugerencias**:

a) Que se confeccionen planes para la reducción de la emisión de gases de los vehículos motorizados a fin de disminuir la emisión de gases de efecto invernadero, que tanto inciden en el calentamiento de la tierra y el cambio climático y que generan, o pueden generar, cuando son tóxicos, diferentes enfermedades y afecciones a la población. Tales planes deben ir acompañados de las medidas necesarias para verificar su cumplimiento.

b) Que se fomente e impulse, en todo caso, el uso de medios de transporte que supongan una clara apuesta por la movilidad sostenible, como son el transporte público colectivo (autobús, tranvía, metro, etc.), los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como que se fomenten otros medios de transporte como el uso de vehículos compartidos, eléctricos, etc.

c) Que se dote de las tecnologías necesarias para monitorizar la información, en tiempo real, de los niveles de contaminación existentes e informar a la población, a través de paneles y otros medios de difusión, de la misma. Ello con una triple finalidad de vigilar, prevenir e informar.

d) Que se fomente y conciencie a la población de la necesidad de crear espacios libres de humo por el valor añadido que, en términos ambientales y de salubridad, generan en aras a la mejora de la calidad ambiental del espacio urbano y a la configuración de nuestras poblaciones como ciudades habitables.

e) Que se cree una conciencia clara en la población en torno a que, sin perjuicio de las medidas de protección que es necesario desplegar en el suelo no urbanizable para la protección del medio físico, atmosférico y del paisaje, en torno al 80 % de la contaminación se genera en nuestras ciudades como consecuencia del tráfico rodado, procediendo el resto, fundamentalmente, de la calefacción y sistemas de climatización, de otros gastos energéticos de los hogares y de la industria. Esta sensibilización hará que la población se adhiera con más facilidad en la medida que se pongan en marcha iniciativas para reducir la contaminación atmosférica.

6.2.3.3. Contaminación acústica.

Nuestro país se cita, en diversas estadísticas, como uno de los más ruidosos del mundo y Andalucía, en concreto, aparece con unos niveles de contaminación acústica bastante superiores a la media española y extraordinariamente superiores a la media europea.

El ruido, entendido como la emisión de sonido en un espacio determinado a un nivel superior a lo que se considera técnicamente como un parámetro normal, constituye un problema de primer orden por cuanto, según los casos, afecta, o puede afectar, a distintos derechos constitucionales, como son la protección a la salud, a la intimidad personal y familiar, a la inviolabilidad del domicilio y al derecho al descanso.

La realidad que se vive en nuestras ciudades, derivada de la presencia permanente del ruido emitido por el tráfico rodado, las actividades de hostelería y ocio (con nefastas consecuencias en los horarios nocturnos para los residentes cercanos a su localización), es un problema conocido pero, sobre el que no parece existir, con todas las excepciones que se quieran, una conciencia clara y, derivada de ella, un compromiso por parte de los poderes públicos y de la sociedad civil de las molestias y daños que ocasiona y de la urgencia de afrontar la contaminación acústica de nuestras ciudades. Por ello, formulamos **Sugerencia** con objeto de que:

a) A partir de la información que los mapas de ruido deben ofrecer a los gobiernos municipales y de los que, a tiempo real, ofrezcan los sensores instalados para monitorizar esa información, sin perjuicio de los controles que, sistemáticamente o puntualmente, según los casos, se puedan realizar a través de sonómetros, se aprueben planes de acción contra el ruido, destinados a disminuir, de manera ostensible, sus niveles en aquellos espacios o recorridos en los que el tráfico rodado, o estas emisiones acústicas, están sometiendo a la población a un impacto continuo que no debiera soportar.

b) Se fomente e impulse, concienciando de ello a la población, la creación de espacios e itinerarios peatonales en los que sea posible garantizar el cumplimiento, al menos, del parámetro asumido por nuestro país como referencia sobre el límite de tolerancia en la emisión de ruido, que es de 55 dB, es decir 10 menos del nivel máximo reconocido por la OMS.

c) Con carácter especial y dirigido a disminuir la emisión de ruidos causados por la movilidad urbana, siendo así que también tiene efectos directos en la eliminación de la contaminación atmosférica, creemos que es muy necesario que se disminuyan los límites de velocidad en amplias zonas de las ciudades a 30 Km/h, lo que, a su vez, fomentará que se utilice menos el transporte privado motorizado, y se fomenten los espacios en los que se limite, o prohíba, la circulación del tráfico motorizado sin perjuicio de las exigencias que, en su caso, sea necesario crear para servicios públicos, residentes, etc.

d) Se inicien campañas de sensibilización, destinadas a la población, de la necesidad de conseguir el objetivo de la Unión Europea de reducir, para antes de 2010, en 10 decibelios la contaminación acústica producida por el tráfico rodado.

e) Se apueste por infraestructuras, fundamentalmente pavimentos, que se sabe que provocan una menor contaminación al entrar en contacto con el tráfico rodado.

f) Se configuren, dotándolos de la señalización y otros medios que permita la legislación, los espacios libres de ruidos, como son los entornos de centros educativos, hospitales, etc.

6.2.3.4. Resoluciones sobre zonas y espacios libres.

Dada la importancia que los espacios libres y zonas verdes poseen a la hora de ofrecer lugares de ocio, descanso y calidad ambiental a la población, siendo explícitamente demandadas por éstas y configuradas

de una manera adecuada se convierten en un referente de las ciudades habitables, formulamos **Sugerencia** con objeto de que:

a) Los planes generales garanticen, como mínimo, los estándares que fije la LOUA de espacios que deben destinarse a estos usos, con un criterio de plena integración en la ciudad, formando parte de la estructura diversificada de esta e intercomunicadas, siempre, a través de itinerarios peatonales accesibles y seguros.

b) Se realicen los esfuerzos para garantizar una adecuada conservación y mantenimiento, al configurarse, con frecuencia, como un auténtico test de compromiso de los gobiernos locales con la garantía de ofrecer una imagen de calidad ambiental de la ciudad.

c) Se fomente el respeto social, desde la información y el conocimiento, de la población escolar hacia el respeto social de estos espacios y su vegetación, tanto para garantizar su adecuada conservación como para sensibilizar a los menores del significado que tales espacios ofrecen para la población y el medio ambiente.

6.2.4. Resoluciones sobre los sistemas de transportes públicos.

Éste no es un informe sobre movilidad urbana, pero los desplazamientos a pie y los itinerarios peatonales son el soporte más importante de la movilidad sostenible en el sistema de transportes de las ciudades.

Partiendo de la realidad de que, en torno al 40 % y/o 50 %, dependiendo de distintos factores, del transporte en nuestras ciudades se realiza a pie y considerando, además, que es un medio de transporte, por los motivos ya aludidos –no queremos ser reiterativos–, absolutamente coherente e imprescindible para crear un sistema potente de movilidad sostenible, la perspectiva peatonal debe ser un eje o tal vez el eje fundamental en torno al cual se definan y contemplen los sistemas de transportes, de tal manera que no sólo se facilite a esta población el desplazamiento a pie sino que se fomente éste para alcanzar un mayor porcentaje de población que lo utilice y singularmente en los trayectos cortos facilitando que tanto las personas con movilidad reducida, como las personas mayores, las personas con carritos bebés, etc. se incorporen con más facilidad a este medio de desplazamiento. De acuerdo con ello formulamos:

a) **Sugerencia** para que se desarrollen nuevos métodos de investigación y análisis, apoyándose en las nuevas tecnologías y sus posibilidades de monitorización, a fin de conocer, con mayor profundidad y acierto, las motivaciones, distancias y usos peatonales desarrollados por las personas que se desplazan a pie, valorando las necesidades e incidencias que demandan los colectivos, tales como los de personas discapacitadas, menores, mayores, etc., debiéndose tener muy en cuenta además la perspectiva de género.

b) **Sugerencia** a fin de que, con objeto de potenciar, pero al mismo tiempo dotar de la adecuada funcionalidad y eficiencia a los desplazamientos a pie, la estrategia de transportes contemple el transporte colectivo en sus distintas modalidades (autobús, tranvía, metro, etc.) y los desplazamientos en bicicleta, como unos medios que complementen y hagan posible los desplazamientos a pie de toda la población, dando las respuestas adecuadas a una ciudadanía que no puede plantearse desplazamientos a pie si no cuenta con el apoyo logístico de estos otros medios de transporte sostenibles. Ello necesariamente pasa por poner en conexión los estudios previos de los desplazamientos peatonales a los que hemos hecho referencia con las oportunidades que ofrecen estos medios de transporte para hacer más habitables y sostenibles nuestras ciudades. En definitiva, hay que entender al transporte no sólo como un medio de desplazamiento, sino también como una herramienta o medio de accesibilidad.

c) **Sugerencia** para que se potencie, al objeto de redirigir el uso del transporte privado hacia el público –además de las medidas ya comentadas con clara incidencia en el tráfico en aras a luchar contra la contaminación atmosférica y acústica–, la inversión en el transporte público colectivo dotándolo de eficacia energética, seguridad, secuencia temporal, accesibilidad y calidad necesaria para configurarlo como una clara alternativa al transporte privado.

d) **Sugerencia** con objeto de que se continúe con las políticas, tanto autonómicas como locales⁴⁰, destinadas a implantar itinerarios destinados al uso de la bicicleta, a ampliar los existentes y a garantizar su adecuado mantenimiento y conservación y a modificar los puntos que presentan riesgos para los ciclistas y la población peatonal, a fin de que no sólo se garantice su seguridad y eficiencia, sino se prestigie esta alternativa de transporte dada la enorme demanda de la población que potencialmente puede incorporarse a este medio de transporte en sus desplazamientos por la ciudad.

e) Si algo ha quedado claro en este Informe Especial es la extraordinaria complejidad que plantea el diseño y configuración del espacio peatonal teniendo en cuenta la diversidad de usos y su incidencia en el modelo de ciudad que queremos. De acuerdo con ello, una gestión adecuada de este espacio exige que se contemple esto con criterios de transversalidad habida cuenta de que, sobre el mismo, concurren competencias atribuidas a departamentos muy diferentes, de acuerdo con el organigrama de cada Corporación Local (delegación o servicios de seguridad, movilidad, infraestructuras, actividades económicas, vías públicas, tráfico, urbanismo, medio ambiente, limpieza, accesibilidad, etc.).

Por ello, formulamos **Recomendación** con objeto de que mediante la aprobación de la norma que se considere más conveniente, a juicio de los Ayuntamientos, se atribuya a una Delegación la competencia de coordinar las distintas políticas sectoriales que inciden en este espacio, a fin de garantizar su desarrollo coherente con la estrategia de movilidad sostenible, seguridad, accesibilidad, etc. que haya fijado la propia Corporación. En todo caso, esa atribución de competencias exige que la estrategia aprobada cuente con un programa de evaluación que garantice la efectividad a corto, medio y largo plazo de aquélla.

6.2.5. Participación de la ciudadanía en la implantación y diseño de los espacios peatonales y la apuesta por un modelo de movilidad sostenible.

Al abordarse cambios profundos en el modelo de ciudad desde la planificación urbanística, las políticas ambientales, las estrategias del transporte y de otras políticas sectoriales, cuando las decisiones públicas afectan a toda la población y a la diversidad de los intereses en juego, resulta exigible que se superen modelos formalmente participativos, pero que, en la práctica, están decididos de antemano, puesto que los poderes públicos tienden, con frecuencia, a abrir unos periodos de información pública aparentemente participativos pero que, en la práctica, no crean cauces serios y asequibles para que la población participe en el modelo que, finalmente, se va a implantar en sus ciudades.

⁴⁰ Valoramos muy positivamente que un extraordinario número de Ayuntamientos estén incorporando las vías ciclistas, en sus distintas tipologías, a la estrategia de movilidad de sus ciudades y que, asimismo, la Comunidad Autónoma haya aprobado una serie de medidas destinadas al fomento del uso de la bicicleta, entre las que cabe destacar el denominado *Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020* (Decreto 9/2014, de 21 de enero, de la Consejería de Fomento y Vivienda, *BOJA* núm. 38 de 25 de febrero).

Por todo ello, formulamos **Sugerencia** para que, desde los Ayuntamientos, se adopten posiciones de «open government» destinadas a facilitar la participación y codecisión, que debe descansar, sin perjuicio de otras vías de participación, en dos pilares imprescindibles: un escenario de «government 2.0» que facilite la participación de las redes sociales y un compromiso claro con el «open data», que permita poner a disposición de la ciudadanía toda la información que los gobiernos locales posean sobre movilidad, itinerarios peatonales, espacios públicos, localización, mobiliario urbano, políticas de medio ambiente, etc.

Asimismo, también formulamos **Sugerencia** con objeto de que, de acuerdo con el modelo de «open government», desde los poderes locales y sin perjuicio de la iniciativa privada, se facilite y dinamice el intercambio, conexión y vinculación de toda esta información a fin de que las Administraciones asuman el nuevo rol de crear e incorporar nuevos servicios, más allá de su actividad prestacional tradicional, que generen valor añadido a la configuración de una ciudad capaz de garantizar la compatibilidad entre desarrollo y sostenibilidad.

En coherencia con lo ya manifestado acerca de la necesidad de potenciar un modelo de gobierno abierto, formulamos **Sugerencia** para que, a la hora de tomar decisiones sobre las políticas sectoriales y sin perjuicio de abrir periodos de información pública destinados a toda la población, se facilite, creando cauces adecuados para ello, la participación de las asociaciones de personas con discapacidad, de personas mayores, de protección de los derechos de los menores, y de las que defiendan los derechos de las personas usuarias de bicicletas y de los desplazamientos a pie. Ello, porque partimos del convencimiento de que sin participación real y efectiva, no es posible gobernar democráticamente.

6.2.6. Perspectiva de género.

Tal y como hemos comentado en el epígrafe que hemos dedicado a Ciudad y Género en este Estudio, 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, formulamos **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.