

# Raíles “fantasmas” en nuestras ciudades

Por decisión política, la ciudadanía financia y las administraciones diseñan y ejecutan tranvías que, o no se culminan, o no se ponen en funcionamiento, o, por su escaso uso, resulta inviable su mantenimiento.

Durante este ejercicio hemos iniciado distintas quejas de oficio ante el extraordinario escándalo que supone que costosas infraestructuras de transporte, financiadas con los esfuerzos de la ciudadanía y que, en principio, suponían una apuesta por la movilidad sostenible en aras a facilitar el transporte de miles de usuarios, mejorando su calidad de vida, logrando eficiencia en la movilidad y disminución de la contaminación atmosférica, no hayan sido puestas en funcionamiento, o hayan dejado de estarlo después de prestar servicio durante un breve espacio de tiempo.

El asunto es grave y daña el modelo de administración al servicio de la ciudadanía ante una población atónita que no entiende cómo se pueden gastar decenas y decenas de millones de euros en ejecutar distintos tranvías en ciudades de nuestra Comunidad Autónoma e, inmediatamente, con toda la infraestructura en situación de estar en funcionamiento y después de haber condicionado el diseño del espacio público para destinarlo a esta finalidad, ante la falta de rentabilidad del servicio, no se ponen en marcha.

Basta para ello traer a colación la situación del tranvía de la ciudad de Jaén (queja 13/1705), con un coste cercano a los 100 millones de euros, cuya ejecución ha afectado a importantes áreas públicas

de la ciudad y que, ante su paralización, podría sufrir un importante deterioro.

No digamos el supuesto del tranvía de Vélez-Málaga (queja 13/2152), que después de un corto periodo de funcionamiento ha sido alquilado, en



este pasado ejercicio, a Australia donde prestará servicio en el área metropolitana de Sydney, mientras la costosísima infraestructura queda en desuso como si, de pronto, hubiera vuelto la década de 1960, cuando los ciudadanos encontrábamos raíles sin uso al haber retirado los tranvías como modo de transporte, apostando por el tráfico rodado. ¿Realmente esta situación es sostenible?.

Tampoco constituye un modelo de actuación la situación de abandono, cuando ya estaba ejecutado el 75% de su desarrollo, del tranvía de Alcalá de Guadaíra (**queja 13/2983**), por cuyo motivos hemos iniciado, también, una actuación de oficio, ya que, además, su paralización está motivando que se hayan empezado, también en este caso, a deteriorarse sus infraestructuras e instalaciones. Así, se han invertido 79,5 millones de euros abonados por la ciudadanía sin que, en el 2014, se contemple partida presupuestaria para terminar unas obras cuyo gasto aumentara, al menos, en casi otros 27 millones y sin que se tenga la certeza de cuándo se van a aportar. Además, cabe preguntarse si, una vez terminadas las obras y conseguido todo el material móvil ¿tendrá el mismo destino que los de Jaén o Vélez-Málaga?

**¿Se van a tomar decisiones que reconduzcan la situación hacia una salida técnica, funcional y económicamente viable?.**

Esperamos que la respuesta a esta pregunta sea negativa y, al menos, el esfuerzo de la ciudadanía, esta vez, se vea compensado cuando llegue el momento de su puesta en funcionamiento con un buen servicio a los usuarios.

En fin, también tenemos que mencionar las importantes dilaciones que, por diferentes motivos, se han venido produciendo en la puesta en servicio del tranvía de la Bahía de Cádiz (**queja 13/4209**), en el que el primer tramo funcionará entre San Fernando y Cádiz, cuya previsión de entrada en funcionamiento está condicionada a la firma de un protocolo con ADIF para 2014, y en lo que concierne a la puesta en servicio de la línea completa, Chiclana de la Frontera-San Fernando-Cádiz, está prevista para 2015.



Respecto de su puesta en funcionamiento parece que, desde un punto de vista financiero, estaría asegurada correspondiendo su explotación a la Junta de Andalucía.

Los problemas se han centrado en las mencionadas dilaciones, ya al parecer resueltas, y está pendiente de la firma del imprescindible Protocolo de Colaboración de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía) con ADIF.

Según el informe recibido de la mencionada Agencia, el borrador del protocolo de colaboración fue remitido el 30 de marzo de 2012 y reiterado, ante la falta de respuesta, con fecha 21 de junio y 30 de octubre de ese mismo año.

Desconocemos la posición de ADIF, pues sólo tenemos información de una de las partes, pero desde aquí, y cualquiera que sean los motivos por los que no se ha firmado el protocolo, hacemos un llamamiento a las partes para que, desde los principios que informa el texto constitucional y estatutario, de buena fe, colaboración, coordinación y lealtad institucional, asuman cada uno sus responsabilidades y garanticen la puesta en funcionamiento y continuidad del tramo entre San Fernando y Cádiz.

*Para saber más:*

*Separata "URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS": Pág. 7  
"Derechos relativos a la ordenación del territorio y el urbanismo"*