



“Si bien el desplazamiento hacia las ciudades desempeña un papel fundamental en la aceleración del desarrollo -especialmente generando crecimiento económico- no ha sido tan eficaz en otros ámbitos, como, por ejemplo, a la hora de promover la igualdad de género. Actualmente, la mayoría de mujeres que viven en asentamientos urbanos se siguen enfrentando a múltiples dificultades.

Las mujeres y las niñas a menudo temen y sufren la violencia sexual y otras formas de violencia, lo que afecta a sus vidas cotidianas y les impide disfrutar de su libertad así como de la ciudad y de sus espacios públicos. En Londres, un estudio de 2012 reveló que el 43 por ciento de las mujeres jóvenes había sufrido algún tipo de acoso en la calle durante el año 2011, y, en Port Moresby, un estudio de alcance realizado por ONU Mujeres indicó que más del 90 por ciento de las mujeres y las niñas había sufrido algún tipo de violencia sexual al acceder al transporte público [2].

Con frecuencia, los suburbios carecen de infraestructuras y servicios públicos, lo que incluye infraestructuras e instalaciones relacionadas con la salud sexual y reproductiva. Por ejemplo, un análisis reciente de los datos de la Encuesta de Demografía y Salud procedentes de 30 países de ingresos bajos y medianos de África, Asia y América Latina sobre el acceso a servicios neonatales y de maternidad para grupos de diferentes niveles de pobreza reflejó que, en algunos casos, los índices de mortalidad materna, neonatal e infantil en los subgrupos urbanos pobres y marginados pueden ser tanto o incluso más altos que entre la población pobre rural.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible reconoce la relación entre igualdad de género y el desarrollo sostenible urbano. La visión del ODS 11, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente vinculada con el ODS 5 sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios públicos y los servicios públicos seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.

En Hábitat III y en los procesos que la preceden, ONU Mujeres ha defendido y respaldado firmemente la elaboración de la Nueva Agenda Urbana otorgando protagonismo a los derechos de las mujeres, fomentando que todas las partes interesadas aprovechen la oportunidad de modelar ciudades sostenibles, sensibles al género e inclusivas, y que presten su apoyo a la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible respetando su auténtica esencia de inclusión e igualdad”.

En fin, poner fin a la violencia de género y crear ciudades seguras y espacios públicos seguros, amables y tolerantes para todas las personas, a fin de que éstas puedan vivir y trabajar sin miedo a la violencia e intimidación.

1.8 MEDIOAMBIENTE

1.8.1 Introducción

...

La segunda cuestión que deseamos destacar en este Informe es la actuación que hemos iniciado, a través de la [queja 17/5612](#), relacionada con la **contaminación acústica que genera el tráfico rodado** y las medidas que se podrían adoptar para mitigarlo.

El tráfico rodado se ha convertido en una fuente permanente de contaminación de nuestras ciudades, causante de diversos daños ambientales y de un importante impacto en la salud de la ciudadanía.

Esta realidad, que es completamente conocida, está exigiendo un cambio en el modelo de movilidad que, si consultamos las páginas web de un gran número de municipios, parece que ya se ha producido e, incluso, que se ha consolidado como realidad cotidiana en nuestras ciudades.



Nada más lejos de la realidad. Basta salir cada mañana de nuestros domicilios para verificar que el protagonismo en la movilidad y en la ocupación del espacio público no lo han asumido, todavía -aunque con muy distintas velocidades, se vaya avanzando en la dirección correcta-, los desplazamientos a pie, el uso de la bicicleta y los transportes públicos colectivos propulsados por energías limpias.

Por ello, queremos dedicar unas líneas a la contaminación acústica por la clara incidencia que tiene en distintos derechos constitucionales que se pueden verse afectados por el ruido. Tal es el caso del derecho a la protección de la salud (art. 43 CE), íntimamente relacionado con el derecho al descanso. La Organización Mundial de la Salud (OMS) nos recuerda que una gran parte de la población está afectada por valores superiores a los objetivos de calidad establecidos en la normativa y, concretamente, a los aconsejados por la OMS, y que sufre molestias y elevados niveles de estrés, alteración del sueño, reducción de la capacidad cognitiva y riesgo elevado de enfermedades cardíacas y respiratorias. En la misma línea se ha manifestado, de manera retirada, la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA).

La contaminación acústica conlleva la vulneración del derecho a un medio ambiente adecuado reconocido constitucionalmente (art. 45 CE) y en el Estatuto de Autonomía para Andalucía (Ley Orgánica 2/2007, de 19 de Marzo) por su incidencia en la calidad de vida.

La contaminación acústica, cuando supera determinados niveles, puede suponer, como tienen reconocido el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, el Tribunal Constitucional y el Tribunal Supremo, una vulneración del derecho a la intimidad personal y familiar en el domicilio (art. 18.1 CE).

Por todo ello no es extraño que el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015), establezca en su art. 5, apartado a), que todos los ciudadanos tienen derecho a «Disfrutar de una vivienda digna, adecuada y accesible, concebida con arreglo al principio de diseño para todas las personas, que constituya su domicilio libre de ruido u otras inmisiones contaminantes de cualquier tipo que superen los límites máximos admitidos por la legislación aplicable y en un medio ambiente y un paisaje adecuados».

Pero hay un segundo motivo por el que vamos a dedicar unas páginas a la contaminación acústica: la provocada por el tráfico rodado y es que éste es el principal agente contaminante del ruido. De hecho, aproximadamente el 80% de esta contaminación tiene su origen en el tráfico rodado. Así lo tiene reconocido la OMS y la AEMA. En este sentido, se considera que el ruido provocado por el tráfico rodado es el segundo factor de estrés medioambiental más decisivo de Europa, por detrás de la polución atmosférica. Por ello, hemos iniciado de oficio esta queja.

Creemos que **ha llegado la hora de actuar** pues se trata de una tipología de contaminación que pese a las graves afecciones que ocasiona, ha sido considerada como contaminación “limpia” porque solo existe mientras hay emisiones, una vez que desaparece su fuente no queda ningún tipo de contaminación residual.

La lucha contra la contaminación acústica del tráfico rodado es un reto que tiene la enorme ventaja de que se puede combatir con medidas no excesivamente costosas y que tiene una incidencia inmediata en la mejora de la calidad de vida. Del resultado de esta investigación informaremos en el próximo Informe Anual.

...



1.8.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.8.2.8 Contaminación acústica

1.8.2.8.5 Contaminación acústica provocada por el tráfico rodado

El tráfico rodado se ha convertido en una fuente permanente de contaminación de nuestras ciudades, causante de diversos daños ambientales y de un importante impacto en la salud de la ciudadanía. La emisión de gases y partículas afecta seriamente a la salud, a lo que se une la contaminación acústica provocada por el ruido.

La actual sensibilidad de la que se hizo eco la Directiva Europea 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, ponen de manifiesto la trascendencia que en la actualidad tiene la lucha contra la contaminación acústica.

Pues bien, el tráfico rodado es el principal agente contaminante del ruido. De hecho, aproximadamente el 80% de esta contaminación tiene su origen en el tráfico rodado. Así lo tiene reconocido la OMS y la AEMA. En este sentido, se considera que el ruido provocado por el tráfico rodado es el segundo factor de estrés medioambiental más decisivo de Europa, por detrás de la polución atmosférica.

Debido a ello y con objeto de evaluar la situación y programar medidas que consideremos oportunas para que disminuya la contaminación acústica originada por los vehículos a motor, hemos iniciado la [queja 17/5612](#), en la que hemos elaborado un cuestionario que se ha enviado a todos los municipios de más de 10.000 habitantes.

En la [queja 15/1075](#), los promotores, con domicilio en el municipio gaditano de El Puerto de Santa María, exponían, en esencia, la problemática de ruidos que venían sufriendo por la carga y descarga de mercancías, en el espacio para ello autorizado por el Ayuntamiento, a un local de venta al por menor de ultramarinos y otros productos, situado bajo su vivienda. Sin embargo, también vendían, aseguraban, al por mayor frutas y verduras, de tal forma que la carga y descarga generaba elevados niveles de ruidos, insoportables por estar su domicilio justo sobre dicha zona de carga y descarga.

En este supuesto, como en otros anteriores, recomendamos al Ayuntamiento que se adopten todas las medidas legales que sean necesarias para eliminar la contaminación acústica que están padeciendo los promotores de la queja por la ubicación bajo su domicilio de la zona de carga y descarga del establecimiento sito en los bajos del mismo.

1.8.2.9 Contaminación atmosférica

...

El interesado de la [queja 17/1750](#) denunciaba en su escrito de queja las molestias, tanto por contaminación acústica como atmosférica, de "los autobuses de gran recorrido (...), que salen de la estación de autobuses central y se incorporan a la avenida Andalucía por el paseo de los Tilos". Tras admitir a trámite la queja y dirigirnos al Ayuntamiento de Málaga, la Delegación Municipal correspondiente nos informó que esta contaminación es muy similar a la que provoca el tráfico en otras calles cercanas. En este sentido, de la información remitida se deriva que existe, según el índice Lden (índice de ruido día-tarde-noche), una alta contaminación acústica en el Paseo de Los Tilos, bastante superior al nivel recomendable por la OMS y la propia normativa de protección contra la contaminación acústica. Ello, con independencia de que en otras calles cercanas, la situación no es distinta.

Ante lo informado por el Ayuntamiento cabían dos opciones, la primera entender que, en principio, el problema no tiene solución, pues según se desprende del informe del Ayuntamiento, el alivio ambiental que se puede generar en la calle del interesado agravaría la situación de los residentes en las calles cercanas a donde se derivaría el tráfico de autobuses de la calle Tilos; la segunda intentar, no obstante la dificultad



que entraña, dar una respuesta a una demanda social cada vez más presente en nuestras ciudades, de acuerdo con una nueva sensibilidad hacia este tipo de contaminación que está haciendo que nuestras ciudades adopten una diversidad de medidas, antes impensables, para aumentar la calidad de vida de la ciudadanía y su derecho a la protección de la salud y el descanso.

Justamente por ello enviamos Recomendación para que, con el fin de alcanzar los objetivos de calidad acústica a los que tienen derecho las personas residentes en esta calle, se adopten cuantas medidas sean necesarias (a título de ejemplo, instalar un tipo de asfaltado determinado, limitación de velocidad, colocación de radares, etc.) para disminuir el ruido al que están sometidos estos ciudadanos. Cuáles sean esas medidas concretas es una cuestión que corresponde a ese Ayuntamiento, en el ejercicio de sus competencias legales.

Ello, sin perjuicio de que dadas las características de la calle Los Tilos y si se comparte lo alegado por el interesado en relación de las consecuencias especialmente perniciosas que la contaminación genera en la misma debido a su estrechez, se estudie la posibilidad de cambiar el destino de algunos autobuses, singularmente de aquellos que por no ser urbanos generan una menor demanda por parte de los residentes en esta calle que, al parecer, tiene una población de cierta entidad.

...

1.8.3 Actuaciones de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones no aceptadas

1.8.3.1 Actuaciones de oficio

...

• [Queja 17/5612](#), dirigida a todos los municipios de Andalucía con más de 10.000 habitantes, a los que hemos remitido un cuestionario sobre el ruido provocado por el tráfico rodado.

...

1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.12.2.2 Obras públicas e infraestructuras

1.12.2.2.1 Obras públicas

...

La [queja 14/4892](#) la iniciamos de oficio para conocer si el Ayuntamiento de Sevilla iba a presupuestar la redacción de un plan programado para auditar la eficacia y riesgos del **carril bici** de Sevilla, así como la eliminación de los “puntos negros” en su recorrido. En su tramitación, formulamos [resolución](#) al Ayuntamiento de Sevilla.