

Sevilla / 24/05/2020

Manuel Jesús Florencio

Por un gran sentido de la oportunidad o del oportunismo, por un fino olfato político, por gozar de información privilegiada, por casualidad o por un poco de todo o por todo eso a la vez, lo cierto es que Espadas se dio trazas para pedir el 13 de marzo, es decir justo en la víspera de la declaración del estado de alarma por causa del coronavirus, una subvención a la UE (con cargo a los fondos Feder) de 19.608.000 euros para la primera fase de la ampliación del tranvía (desde la estación de San Bernardo hasta el centro comercial Nervión Plaza), en la que el Ayuntamiento desembolsaría el 20% restante (4.902.000 euros).

¿Tiene sentido todavía, si es que alguna vez lo tuvo, dedicar en la catastrófica situación actual 24,5 millones de dinero público, entre europeo y municipal, a la primera fase de la redundante ampliación del tranvía cuando el coronavirus ha cambiado las condiciones del transporte en las grandes urbes y está obligando a revisar el modelo existente, tanto en este campo como en todos los de la vida? ¿Tiene sentido la huida hacia adelante de Espadas con el tranvía redundante cuando el confinamiento por el Covid 19 y el miedo al contagio en los transportes colectivos han provocado en tan sólo dos meses (desde mitad de marzo a mitad de mayo) una desbandada de usuarios y el hundimiento de los ingresos de Tussam en al menos 14 millones de euros?

El proyecto de ampliación del tranvía en dos fases (San Bernardo-Nervión Plaza primero y Nervión Plaza-estación de Santa Justa después) tiene un coste total estimado superior a los 49 millones de euros y, aparte de solaparse en superficie con el Cercanías de Renfe que discurre soterrado y de suplir el servicio que ya prestan en conjunto una decena de líneas de autobuses de Tussam, carece de justificación económica, como pone de manifiesto el mismísimo Plan Especial y el Estudio Ambiental ¿justificativo? redactado por la consultora Ayesa, tal como vimos en el informe 'Ampliación del tranvía: 117 millones de euros de déficit de entrada', publicado en Viva Sevilla el 1 de mayo de 2018 y al que para mayor amplitud de detalles remito al lector.

DINERO INVISIBLE

En síntesis, Ayesa calculó que los costes globales de ampliar en 1,7 kilómetros la línea del tranvía desde San Bernardo a Santa Justa, más los de operación y mantenimiento hasta el año 2052, superarán en 117,4 millones de euros a los ingresos. Para tratar de justificar como sea el proyecto se ha recurrido a valorar económicamente intangibles como el ahorro de tiempo que generaría el tranvía (se le atribuye a este concepto ¡245 millones de euros!) y el de las emisiones de gases contaminantes (10,4 millones), como si ese supuesto dinero invisible pasara a engrosar las arcas de Tussam.

Los estudios de viabilidad realizados por la consultora de José Luis Manzanares omiten de forma escandalosa las estadísticas completas de viajeros transportados por el tranvía al reflejar tan sólo los del periodo 2009-2011 para poder presentarlo así como un éxito al decir: "los datos de explotación están poniendo de manifiesto cómo este nuevo modo de transporte ha conseguido incrementar, de manera notable, su participación en el transporte de personas dentro de la ciudad". La realidad, sin embargo, es bien distinta: en los últimos nueve años (2011-2019), el tranvía ha tenido cada vez menor utilización y ha perdido 1,2 millones de viajeros, a un promedio superior a 133.000 anualmente, de modo que su demanda se reduce ya a 10.082 usuarios/día. Según expertos en transporte, la construcción de una línea de tranvía sólo se justifica cuando la demanda diaria está comprendida entre al menos 30.000 y 150.000 pasajeros. Esos números lo dicen todo, pero Espadas los ignora de forma deliberada, en su quijotesco plan de "sostenella e no enmendalla".

### FACTURA AÑADIDA

A los 49 millones de euros de coste de construir la infraestructura habrá que añadir el de los trenes. Los redactores del proyecto plantean la compra de tres convoyes para la primera fase de la ampliación y de dos más para cuando se complete la misma. En total, pues, cinco. ¿Y cuál podría ser su importe futuro? Veamos. En 2015, el fabricante CAF, suministrador de las unidades en circulación del tranvía sevillano, vendió 21 vehículos del modelo Urbos 3 con tecnología ACR-Freedrive (similares a los de Sevilla, con cinco módulos y, para entendernos aunque no sea muy apropiado expresarlo así, sin catenaria) por 83 millones de euros, por lo que cada tren costó 4 millones en números redondos. A la ciudad de Nantes le vendió ocho trenes por 22 millones, con lo que en este caso el coste de cada tren salió por 2,75 millones. Si, dado el tiempo transcurrido, hacemos una estimación de 3 millones por unidad, el coste de los cinco trenes para dar servicio a la ampliación del tranvía sería de 15 millones. Sumados a los 49 millones de la infraestructura (vías y otros), elevarían la factura a 64 millones de euros.

Como anteriormente Monteseirín se gastó del orden de 93 millones en el tramo Plaza Nueva-San Bernardo, la línea extendida hasta Santa Justa (un total de 6 kilómetros en números redondos) supondría un coste de al menos 142 millones de euros, sin contar el de los trenes, antiguos, actuales y futuros. Piensen cuánto se podría haber hecho y hacer con ese dinero, antes y después del coronavirus, en una ciudad como la nuestra, con media docena de barrios entre los más pobres de España y cien mil sevillanos en riesgo de exclusión social, y máxime sabiendo todos que el tranvía es redundante con el Metro y el Cercanías, o sea perfectamente prescindible y no esencial.

Para tratar de justificar la ampliación, los redactores del proyecto hicieron una comparación entre el tranvía, que sólo tendría que recorrer los citados 6 kilómetros, y las líneas de autobuses de Tussam C-1 y C-2, cada una de las cuales recorre 14,43 kilómetros. Y estimaron que con los cinco trenes del tranvía se podrán transportar un máximo de 2.614 viajeros a la hora (una media de 522 por cada unidad, que haría dos recorridos durante ese periodo de tiempo), mientras que los catorce autobuses que darían servicio a las líneas C-1 y C-2 (en más del doble de distancia) tendrían una capacidad de 1.600 pasajeros/hora (114 de media cada autobús).

### PRECEDENTE COMPARABLE

Casualmente, el pasado 28 de febrero (2020) Tussam culminó la adquisición de catorce autobuses, cantidad que coincide con la tomada como referencia por los redactores del Plan de ampliación del tranvía. Se trata de vehículos de gas natural comprimido (GNC), un carburante mucho más ecológico que los tradicionales. La inversión fue de 4,5 millones de euros: en nueve autobuses Scania de 12 metros de longitud y habitualmente con capacidad para unos 85 viajeros ( $9 \times 85 = 765$ ) y en cinco articulados de 18,75 metros de Man, con capacidad para 142 viajeros cada uno ( $5 \times 142 = 710$ ). En total estos catorce autobuses ecológicos podrán transportar 1.475 viajeros/hora.

Hagamos unas simples reglas de tres: con los 15 millones de euros que costarían las cinco unidades para la ampliación del tranvía (capacidad, 2.614 pasajeros/hora) se podrían comprar 47 autobuses tipo GNC que podrían transportar 4.916 viajeros/hora, casi el doble que el tranvía. Y si en vez de gastar 64 millones en las vías y en los trenes del tranvía hasta Santa Justa se dedicara ese dinero a autobuses ecológicos en la misma proporción que los comprados por Tussam el pasado febrero (los catorce por 4,5 millones), el dinero daría para adquirir nada menos que 199 autobuses (la flota actual de Tussam es de 410, por lo que se podría incrementar en un 48,5%) con capacidad para transportar 20.977 pasajeros/hora.

## FACTOR DIFERENCIAL

Y hay un factor diferencial importantísimo. Mientras que con los 64 millones de euros que habría que gastar para, a la postre, poner en servicio tan sólo cinco trenes más del tranvía y que únicamente podrían circular a lo largo de los 6 kilómetros entre la Plaza Nueva y Santa Justa, con los 199 autobuses que se podrían adquirir por ese mismo dinero se podría reforzar el servicio e incrementar la frecuencia de paso en cada línea de Tussam o en las que en cada momento hiciera más falta y beneficiar a todos los barrios de la ciudad. Esto es aún más destacable en la era del transporte público marcada por el coronavirus, la mascarilla obligatoria en los viajes y la limitación del aforo, ya que disponer de más autobuses permitiría recoger más viajeros en menos tiempo y paliar así las restricciones impuestas por la pandemia.

Justamente por eso el Covid-19 ha convertido en todavía más papel mojado argumentos y datos del proyecto de ampliación del tranvía presentado a la Unión Europea, el cual ha quedado más desfasado que antes. Debido al Covid 19, con la entrada del mes de mayo el aforo máximo permitido por unidad tranviaria es de 90 pasajeros, por lo que si la línea del tranvía ya estuviera ampliada y en servicio los cinco trenes previstos, a razón de dos viajes /hora cada uno su capacidad máxima de transporte sería de 900 viajeros/hora en vez de los 2.614 que calcularon los redactores del proyecto. Así pues, un gasto de 64 millones para incrementar la capacidad de transporte en la era del coronavirus en 900 viajeros cada hora.

Por lo que se refiere a los autobuses, el aforo máximo permitido tras la pandemia es de 35 viajeros para los de 12 metros de longitud y de 50 para los de 18 metros. Por tanto, si los 64 millones de euros de coste estimado para la ampliación del tranvía y sus cinco trenes se dedicaran a la compra de autobuses en la misma proporción que en la adquisición del pasado febrero (nueve de doce metros y cinco articulados de dieciocho en cada catorce unidades), esos vehículos podrían transportar con la limitación de aforo por el coronavirus 8.035 pasajeros/hora, nueve veces más que el tranvía ampliado. La proporción en favor del autobús ecológico incluso se incrementaría en un punto con las actuales limitaciones de aforo.

Con estos datos se pone de relieve una vez más que el proyecto-estrella de Espadas para las pasadas elecciones municipales (se lo tumbó la oposición, el ahora arrepentido Ciudadanos incluido) de ampliar el tranvía redundante carece de sentido y de lógica, sobre todo económica, y máxime tras la catástrofe provocada por el coronavirus. Si con una estimación de 2.614 viajeros/hora ya iba a tener un déficit a largo plazo de 117 millones de euros, de mantenerse de forma indefinida el aforo limitado por causa de la pandemia los números rojos podrían ascender

a 351 millones de euros, el equivalente a tres veces el gasto de Monteseirín en las faraónicas Setas de la Encarnación. ¿Acabará siendo el tranvía para Espadas el equivalente a lo que supusieron las Setas para Monteseirín?