

Manuel Jesús Florencio

La ampliación a Santa Justa no falta, ni siquiera como mera hipótesis, en ninguna de las ocho alternativas de transporte de alta capacidad estudiadas

El autobús de tránsito rápido (BTR) es desechado pese a ser dos veces más barato que las más baratas de las opciones restantes

La alternativa seleccionada es la que convierte las tres líneas de Metro pendientes en meros tranvías en superficie

El tranvía quedaría como único medio de penetración al Casco Histórico y consolidado como el gran sucedáneo del Metro (Metrocentro)

Se plantea reducir a sólo 7 kilómetros el trazado subterráneo de las tres líneas de Metro pendientes al tiempo que construir ramales propios para Santa Bárbara y el Pítamo

La quiniela, como sabe la inmensa mayoría, es un juego de azar que consiste en adivinar los resultados de quince partidos de fútbol de equipos de Primera División: se marca en el casillero un 1 cuando se piensa que ganará el equipo que juega en su campo; una equis cuando se cree que habrá empate, y un 2 cuando la idea es que va a ganar el equipo visitante.

Metafóricamente, el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Sevilla impulsado por Espadas es como una quiniela compuesta por ocho partidos en la que la apuesta fija sobre seguro como ganadora es siempre la ampliación del tranvía, por lo cual habría que marcarla con un 1. A efectos de la denominada Red de Transporte de Alta Capacidad es la opción que juega con la ventaja del campo propio, de ser el equipo local, el equipo del alcalde.

Simulación de la ampliación de la línea del tranvía hasta Santa Justa

Al igual que en un artículo anterior llegamos al extremo de preguntarnos qué es un Metro debido a los eufemismos usados por los redactores del PMUS, en este caso tendríamos que preguntarnos si este Plan de Movilidad (pagado a través del Ayuntamiento por los sevillanos con sus impuestos) está dedicado a Sevilla capital, ya que invade competencias de otras administraciones y entidades y se extralimita más allá del ámbito municipal.

Y es que los redactores del PMUS también se ocupan de criticar el servicio que fuera de la capital prestan Renfe con el Cercanías y el Consorcio Metropolitano de Transportes con los autobuses del alfoz; y en 59 (el 16,57% o una de cada seis) de las 356 páginas del documento de Propuestas (desde la 110 a la 169), a diseñar ocho alternativas de lo que denominan transporte público de alta capacidad mediante combinaciones de tranvía, autobús de tránsito rápido (BTR o BRT) y Metro, pero con la denominación equiparable e intercambiable de Metro ligero en superficie y Metro ligero subterráneo, que cobrará todo su sentido como ya apuntamos en un informe previo y veremos más adelante.

Los técnicos van puntuando cada combinación conforme a criterios como los que citamos anteriormente de velocidad comercial, número de viajeros que caben en cada uno, costes operativos....Obsérvese de nuevo que el humilde autobús normal, ése que forma parte de seis líneas de Tussam que transportan más pasajeros que el tranvía, ni está ni se le espera.

OCHO ALTERNATIVAS

En esas ocho combinaciones siempre hay un 1 fijo porque aparece en todas: la ampliación de la línea del tranvía hasta Santa Justa, el proyecto estrella de Espadas. Ni siquiera como mera hipótesis los redactores del PMUS plantean al menos una en que no se ejecute o sea sustituida por otra opción o alternativa.

No sólo aparece en todas, sino también en alguna más como prolongación hasta Torretriana, y también hasta San Jerónimo y la ciudad sanitaria. El autobús de tránsito rápido (BTR) es desechado de inmediato: no pasa el corte tras la primera alternativa, como si se hubiera incluido simplemente a modo de coartada.

Por tanto, en la práctica estas ocho alternativas quedan reducidas a un mero ejercicio de

acompañamiento del tranvía por parte del Metro, en calidad éste de actor secundario y aquél como protagonista principal del PMUS de Espadas.

El proyecto de ampliación del tranvía hasta Santa Justa

En una especie de juego de variaciones, combinaciones y permutaciones, se trata de evaluar el posible resultado de cómo mezclar total o parcialmente las tres líneas de Metro pendientes con lo único inmutable: la ampliación del tranvía, la condición "sine qua non" del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Y en ese juego se desemboca también, como cabía esperar, en el extremo de que Sevilla se quede sin las tres líneas de Metro ya proyectadas, porque en la hipótesis de que todas discurrieran en superficie funcionarían como otros tantos tranvías.

COMPETENCIA DE LA JUNTA

Dado que la competencia de la red de Metro es de la Junta de Andalucía, cabe preguntarse por qué los redactores del PMUS han dedicado buena parte de su tiempo, pagado por los contribuyentes sevillanos, a tal ejercicio teórico de quita y pon de las líneas del suburbano en función de la ampliación de la línea del tranvía.

Si hubieran dedicado su tiempo y nuestro dinero a concentrarse en las competencias municipales y en el ámbito local del Plan de Movilidad quizás no hubieran necesitado los años que han empleado en redactarlo. Y puede que hasta Espadas lo hubiera tenido en plazo para la convocatoria de subvenciones del IDAE en vez de tener que tragarse el sapo político de recurrir al PMUS de Zoido, que tanto denostó cuando era el líder de la oposición.

Espadas (izquierda) con su antecesor, Juan Ignacio Zoido

Como en política no hay nada gratuito ni sucede al azar, podría pensarse que con esta quiniela del tranvía+Metro el equipo redactor del PMUS no sólo se alinea con el alcalde converso a la causa tranviaria, tal como vimos en el artículo 'Repensar el Metro'

<https://www.manueljesusflorencio.com/2019/07/repensar-el-metro-de-sevilla/>

sino también trasladar a la opinión pública el mensaje de que se pueden hacer más ampliaciones de la línea del tranvía (ejemplo, hasta Torretriana, San Jerónimo y la ciudad sanitaria) e incluso que las tres pendientes de Metro se pueden sustituir perfectamente por otras tranviarias y a menor coste.

Esta demostración teórica tiene, sin embargo, un riesgo: que se la tome en serio la Junta de Andalucía y le ceda a Espadas la ejecución y el pago de esa red de tranvías porque, que sepamos, el Gobierno andaluz es el que tiene las competencias sobre el Metro y el que paga la mayor parte de su factura, pero el tranvía le compete al Ayuntamiento, que tendría que pagarlo con el dinero de los sevillanos, salvo sablazos a Bruselas o/y Madrid.

UNA POR UNA

En los siguientes cuadros he resumido las ocho alternativas de la Red de transporte público de alta capacidad diseñada por los técnicos del PMUS y marcado con un asterisco la sexta, que es por la que ellos apuestan: