



y accesibilidad, que está teniendo ya el espacio público peatonal de nuestras ciudades como consecuencia de la diversidad de instalaciones y mobiliario urbano que, sin criterio adecuado y la mayoría de las veces de forma ilegal, se está instalando en estos espacios.

A la vista de los hechos que describimos en nuestro escrito y teniendo en cuenta que los desplazamientos peatonales constituyen un pilar básico del modelo de movilidad sostenible por el que deben apostar todas las ciudades y que resulta exigible que todos los espacios respondan a unos adecuados estándares de seguridad, accesibilidad y calidad, formulamos a las Alcaldías-Presidencia de los municipios de más de 50.000 habitantes, Recomendación para que:

“1. A la mayor brevedad posible se adopten medidas para ordenar la retirada inmediata de todas las instalaciones de esta naturaleza que estén ocupando el espacio público sin contar con autorización alguna y que, de alguna manera, limitan y/o dificultan el uso y disfrute del espacio peatonal y que, a veces, suponen un riesgo para los desplazamientos peatonales y, con frecuencia, implican una vulneración de las normas de accesibilidad.

2. Que, en caso de incumplimiento, al tratarse de ocupaciones de hecho del dominio público destinado a un uso general de la población que, en muchos supuestos, suponen una vulneración de las normas citadas, se proceda por el Ayuntamiento, previos los trámites legales oportunos, a su retirada por ejecución subsidiaria.

Esta resolución la hemos enviado a todos los municipios andaluces de más de 50.000 habitantes desde el convencimiento de que, si continúa manteniéndose esta actitud pasiva por parte de los responsables municipales, en la mayoría de los municipios se terminará agravando seriamente el deterioro, en términos de funcionalidad y accesibilidad, que está teniendo ya el espacio público peatonal de nuestras ciudades como consecuencia de la diversidad de instalaciones y mobiliario urbano que, sin criterio adecuado, la mayoría de las veces de forma ilegal, se está instalando en estos espacios”.

1.12.2.2 Obras públicas y expropiaciones

1.12.2.2.1 Necesidad de rentabilizar las infraestructuras

Como otros años, también en este ejercicio hemos abierto diversas quejas de oficio con motivo de la **paralización y nula conservación y mantenimiento de infraestructuras en curso de ejecución**, algunas ya terminadas, por cuanto que la inversión pública que conlleva su ejecución se realiza, básicamente, con cargo a los impuestos de la ciudadanía y es de difícil justificación, en términos de buen gobierno, como venimos defendiendo año tras año, que no se hayan terminado o se posponga su funcionamiento.

Un ejemplo de este tipo de actuaciones de oficio es la **queja 15/4140** que iniciamos cuando conocimos que el **punto limpio situado en la zona de Camposoto**, en el municipio gaditano de San Fernando, construido hace 5 años y financiado con el denominado “Plan E”, no había entrado en funcionamiento. Por ello, nos dirigimos al Ayuntamiento de San Fernando para conocer, además de los plazos de ejecución y los costes de esta infraestructura, los motivos por los que aún no estaba en funcionamiento y, en su caso, la fecha prevista para el inicio de sus actividades. Durante 2016, continuaremos nuestras gestiones en torno a este asunto.

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.

Otro ejemplo de este tipo de actuaciones que realizamos es la **queja 15/4455**, que abrimos de oficio cuando tuvimos conocimiento del **estado en que se encuentra el Paseo Rey Juan Carlos I, en Sevilla**, que viene sufriendo, desde hace años, un extraordinario deterioro, singularmente desde la Pasarela de la Cartuja hasta el Puente de la Barqueta.

En este caso, la infraestructura sí se había inaugurado en su día, pero posteriormente ha sufrido un extraordinario deterioro, por lo que hemos **formulado** a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, además de un recordatorio sobre sus competencias en materia de conservación, protección y mejora de los bienes de las Corporaciones Locales, una Recomendación a fin de que manifieste su compromiso para que, en el próximo ejercicio presupuestario, se establezca la dotación necesaria para aprobar y ejecutar el proyecto de arreglo del paseo Rey Juan Carlos I y, asimismo, Sugerencia para que proceda, con la mayor brevedad posible, a realizar las mínimas obras de conservación que sean necesarias para que el viario resulte transitable en condiciones de seguridad.

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 conveniente, 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 conveniente, 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”*.

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