



1.8 MEDIOAMBIENTE

1.8.1 Introducción

...

La tercera línea de actuación tenía por objeto poner de manifiesto las disfuncionalidades que afectan a nuestro espacio urbano no sólo desde la perspectiva de la seguridad vial y la accesibilidad sino también, su **calidad ambiental**, y ello nos parece especialmente importante en un ejercicio en el que ha tenido lugar la Cumbre de París que tantas esperanzas ha abierto en la lucha contra el cambio climático.

De acuerdo con ello, en este ejercicio hemos presentado, finalmente, el **Informe Especial** al Parlamento de Andalucía, que elaboramos en el año 2014, para someter a debate y consideración de los miembros de la **Comisión de Fomento y Vivienda** del Parlamento de Andalucía, la necesidad de apostar de manera comprometida por un **modelo diferente de movilidad** que necesariamente tiene que descansar en tres pilares: la potenciación de los **desplazamientos peatonales, que debe ser seguro, accesible y de calidad**; la apuesta clara por el **transporte colectivo como alternativa al uso de los vehículos** de motor, y, finalmente, la **potenciación de carriles bici funcionales**, que faciliten la movilidad en la ciudad.

...

1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

1.12.2.2 Obras públicas y expropiaciones

1.12.2.2.1 Necesidad de rentabilizar las infraestructuras

...

Tras las actuaciones que hemos realizado en otros años sobre esta misma cuestión hemos dado por concluida la tramitación de la **queja 13/2663**, que iniciamos por el abandono de la infraestructura prevista como **intercambiador de transportes construida en el municipio sevillano de Mairena del Aljarafe**, que tuvo un importante coste económico.

Tras dirigirnos tanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, y al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe, de las respuestas que recibimos se desprendía, en síntesis, que los contactos mantenidos entre la Administración Autonómica y Local para acordar una solución a este asunto habían resultado infructuosos.

Ante este resultado infructuoso de las actuaciones para que el intercambiador de transportes construido en la citada localidad –actualmente ejecutado pero sin entrar en funcionamiento– fuera una realidad **formulamos** resolución, a finales del ejercicio 2014, en la que recomendamos a ambas administraciones que continuaran sus conversaciones con la finalidad que adoptar las medidas necesarias para la puesta en funcionamiento del mismo y, en el supuesto de que no se considerara viable, se adoptaran las medidas necesarias para garantizar su conservación y minimizar, en lo posible, la depreciación de su inutilización por el paso del tiempo y los posibles actos vandálicos que se pudieran producir.



Si bien el Ayuntamiento aceptó la primera recomendación, de las respuestas obtenidas de éste y de la Dirección General de Movilidad se desprendía, con claridad, que el intercambiador no se iba a poner en funcionamiento. Por tanto, dimos por concluidas nuestras actuaciones dando cuenta en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía de la discrepancia de ambas administraciones con nuestra resolución.

...

Iniciamos en su día una actuación de oficio (**queja 13/1705**) para conocer la situación en la que se encontraba el **sistema tranviario del municipio de Jaén**, que, según las noticias a las que tuvo acceso esta Institución, estaba teniendo diversas dificultades para su puesta en funcionamiento, a pesar de que ya se habían invertido en esta infraestructura unos 100 millones de euros.

En la misma y tras conocer la paralización de la entrada en funcionamiento del tranvía de la ciudad, debido a que los estudios previos realizados carecieron del rigor exigible, **formulamos** a la Consejería de Fomento y Vivienda y al Ayuntamiento de Jaén resolución para que, a la mayor brevedad posible, decidieran, de forma conveniada, si, a medio plazo, iba a ponerse en funcionamiento esta infraestructura, acordando la fecha aproximada y las condiciones en que ello se produciría.

En caso negativo, es decir si no era posible el establecimiento del funcionamiento del tranvía, recomendábamos que se adoptaran las medidas necesarias para evitar su deterioro, de forma que se minimizara su depreciación en el tiempo, se estudiaran los posibles usos alternativos de este espacio público que permita rentabilizar el gasto y se investigaran las posibles responsabilidades, de toda índole, en las que se hubiera podido incurrir ante la innegable lesión patrimonial causada a las arcas públicas como consecuencia de la no entrada en funcionamiento de una infraestructura tan costosa.

Respecto del Ayuntamiento de Jaén y después de las actuaciones realizadas, finalmente no recibimos respuesta a nuestra resolución, por lo que procedimos a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, mencionando expresamente esta falta de respuesta de la autoridad municipal.

En cuanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, en su respuesta reiteraba, en síntesis, su interés en la puesta en servicio del sistema tranviario de Jaén y su intención de colaborar con la Administración Municipal, añadiendo que el gasto que puede suponer ello para las arcas municipales podría ser minimizado y racionalizado en el marco de una coordinación entre los diferentes modos y medios de transporte de Jaén.

En fin, formalmente cabría entender que aceptaba la resolución formulada por esta Institución, pero, sin embargo, no se nos adelantaba iniciativa alguna tendente a que, de forma conveniada, la Administración Autonómica y el Ayuntamiento de Jaén adopten una decisión acerca de si, a medio plazo, va a ponerse en funcionamiento esta infraestructura y las condiciones para el establecimiento del servicio, concretando una fecha para ello. Tampoco se proponían alternativas, ni medida alguna, más allá de su ofrecimiento de colaboración, para evitar el deterioro de esta infraestructura o para propiciar otros usos temporales de la misma.

Tampoco se nos contestaba positivamente a nuestra Recomendación de apertura de una investigación a fin de determinar las posibles responsabilidades de toda índole en que se hubiera podido incurrir ante la innegable lesión patrimonial causada a las arcas públicas como consecuencia de la no entrada en funcionamiento de una infraestructura tan costosa. Por tanto, no podíamos entender que hubiera sido aceptada nuestra resolución en el plano concreto y material del problema, ya que seguíamos encontrándonos en una clara imposibilidad de determinar una fecha para la puesta en marcha de esta infraestructura, ni para un uso alternativo de la misma, ni se delimitaba responsabilidad alguna por esta inaceptable situación. Ello nos llevó, también, a incluir esta actuación en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, mencionado expresamente que la citada Dirección General de Movilidad sí respondió a nuestra resolución, aunque entendimos que no había aceptado su contenido.

A principios del ejercicio 2016 hemos vuelto a recibir nuevo escrito de la Dirección General de Movilidad defendiendo que han cumplido estrictamente las obligaciones que asumió en su día, en el marco del convenio firmado con el Ayuntamiento de Jaén y, asimismo, que han ofrecido a éste *“estudiar la posibilidad de crear un grupo de trabajo para estudiar conjuntamente las alternativas técnicas y económicas de explotación del tranvía de Jaén”*.

...