

ABC SEVILLA-ALBERTO G. REYS/EDUARDO BARBA-08.11.2019

a red de metro de Sevilla ha salido del cajón. El alcalde, Juan Espadas, la consejera de Fomento de la Junta de Andalucía, Marifrán Carazo, y el ministro del ramo, José Luis Ábalos, han llevado a cabo discretas negociaciones en los últimos meses para acometer en los próximos años la línea 3, que todos han defendido públicamente como la más rentable.

ABC ha tenido acceso al estudio técnico elaborado por la Agencia de Obra Pública de la Consejería de Fomento para justificar esta inversión, cifrada exactamente en 1.179 millones de euros para una población de 151.581 habitantes en un radio de 500 metros en cada estación prevista. Se trata de la conexión entre Pino Montano y Los Bermejales, un trazado estratégico actualmente para las administraciones porque el crecimiento de la ciudad por la zona Sur está siendo muy rápido y necesita un plan de movilidad urgente.

El Estado ha puesto en marcha ya la ampliación del puente del Centenario por este motivo, una decisión no exenta de polémica porque los túneles de la SE-40 se consideran prioritarios, pero que está directamente relacionada con la expansión de Palmas Altas, donde ya está en funcionamiento el centro comercial más grande de Andalucía, Lagoh, y tiene licencia de obra la promotora Metrovacesa para construir un nuevo barrio de 2.800 viviendas. Además, se prevé que la Ciudad de la Justicia se traslade a la actual sede de Abengoa en tres años, para lo que el sector ha exigido un plan serio de transportes públicos.

En este contexto, los técnicos de las tres instituciones implicadas se han sentado de manera silenciosa estos meses para actualizar la red de metro y estudiar cuáles son las opciones más rentables desde dos puntos de vista, el económico y el social. El informe al que ha tenido acceso este periódico explica que la línea 2 tendría 86.324 viajeros al día y costaría 1.210 millones, mientras que la 4 tendría 94.312 con un coste de 1.316 millones. Frente a estos datos, la línea 3 se garantiza una media de 100.268 viajeros diarios por 1.179 millones, lo que quiere decir que en su interconexión con la línea 1 en el Prado el metro alcanzaría los 30 millones de usuarios al año. La inversión se amortizaría en solo cinco años y el metro pasaría a tener 68,7 kilómetros de longitud y 82 estaciones para una población de 614.000 habitantes tras una inversión total de 4.364 millones de euros.

El estudio sostiene que, por tanto, la 3 «es la línea con mayor estimación de demanda, así

como mayor volumen de población servida». Además, «es la que presenta mejores ratios de eficiencia de la inversión (viajeros/kilómetros y demanda/inversión)», así como la de «mejor ratio de cobertura de su explotación (ingresos/gastos de explotación)». Estos datos avalan, en consecuencia, la rentabilidad económica. Pero el documento detalla también los beneficios sociales de la línea 3 explicando que «en su recorrido norte discurre por dos de los distritos municipales de Sevilla más poblados: Distrito Norte (Pino Montano) y Macarena suman 155.000 habitantes». A esto hay que añadir los equipamientos públicos a los que daría cobertura, concretamente «dos principales centros hospitalarios de Sevilla (Virgen de Macarena y Virgen del Rocío)» y a «importantes centros universitarios (Virgen Macarena, Prado y Reina Mercedes)». Igualmente, el informe valora «la intermodalidad con la línea 1 en el Prado de San Sebastián», que «arroja una población servida, sólo en la ciudad de Sevilla, de 320.000 habitantes, lo que equivale al 45% de su población». Sin embargo, este estudio, que se hizo durante el anterior gobierno del PSOE en la Junta y del PP en Madrid, está siendo revisado actualmente para adaptarse a la citada expansión de la ciudad hacia el Sur.

En el documento se especificaba que el tramo prioritario era el Norte dada la «viabilidad técnica y de demanda para desglosar la línea 3 en dos tramos, con previsión de puesta en servicio en dos fases: una primera entre Pino Montano-Prado, y la segunda entre Prado-Bermejales».

Actualmente, «el tramo norte es el que concentra mayor volumen de población. La población servida (118.855 habitantes) equivale al 78% de la población servida de L3», mientras que en el tramo sur se concentra solo el 22% de los usuarios potenciales de esta línea. A este respecto, el informe señala que «con la construcción del tramo norte de línea 3 (Pino Montano-Prado) y la línea 1, que es la que está en servicio, se alcanza el 40% de la población» de la capital. Es decir, con 7 kilómetros de longitud y 12 estaciones «se consigue que 4 de cada 10 sevillanos sean potenciales usuarios del Metro» y «la suma de la demanda de viajeros de la Línea 1 más la estimada en el tramo preferente de línea 3 permitiría duplicar en la práctica el volumen de usuarios del suburbano, hasta 30 millones/año».

Sin embargo, las circunstancias han cambiado tras los proyectos aprobados en Palmas Altas y la línea 3 se está actualizando para adaptarse a la nueva situación, ya que, según las fuentes consultadas por este periódico, lo que ahora se baraja es acometer la línea completa con la intención de dar cobertura en los próximos años a Lagoh, la Ciudad de la Justicia y el barrio Isla Natura, que estará terminado en 2026 con 9.000 habitantes.

De hecho, en los próximos días está fijada una reunión entre la consejera y el alcalde para cerrar un acuerdo entre administraciones para las infraestructuras prioritarias de la ciudad. En este sentido, el metro y el tranvía se consideran básicas y también está decidido por todas las

partes que la línea 3 hay que hacerla completa, mientras que la 2 hay que analizarla junto con el tranvía en su conexión con Nervión y San Pablo en dirección a Sevilla Este.

Esa es la razón por la que Fomento ha presupuestado este año 619.000 euros para la revisión del proyecto del metro. A partir de este informe revelado por ABC, la idea es empezar a ejecutar la obra en 2021. El acuerdo está cerrado entre el alcalde, la Junta y el Gobierno Central, ya que al plan le dio el visto bueno Íñigo de la Serna, que fue ministro de Fomento con Rajoy, y el actual responsable, el socialista Ábalos, no se opondrá a lo que le pide Espadas. Esto es: hay un pacto por el metro, que hasta ahora no se ha querido difundir, entre los dos grandes partidos.