

Esos niveles de uso del transporte publico tienen que ver, entre otros factores, con la oferta que se le plantea al ciudadano .La comparación deja a Sevilla a uno niveles raquíticos, y ya no solo en la red de metro, donde frente a las 12 líneas de Madrid, las 11 de Barcelona o las tres de Valencia, Sevilla se tiene que conformar con una línea; sino una materia de tranvías – la capital de España dispone de 4 líneas, , Barcelona, de 6 y Valencia, de 3, frente a la única línea tranviaria que no llega a 3 kilómetros del metrocentro sevillano- cercanías y autobuses. En el caso de los autobuses, aun teniendo en cuenta que la extensión de las áreas de Madrid y Barcelona es mucho más amplia, la comparación resulta suficientemente elocuente para mostrar la diferencia de la oferta. En la capital española según los datos del citado observatorio, hay 691 líneas de autobuses, entre urbano y metropolitano; en Barcelona. 706 y en Sevilla, 111 que son menos que las que suman Málaga, 118, o el área de Mallorca, 143. En autobuses, Sevilla supera, eso si, las 108 líneas de Valencia y las de Zaragoza.

Si estos datos reflejan una oferta de transporte publico muchos menores de que en otras áreas urbanas, las decisiones tomadas en los últimos meses por la Junta de Andalucía que la situación no solo va a cambiar sino que empeora y que la posibilidad de usar el transporte publico se reduce. La Conserjería de Fomento, dirigida por Elena Cortes, representante de IU-CA coalición que ha hecho de la lucha por esa movilidad sostenibles una de sus banderas, ha reducido al 50% los servicios de mejora introducidos en la red de autobuses cuando se creo el Consorcio de Trasportes en 2002.

Eso significa que hay menos autobuses en las hora valle y en el servicio nocturno de 10 líneas que conectan Sevilla con municipios como la Puebla de río, Coria del Río, Isla Mayor, Mairena del Aljarafe, Palomares del río, Almensilla, Huelva, Pilas....Aparte de las consecuencias de la decisión para las empresas del sector- que dejaran de percibir tres millones de euros- y el empleo- unos 40 trabajadores pueden quedarse en el paro- los vecinos de los municipios afectados tendrán que recurrir mas al coche privado para moverse por el área metropolitana.

Pero esa medida, explicada por la necesidad de hacer frente a la importante deuda que acumula el consorcio del área de Transportes Metropolitano, deriva en parte por los impagos de los ayuntamientos, no es la única. A la reducción de las líneas de autobuses se suma que la Junta no ha sido capaz, desde que en 2006 aprobó el plan metropolitano de transporte publico, reclamadas desde el sector para reducir su dependencia del estado de trafico y , al garantizar mas los horarios, fidelizar a usuarios.

Si el servicio de autobuses públicos se reduce, las otras alternativas de transporte público metropolitano no tienen siquiera previsiones de futuro. El desarrollo de las líneas tranviarias, tanto en el aljarafe, como las de Dos Hermanas, e incluso las de Alcalá de Guadaira esta paralizada en base al recorte en las inversiones llevada a cabo, por la Junta en sus presupuestos que, en este ejercicio, no destinaban ni un euro a su desarrollo. El caso de tranvía de Alcalá de Guadaira es el mas grave, porque esta ejecutado en un 80% solo le falta por concluir el tramo de la universidad de Pablo de Olavide