



1.12.2.2.2 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.

...

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 social de ejecutar y poner en servicio esta infraestructura, ofreciendo una solución técnica a la demanda de movilidad existente en esta zona.

...

3. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS

3.2 De las quejas remitidas a otras instituciones similares

3.2.11 Urbanismo, obras públicas y transporte

Ante la **contaminación acústica** que provoca el tráfico rodado, el interesado de la queja 15/0876 proponía como solución provisional -hasta que no se instalen unas pantallas acústicas en la S-30, a la altura de la barriada García Lorca de Sevilla y dado que los vecinos no podían soportar el ruido- que se colocara un radar de control de velocidad que aminorara los ruidos de los vehículos. Dado que el radar propuesto debería acordarlo, en su caso, la Dirección General de Tráfico, remitimos la queja a la Defensora de las Cortes Generales.

También se ha remitido a la Defensora del Pueblo la queja 15/2690 en la que el reclamante, Vicepresidente de una asociación de personas con y sin diversidad funcional, nos exponía que una de sus asociadas sufrió una discriminación a causa de su discapacidad al solicitar un **autobús adaptado** para el trayecto Sevilla-Plasencia (Cáceres) que cubre una determinada empresa concesionaria, único medio de transporte entre dichas localidades ya que no hay tren. El caso es que, tras avisar con antelación que deseaba viajar el día 29 de Mayo de 2015 y realizar diversas gestiones, finalmente le indicaron que no había vehículo adaptado. Por ello, pedía nuestra intervención para que fuera aplicado 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, y no se produzcan este tipo de discriminaciones. La línea de autobuses Sevilla-Plasencia queda fuera de los límites de nuestra Comunidad Autónoma. Por tal motivo se procedió a la mencionada remisión.

3.3 De las quejas rechazadas y sus causas

3.3.3 No irregularidad

En **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes**, 24 quejas no fueron admitidas a trámite al no apreciarse irregularidad por parte de la Administración. En la queja 15/5471 la reclamante nos exponía su disconformidad con la construcción del carril bici en Jerez de la Frontera (Cádiz) por entender que la forma en que se estaba construyendo dificultará el tráfico por la población, además de ocasionar situaciones de peligro para los