



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”*.

### 1.12.2.2 Colaboración interadministrativa

En su día, el Defensor del Pueblo Andaluz inició de oficio la **queja 13/4209** destinada a conocer las causas y, en su caso, las soluciones que se hubieran previsto, ante los importantes **retrasos que se estaban produciendo en la puesta en servicio del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz y, singularmente, en lo que concierne a la Línea 1 a su paso por San Fernando y Chiclana de la Frontera**.

Aunque ADIF no nos aclaró cuáles eran los obstáculos técnicos para esta puesta en funcionamiento, la Consejería de Fomento y Vivienda nos había informado que *“la causa de la falta de firma debe tener una causa sobrevenida pues a la fecha existía un principio de acuerdo, concretado además en determinados grupos de trabajo técnicos, que estaban desarrollando su actividad con normalidad, sin que conste a esta Consejería ningún impedimento técnico para su normal desarrollo”*.

Por todo ello y así se lo trasladamos a ambos organismos, consideramos necesario que, a la mayor brevedad posible, se adopte, de forma convenida entre ambas Administraciones Estatal y Autonómica, una decisión acerca de si, a medio plazo, va a firmarse el anunciado Protocolo de Colaboración, de forma que fuera posible poner en funcionamiento esta infraestructura.

Tras remitir estos escritos de cierre, en el último trimestre del ejercicio recibimos un nuevo escrito de ADIF manifestando, en síntesis, que se habían seguido manteniendo contactos con representantes de la Agencia de Obra Pública de Andalucía con el objetivo de solucionar aquellos aspectos y requisitos técnicos previos a la conexión de las redes tranviaria y ferroviaria en las que, en aquellos momentos, se estaba trabajando.

Se aclaraba que se trataba del primer caso de conexión de redes de este tipo y que ello era precisamente lo que determinaba que la Administración Autonómica, conforme a lo requerido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, debiera justificar adecuadamente que había realizado los pertinentes análisis de riesgos que ello implicaba; añadía que ello debería ir acompañado del compromiso expreso de la empresa operadora que explotara estos servicios de que asumía las medidas mitigadoras resultantes del análisis de riesgos o las restricciones de uso de los vehículos tranviarios por la red ferroviaria. Todo ello constituían requisitos previos para la firma de cualquier Protocolo o Convenio cuya posibilidad planteó esta Institución en el curso de la tramitación de este expediente de queja.

A la vista de la última comunicación de ADIF instamos a ambas partes para que los contactos reiniciados permitan alcanzar finalmente, previo el cumplimiento de los condicionantes técnicos y de seguridad anteriormente reseñados, la firma del necesario Protocolo de Colaboración de forma que sea posible poner en funcionamiento esta infraestructura.



En la **queja 14/3516**, se dirigió a nosotros el presidente de una asociación vecinal denunciando el **estado del cauce del río Antas** a su paso por Vera (Almería), que, a su juicio, suponía un importante riesgo de inundación con posibles consecuencias perjudiciales para personas y bienes.

Después de las devastadoras inundaciones del día 28 de septiembre de 2012 en la desembocadura del citado río en la costa de Vera, no se habían realizado las actuaciones de protección precisas por parte de ninguna administración.

La Administración Autonómica manifestó que venía cumpliendo incluso en el año 2014 con sus competencias de mantenimiento de cauces ante avenidas ordinarias, pero que no pueden afrontar actuaciones de prevención de avenidas extraordinarias, competencia que atribuye a la Administración Central que debería afrontar la laminación y encauzamiento que se demanda, contando con la colaboración de la Administración autonómica y Municipal.

La Dirección General del Agua, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a la que nos dirigimos en vía de colaboración, consideraba que habría de ser en el marco de la planificación hidrológica donde los intereses estatal y autonómico encuentren un punto de partida para la colaboración e integración de actuaciones prioritarias de cada parte en un objetivo común, a concretar en un convenio de colaboración.

Después de distintos informes, **formulamos** a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Sugerencia para que, ante la controversia existente, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 220 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, se planteara este conflicto competencial en el seno de la Comisión Bilateral de Cooperación Junta de Andalucía-Estado que, entre sus funciones, ostenta la deliberación, la realización de propuestas y, si procede, la adopción de acuerdos con relación a los conflictos competenciales planteados entre las dos partes y la propuesta, si procede, de medidas para su resolución. Ello, salvo que encuentren otras vías de colaboración que hicieran innecesario acudir a la mencionada Comisión.

Como respuesta a esta resolución, la citada Consejería, en escrito de la Viceconsejería, nos trasladó el compromiso de solicitar una nueva reunión con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para tratar específicamente de la obra de *"Laminación de avenidas y regulación del río Antas"* y, en general, todas aquellas actuaciones que vinieran afectadas por un conflicto competencial similar. En cuanto a la limpieza del cauce del citado río, nos informaba de las actuaciones que se realizaron a finales de 2014, que complementaban otras ejecutadas en los años 2012 y 2013 con objeto de limitar los riesgos de inundaciones por avenidas torrenciales.

Otro ejemplo de este tipo de actuaciones, en este caso de oficio, es la **queja 14/4115** que abrimos por los **retrasos en la construcción de una pasarela peatonal sobre la carretera A-8057, que conectaría el polígono PISA con las instalaciones del Metro**, salvando la citada carretera, en el término municipal de Mairena del Aljarafe, Sevilla. Nos dirigimos tanto al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe como a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Del contenido de la respuesta municipal cabía concluir, a juicio de esta Institución y entre otras consideraciones, se reconocía que efectivamente se encargó la redacción del proyecto de pasarela pero que se hizo con la intención de que, por parte de la Consejería competente, *"se incluyera en el ámbito de la obra de Plataforma Reservada, puesto que la ejecución del tranvía en superficie no vendría sino a incidir en la difícil comunicación y movilidad peatonal y ciclista entre el PISA y la estación de metro de Ciudad Expo"*.

Se añadía que *"parece lógico pensar que las soluciones tendentes a la intermodalidad de transportes, con el favorecimiento del uso del transporte público, sea una competencia de carácter prioritario por parte del ente autonómico, pero ya sabemos el posicionamiento que éste mantiene al respecto en estos asuntos ..."*

A la vista de que nos encontrábamos ante un nuevo desencuentro entre Administraciones, cabía concluir, con toda cautela, que la ausencia de estos pasos previos ha podido resultar determinante para que, en la actualidad, esta amplia demanda ciudadana de una infraestructura de cuya necesidad no parecen existir dudas, no haya podido ser ejecutada y tampoco se aprecie que exista posibilidad de que lo vaya a ser a corto o medio plazo.

En base a ello, **formulamos**, Sugerencia en el sentido de que, de manera conjunta, el Ayuntamiento y la Dirección General de Movilidad constituyan una comisión técnica a fin de determinar la idoneidad y rentabilidad