VIVA SEVILLA / 18/7/2016

Un hecho insólito se ha producido la pasada semana en Sevilla: la patronal (CES) e Izquierda Unida (IU) ha coincidido en su rechazo, prácticamente con los mismos argumentos, al nuevo anuncio del alcalde de insistir en su idea de ampliar el tranvía desde San Bernardo hasta Santa Justa como proyecto estrella de su mandato y de redactarlo a lo largo del verano para licitarlo en septiembre, un asunto que ya abordamos en estas páginas el pasado 9 de mayo, en el informe “Tranvía al cubo”.

La paralización o ralentización de inversiones en grandes proyectos de infraestructuras desde el estallido de la crisis en 2008 con el fin de reducir el déficit público (líneas de Metro, el AVE Sevilla-Málaga por la campiña, los túneles del Guadalquivir para la SE-40, la conexión Santa Justa-aeropuerto, la ronda intermedia SE-35...) ha colocado al sector de la construcción en una difícilísima situación.

No hay mes en que desde alguna patronal provincial, regional o sectorial, o desde algún colegio profesional como el de los Ingenieros, se presenten informes sobre la drástica caída en la inversión en obra pública o listas de proyectos básicos aún pendientes de ejecución en Sevilla y Andalucía sobre los que alcanzar un mínimo consenso para, mediante su materialización, reactivar la economía y reducir nuestra elevada tasa de paro.

En este complicado contexto, cabría suponer que la patronal sevillana tendría que estar encantada por el anuncio de Espadas de lanzarse a ampliar el tranvía, un proyecto gaditano desde los tiempos de Monteseirín y a un coste estimado de entre 76 millones de euros (el cálculo de Zoido cuando era alcalde) y 40 millones (el inicial de Espadas).

Errores por duplicado

Sin embargo, la Confederación de Empresarios, que preside un constructor tradicional como Miguel Rus, se ha pronunciado tajantemente en contra del plan del alcalde y utilizando para ello argumentos de la más pura lógica económica: “Volvemos a caer en el error -dice en un comunicado- de gastar decenas de millones de euros en duplicar unas conexiones que ya

existen". Y añade: "Actualmente, las líneas de trenes de cercanías C-1, C-4 y C-5 ofrecen una más que amplia alternativa desde San Bernardo hasta Santa Justa, con frecuencias semejantes a la del tranvía, mientras que en superficie Tussam tiene destinados a este recorrido varias líneas de autobuses, y además la línea 1 del Metro cubre ya el trayecto San Bernardo-Eduardo Dato".

Por tanto, a juicio de la CES, carece de sentido gastar un dinero que no se tiene, y que habría que pedir (¿con qué justificación?) a Bruselas, en una infraestructura redundante en superficie con la ya existente en el subsuelo, mientras que el Ayuntamiento ni siquiera le recuerda a la Junta (¿será para no incomodar a Susana Díaz?) las tres líneas pendientes del Metro, que tendrían preferencia.

El hecho de que en vez de aplaudir al alcalde para tratar de participar de ese goloso pastel de entre 40 y 76 millones de euros que sería el tranvía, la CES subraye su innecesidad y redundancia y lo rechace supone toda una sorpresa y produce un cambio de percepción de la imagen que proyectan nuestros empresarios, ya no tan ávidos del negocio por el negocio y pronunciándose en función de la racionalidad de los proyectos y de la mejor utilización del dinero público, venga de Bruselas o de Madrid.

Con esta posición, aparentemente en contra de sus propios intereses y anteponiendo los colectivos, la patronal y su presidente, Miguel Rus, ganan credibilidad ante la opinión pública al demostrar un mayor sentido de la responsabilidad frente a la imagen de los aeropuertos sin aviones y los trenes AVE sin apenas pasajeros que ha quedado de la España del 'boom' inmobiliario.

Coincidencia

El diagnóstico de la CES ha coincidido con el de IU, probablemente porque ésta no es una cuestión ideológica, sino de sentido común. Por eso mismo sorprende mucho más la insistencia de Espadas, un político sensato y moderado, de convertir la ampliación del tranvía en el proyecto estrella de su mandato, sea o no sea necesaria o prioritaria. Habrá que remitirse a aquellas declaraciones en que le traicionó el inconsciente cuando dijo que algo tendría que hacer para que lo vieran los sevillanos antes de las próximas elecciones municipales.

Si ha habido una corporación en que la oposición más se haya esforzado en ofrecer alternativas en materia de transporte es ésta que preside Espadas: Ciudadanos elaboró un estudio sobre la reordenación de la zona azul y otro sobre la conexión entre Santa Justa y el aeropuerto, e IU presentó el pasado mes de mayo una moción muy bien construida para la puesta en valor de la Red de Cercanías como alternativa a la ampliación del tranvía anunciada por Espadas.

Curiosamente, el alcalde ha vuelto a la carga con el tema cuando Tussam había empezado ya a trabajar en el cumplimiento de algunos de los puntos de la moción de IU que aprobó el Pleno municipal hace dos meses, pero limitándose sólo a la mejora de la señalización y de la información en sus paradas de autobuses, para que los usuarios se enteren por fin de que en la ciudad existe una red de Cercanías ferroviaria con la que pueden conectar para desplazarse a un amplio arco de barrios extramuros gracias a sus cinco líneas y diez estaciones en el término.

Al igual que la CES, IU decía en su moción: “Con la actual red de Cercanías, la conexión entre San Bernardo y Santa Justa se realiza en cuatro minutos, con una frecuencia de paso de 10 minutos de media. Cabe preguntarse, por tanto, si es operativo y prioritario en este momento una nueva infraestructura por la superficie, como el tranvía, teniendo ya una subterránea como el Cercanías aun sin haber realizado un adecuado estudio técnico que defina la necesidad real de esta intervención, así como su ampliación planificada y orientada a una futurible red de tipología tranviaria, del mismo modo que en su día se hizo con el Metro. ¿No sería más prioritario y operativo, antes de acometer nuevas grandes obras, focalizar todos los esfuerzos en la ansiada integración tarifaria y en el billete único?”.

Prioridades

En vez de duplicar el trayecto San Bernardo-Santa Justa con un tranvía en superficie, si se construyera una doble vía para el único sentido de la línea circular C-4, que ahora permite ir desde Santa Justa hasta Sevilla Este en unos 6 minutos, los sevillanos no tardarían 20 minutos en dar toda la vuelta a la ciudad si quieren viajar en sentido contrario. Esa doble vía y una mejor organización de los horarios permitiría además, según la moción de IU, reducir en 40 minutos el viaje entre Sevilla Este y la Cartuja.

La doble vía del C-4, la creación de un billete único que permitiera integrar el Cercanías en la red de transporte de la ciudad, la construcción de aparcamientos seguros para bicicletas en las

estaciones ferroviarias o su entorno, la señalización combinada de todos los medios de transporte en las respectivas paradas, etcétera, etcétera, se antojan más urgentes y baratas que gastarse entre 40 y 76 millones de euros en conectar en superficie con un tranvía dos estaciones que ya lo están subterráneamente en tan sólo cuatro minutos con los servicios actuales de transporte.

Espadas aún no ha sabido explicar la relación coste/beneficio de un proyecto que por no convencer no convence ni a los que estarían más interesados en ejecutarlo: los empresarios.