



www.iusevillaciudad.org Octubre 2012. Número 2.065 comunicacion@iusevillaciudad.org

PARA IU EL METRO ES UNA CUESTIÓN DE ESTADO



El PP de Zoido en la provincia, ha intentado revolver el patio contra Izquierda Unida partiendo de una idea central que ha tratado de extender por los barrios: Izquierda Unida entierra el Metro de Sevilla. La estrategia estaba escalonada de manera integral y, en su parte institucional, incluía una moción en la Diputación Provincial y otra en el Ayuntamiento de Sevilla en la que venía a exigir a la Consejera de Fomento (Elena Cortés, de IU) que “todas y a la vez” o poco menos que IU enterraba el metro de Sevilla.

Pero el tiro le ha fallado porque los sevillanos, de la provincia y de la ciudad, no se dejan engañar tan fácilmente. Porque, según la Ley del Metro de 1975, el estado debe poner las infraestructuras –los túneles, las vías, la electrificación- y el Ayuntamiento, el material rodante. Y esa ley está en vigor. No obstante, teniendo en cuenta la evolución de la realidad autonómica, es comprensible interpretarla en positivo para que no recaiga sobre una única administración todo el esfuerzo. Y esa ha sido la postura de Izquierda Unida, tanto en la Diputación Provincial como en el Ayuntamiento de Sevilla, para contrarrestar la campaña engañosa del PP.

El acuerdo adoptado por unanimidad en el pleno del Ayuntamiento de Sevilla insta a la Junta de Andalucía y al Ministerio de Fomento del Gobierno de España a crear una comisión, en la que también esté presente el Consistorio, destinada a analizar la financiación para la ampliación de la red de metro y las necesidades de movilidad de la ciudad en sus distintos modos de transporte. “Apoyamos completamente este acuerdo y esperamos que el Gobierno haga lo mismo. Esta comisión tripartita será el mejor instrumento para trabajar en el futuro de la red de metro”, ha dicho Cortés, que ha considerado “un gran paso al frente” la apertura de un diálogo “serio y a fondo” sobre la cuestión, en la que “todos asumamos compromisos firmes ante la ciudadanía desde la transparencia”.

Con las líneas 2, 3 y 4 no puede pasar como con la línea 1. No puede pasar que la Junta asuma el grueso del proyecto. En un momento de estrechez presupuestaria como el actual, un metro debe ser un proyecto de Estado, con compromisos del Gobierno en la construcción y en la explotación, como ocurre en Madrid y Barcelona.

El metro de Sevilla constituye la mayor inversión acometida por la Junta en Sevilla capital y su área metropolitana. Además, la subvención de la Junta a la explotación de la línea 1 permite su equilibrio económico-financiero y la prestación del servicio con un precio que no se ha incrementado desde 2010. La línea 1 se ha consolidado con más de 45 millones de viajeros transportados desde su inauguración, contribuyendo a reducir el tráfico rodado en la capital y su área metropolitana en torno a 10.000 vehículos al día. En el último ejercicio, 2011, el incremento de la demanda (14,9 millones de usuarios, un 8,87% más) permitió superar incluso las previsiones establecidas en el modelo de equilibrio económico financiero.

