

17 MAYO 2016

Libro 75 N.º 2016.  
**SALIDA**

## MOCIÓN PARA LA PUESTA EN VALOR DE LA RED DE CERCANÍAS DE LA CIUDAD DE SEVILLA

AL EXCMO. AYUNTAMIENTO PLENO

El Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes - Convocatoria por Andalucía, al amparo de lo establecido en el artículo 97.3 y 91.4 del Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Entidades Locales, formula para su discusión y, en su caso, aprobación en el Pleno, la siguiente PROPUESTA:

El anuncio del alcalde, Juan Espadas, relativo a la licitación de la ampliación del tranvía hasta Santa Justa en 2017 vuelve a poner sobre la mesa el debate sobre la falta de infraestructuras en la ciudad y los problemas de movilidad que siguen sin resolverse.

El coste de esta actuación se calcula a priori en torno a unos 40 millones que el Ayuntamiento no tiene, que seguramente se incrementarían a lo largo de su ejecución y que, además, están condicionados a la llegada de fondos europeos.

Si bien es cierto que Sevilla arrastra carencias importantes de infraestructuras en materia de transportes y que la ampliación del tranvía o del metro son demandas históricas de la ciudad -que suelen reaparecer en los debates sobre los Presupuestos Generales del Estado cada año-, cada día surgen también más voces clamando por la puesta en marcha de alternativas de movilidad sostenibles, menos costosas y que pasan por aprovechar mejor o potenciar lo que ya existe.

En esta línea se enmarcan, por ejemplo, propuestas como la de aumentar las frecuencias entre los trenes de Cercanías o la de acercar TUSSEM a las paradas de éstos. Se trata de medidas que no son tan "visibles" para el ciudadano de a pie como una obra nueva, ni tan "vendibles" en términos mediáticos (al no haber cintas de inauguración que cortar), pero que pueden ser muy beneficiosas para la movilidad y el interés general de la ciudad.

Dentro de la mejora del servicio de Cercanías y de la red de transportes de Sevilla en general, es necesario estudiar las propuestas planteadas desde diversos colectivos ciudadanos como la asociación "sevillasemueve" y esta moción quiere dar respuesta a algunas de sus reivindicaciones.

La red de Cercanías, que está infrautilizada, es una gran desconocida para la mayoría de la población y eso que cuenta con cinco líneas y con un total de diez estaciones en nuestro término, cada una de ellas con diferentes potencialidades:

**DECLARACIÓN:** El presente expediente ha  
tenido entrada en el negociado de actas  
el día 17-05-2016  
a las 14:30 horas.

EL JEFE DEL NEGOCIADO



- **Santa Justa:** la principal estación de tren de la ciudad, punto de llegada de miles de viajeros y unión de las cinco líneas de cercanías.
- **San Bernardo:** zona de oficinas con varios campus universitarios a su alrededor, conecta el tranvía con Plaza Nueva, la línea 1 de Metro y diferentes líneas de TUSSEM.
- **Palacio de Congresos:** además del atractivo que pueda suponer FIBES, hablamos de una de las zonas más populosas de la ciudad y, a la vez, más alejadas del centro.
- **Padre Pio – Palmete:** situada en el entorno de barrios populares como Padre Pio, Palmete o La Plata, alejados igualmente del casco histórico.
- **Virgen del Rocío:** estación junto al hospital del mismo nombre, que genera un tráfico innegable, y junto al campus universitario de Reina Mercedes.
- **Jardines de Hércules:** situada junto a la barriada del mismo nombre en el Distrito Bellavista-La Palmera.
- **Bellavista:** estación ubicada casi en el centro del barrio y muy cerca del Hospital Nuestra Señora de Valme.
- **San Jerónimo:** se encuentra en el extremo más al norte de este barrio popular de la ciudad de Sevilla y muy alejado del centro histórico.
- **Estadio Olímpico:** parada que puede dar servicio tanto a las oficinas del Estadio Olímpico como a los eventos puntuales que allí se celebran, también está cerca de una de las entradas del Parque del Alamillo, espacio de esparcimiento durante los fines de semana de muchos sevillanos y sevillanas.
- **Cartuja:** fin de la línea de cercanías C2 situada a la altura de la avenida Marie Curie, no sólo puede dar servicio a trabajadores y trabajadoras de las múltiples empresas emplazadas en el Parque Tecnológico de la Cartuja, sino también a los estudiantes de las facultades de Ciencias de la Comunicación e Ingenierías.

A todas estas posibles conexiones dentro de la ciudad hay que sumar otras paradas proyectadas en Pino Montano, Calonge-Buen Aire, Infanta Elena, Guadaíra-Pablo de Olavide, El Pítamo o Pineda. Y tampoco podemos olvidar los enlaces con municipios cercanos a la capital (Dos Hermanas, Camas, Valencina, La Rinconada, Brenes...) o a otras localidades más alejadas (Sanlúcar la Mayor, Constantina, Lora del Río o Utrera).

Con la actual red de cercanías, la conexión entre San Bernardo y Santa Justa se realiza en 4 minutos con una frecuencia de paso de 10 minutos de media. Cabe preguntarse, por tanto, si es oportuno y prioritario en este momento una nueva infraestructura por la superficie, como el tranvía, teniendo ya una subterránea como el cercanías, aún 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 oportuno, antes de acometer nuevas grandes obras, focalizar todos los esfuerzos en la ansiada integración tarifaria y en el billete único?

Desde IU vemos más urgente y necesario hacer posible que quien llega a San Bernardo en bicicleta, tranvía, bus o metro pueda realizar transbordo con ese cercanías que ya existe; hacer posible que el turista que recalca en Santa Justa conozca que hay un cercanías desde esa misma estación que une diferentes puntos de la ciudad en los cuatro puntos cardinales y que, luego, pueda hacer transbordo con las diferentes líneas de TUSSAM de los barrios.

En definitiva, tal y como dice el título de esta moción, entendemos que hay mucho trabajo por hacer aún para poner en valor la red de cercanías.

El ejemplo más claro de que esta red está infrutilizada es el único sentido de la línea circular C4, que te permite ir de Santa Justa hasta Sevilla Este en unos 6 minutos, pero que te obliga a dar toda la vuelta a la ciudad si quieres ir en el sentido contrario tardando unos 20 minutos de media.

Que los horarios entre líneas no estén coordinados también es una muestra del poco provecho que se le saca a la red de cercanías. Pongamos como ejemplo un vecino de Sevilla Este que entra en su centro de estudio o de trabajo, situado en la Cartuja, a las 9 de la mañana... tendría que coger el tren a las 7:34 de la mañana (¡hora y media antes!). Evidentemente, ante este panorama, a uno no le queda otra que recurrir al vehículo privado.

Salida desde Palacio de Congresos (C4)	Llegada a Santa Justa (C4)	Salida desde Santa Justa (C2)	Llegada a la Cartuja (C2)	Entrada en el centro de estudio o trabajo
7:34	7:52	8:09	8:27	9:00

*Tabla de ejemplo de un estudiante o trabajador que viaja de Sevilla Este a la Cartuja.*

Con el simple hecho de reinstaurar el doble sentido en la línea circular C4, el trayecto del ejemplo anterior se reduciría a unos 40 minutos.

A esta ineficiencia de la red actual, hay que sumarle el tamaño de zonas como Sevilla Este, Alcosa o Cartuja y el problema de cómo llegar desde tu origen a las estaciones de cercanías. La creación de nuevas líneas de TUSSAM o la introducción de modificaciones en las existentes (en recorrido u horario) podrían ser algunas soluciones a esta cuestión.

Otro déficit a abordar es el de la señalización, algo que parece muy elemental pero que es sumamente necesario. Ante esto nos preguntamos: ¿Conocen los usuarios de TUSSAM



que algunas de sus paradas están junto a estaciones de cercanías? ¿Puede mejorarse la señalización en la estación de Santa Justa para propiciar e invitar al uso intermodal de TUSAM y Cercanías? ¿Puede facilitarse el acceso a la estación de Cartuja, no solo mediante la señalización de ésta dentro del Parque Tecnológico, sino también mediante la creación de un paso de peatones frente a su puerta de acceso que evite a los usuarios tener que realizar largos recorridos a pie? ¿Puede promoverse la instalación de aparcabici seguros en las estaciones, de tamaño acorde a la demanda de cada una, que favorezcan la intermodalidad bici - tren para potenciar el radio de acción de éstas?

Pero nada de esto serviría si no apostamos por una verdadera integración de todas las redes de transporte público existente: cercanías, metro, autobuses, tranvía y SeviCi. ¿Tiene sentido el anunciado BTR desde Blas Infante hasta la Cartuja si su tarifa no se integra con el metro y el cercanías?

Cualquier actuación de mejora pasa por la incorporación del Cercanías (dependiente de Renfe y del Gobierno central) en el Consorcio Metropolitano de Transportes, en el que participa la Junta, la Diputación y 45 municipios (entre ellos el de Sevilla capital). Cambiar la filosofía de este Consorcio es fundamental así como desterrar, de una vez por todas, la mentalidad competitiva entre diferentes instituciones por el bien de la ciudad y su área metropolitana. El ejemplo de Madrid es claro, el Consorcio de Transportes no tiene competencia sobre el Cercanías, aunque sí hay un acuerdo para el uso del billete integrado.

Apostar por el Cercanías y poner en valor su red es también caminar hacia los compromisos adquiridos en la última Cumbre del Clima celebrada en París. Se hace necesario superar la tradicional e ineficiente política de transportes, desarrollando en su lugar una política de movilidad sostenible para que los desplazamientos se realicen con un impacto ambiental positivo o en todo caso con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energéticas, y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Por último, leíamos en prensa el pasado mes de julio el titular "*La Gran Sevilla vuelve a la agenda del alcalde*". Esperemos que sea así de verdad, pero se trata de priorizar: centremos los esfuerzos en lo urgente (poner en valor lo que tenemos e integrar todos los medios de transporte en una tarifa) para, después, centrarnos en lo "secundario" (la ampliación de la red existente).

Por todo ello y en virtud de lo expuesto, el Grupo Municipal de Izquierda Unida Los Verdes – Convocatoria por Andalucía, viene a proponer, para su discusión y aprobación en Pleno, los siguientes

## ACUERDOS

**PRIMERO:** Instar al gobierno municipal a que inicie las negociaciones necesarias con el Ministerio de Fomento – Renfe y el Consorcio de Transportes de Sevilla para

llegar a un acuerdo que integre el Cercanías en la red de transportes con la creación de un billete único.

**SEGUNDO:** Instar a Renfe - Cercanías a que habilite el doble sentido de la línea circular C4.

**TERCERO:** Instar a ADIF a instalar aparcabicis seguros en el entorno de sus estaciones y a mejorar la señalética de las mismas.

**CUARTO:** Instar al gobierno municipal a que promueva, junto al resto de administraciones implicadas, la creación de un cuadro tarifario sencillo y social que invite al uso de los distintos modos de transporte integrados en la misma tarifa.

**QUINTO:** Trasladar al consejo de administración de TUSSAM la necesidad de estudiar diferentes propuestas de cara a integrar los autobuses urbanos con el Cercanías, como pueden ser:

- La señalización en las marquesinas de TUSSAM y en el plano de su red de las paradas y líneas de Cercanías en el entorno.
- El aviso en el sistema BUSSI de la posibilidad de hacer "transbordo" en una línea de Cercanías en las paradas que corresponda.
- La introducción de posibles cambios en la red de TUSSAM para acercar paradas o líneas a las estaciones de cercanías descritas en esta moción.

**SEXTO:** Instar al gobierno municipal a que inicie una campaña de promoción de la red de Cercanías existente para difundir su conocimiento entre la población.

**SÉPTIMO:** Trasladar estos acuerdos al Ministerio de Fomento, a Renfe-Cercanías, al Consorcio de Transportes de Sevilla, al consejo de administración de TUSSAM

**OCTAVO:** Trasladar estos acuerdos al conjunto de miembros de la Mesa de la Movilidad constituida en el Ayuntamiento con el fin de que sean debatidos, mejorados y ampliados en su seno.

Sevilla, 17 de mayo de 2016

**NO8DO**  
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA  
Grupo Municipal IULV-CA

**Daniel González Rojas**  
Portavoz del Grupo Municipal IULV-CA