



El II Foro Ingeniería y Ciudad celebró una jornada bajo el título 'Movilidad eficiente en Sevilla' en la sede del CICCIP. / El Correo

Nicol Jiménez
SEVILLA

►El II Foro Ingeniería y Ciudad ha reunido a un selecto grupo de expertos en infraestructuras y movilidad para analizar qué hacer para lograr una *Movilidad eficiente en Sevilla*. Fueron muchas las propuestas y las conclusiones, pero entre ellas hubo unanimidad en que las administraciones no han cumplido los planes aprobados, en que la ejecución presupuestaria en Sevilla ha sido escasa, en la necesidad de crear una autoridad metropolitana que ponga en orden esta planificación, no sólo de las infraestructuras, sino de la gestión de la movilidad, en que la red de Metro hay que abordarla con una visión metropolitana y en que en la ciudad hispalense se hacen tramos de líneas de metro o prolongaciones parciales del tranvía «por presión política», es decir, mirando más el posible resultado electoral que un plan de transporte y movilidad trazado en base a un modelo de ciudad para el futuro.

Otra opción hasta San Pablo

Abrió la jornada el doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y representante en Sevilla del CICCIP, Agustín Argüelles Martín, que destacó, como todos, la importancia del Metro. Las primeras propuestas llegaron en la mesa con Eduardo Gantes, exsubdirector de Operaciones Sur de ADIF y experto en transporte ferroviario; el parlamentario del PP Jaime Raynaud; Damián Álvarez, ex secretario general de Planificación de la Consejería de Fomento, y Enrique Naz, ex director gerente del Metro de Sevilla.

Gantes aseguró que Sevilla tiene tres aspectos «no resuel-

El otro mapa del Metro y del tranvía

Indalecio de la Lastra alegará contra la ampliación del Metrocentro por no convertir la vía de servicio de San Francisco Javier en un bulevar arbolado como marca el PGOU

tos»: el transporte colectivo «malo» de Alcalá de Guadaíra, las conexiones del aeropuerto de San Pablo y la prolongación del Cercanías de la Cartuja hasta Torre Sevilla. Fue él quien planteó que un ramal del anillo del Cercanías salga de la bifurcación en el Tamarguillo hacia el aeródromo sevillano, un ramal de unos cuatro kilómetros que iría por la Ronda Supermorte, la carretera de Valdeorras en paralelo a la Nacional IV. Para que el tren llegue a San Pablo, expuso, habría dos opciones: cruzar la N-IV elevándola o bien construir una pasarela, «como en Atocha», peatonal. El coste, dijo, rondaría los 70 millones de euros y se aprovecharía parte de infraestructura ya existente.

La línea 1 al aeropuerto

Una solución que, en cambio, no gustó a algunos de los presentes, como el arquitecto Antonio Barrionuevo, que sí plantea la opción de que el Metro llegue al aeropuerto. De hecho, no ve con buenos ojos la ampliación del tranvía hasta Santa Justa y sí plantea que sea el Metro el que llegue allí para después seguir hacia otros puntos de la ciudad. ¿Cómo? Con un ramal desde, por ejemplo, Gran Plaza hasta Santa

Justa dando la posibilidad de que el viajero que llega a esa estación puedan ir en dirección Olivar de Quintos o Ciudad Expo. «La idea de un metro casero no tiene sentido, podría haber un doble ramal».

Enrique Naz incluso le robó una frase a Abraham Carrascosa, decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, para argumentar por qué en Sevilla no se cumplen los planes: «Nuestros políticos viven de

// Apoyan una autoridad metropolitana que planifique la movilidad

anunciar cosas que saben que no se van a hacer».

Para Naz, es «asombroso» que Santa Justa y San Pablo no estén conectados por tren, metro o tranvía. «No sé a qué estamos esperando, estamos en 2018», espetó tras recordar cómo se gestó la línea 1 del Metro y criticar que tras el acuerdo entre las tres administraciones para arrancar el tramo Prado-Pino Montano de la línea 3 «el Gobierno central ahora dice que sólo se compromete a par-

teicipar en una comisión técnica». Un tramo, recordó, con 700 millones de presupuesto y que no llega a Los Bermejales.

Jaime Raynaud, no se dio por aludido con la frase prestada de Carrascosa y coincidió con los técnicos en que la tarea política ha dejado mucho que desear en Sevilla en los últimos años. Repasó al detalle todos los planes de ordenación del territorio y movilidad para concluir que «por planes no es» y que no se ejecutan presupuestariamente. «Si se hubieran cumplido las previsiones de todos los planes otro gallo cantarí», sentenció. En su opinión, se solapan planes, así que habría que revisarlos, establecer una autoridad para el área metropolitana como propuso la Mesa de la Construcción (formada por colegios profesionales) y «aglutinar todo en un gran pacto». Lo mismo que pidió Indalecio de la Lastra, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, gerente de Infraestructuras y Territorio y experto en urbanismo y movilidad, quien tuvo duras críticas al proyecto de ampliación del Metrocentro de San Bernardo hasta Santa Justa.

De la Lastra preguntó por qué las líneas de Cercanías C2, C3 y C5 no tienen más trenes,

lo mismo que reclamó Gantes, por qué los autobuses interurbanos están «obsoletos», por qué no hay un «pacto» en materia de infraestructuras y por qué no se habla de la adaptación de la Ley del Metro de 1975 para que sea metropolitana.

Tranvía hasta Rochelambert

Y más, en declaraciones a este periódico ya anunció que presentará alegaciones contra el proyecto del Metrocentro porque, afirma, incumple lo establecido en el PGOU, ya que no incluye la reurbanización de

// Los expertos critican proyectos en marcha «por presión política»

San Francisco Javier como bulevar arbolado, lo que supone la eliminación del carril de servicio. «No se puede aprobar un plan especial que incumpla la biblia de la ciudad, el Plan General», advirtió. Y más. Tampoco está de acuerdo con el túnel previsto entre Ramón y Cajal y San Francisco Javier porque es el 40 por ciento del coste del proyecto «para ganar 40 segundos». Además, eso impide que en un futuro el tranvía pueda prolongarse por Ramón y Cajal hasta el Tamarguillo, Hytasa, El Cerro y Su Eminencia o Rochelambert, lo que engancharía estos barrios con la línea 1 del Metro.

«Un fracaso de la sociedad»

En cuanto al suburbano, «hacer un trozo de línea es un fracaso de toda la sociedad», sentenció De la Lastra, en alusión al tramo Prado-Pino Montano.

Damián Álvarez, por su parte, defendió que el metro forma parte de una ciudad metropolitana, que no es para el casco urbano de una ciudad y que un sistema metropolitano no funciona sin metro, así como tampoco sin una zona de transporte hacia el Aljarafe, Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra. Y al desarrollo de la red viaria hay que sumar, en su opinión, la red de zonas verdes, el impulso al Puerto y el afianzamiento de la capital como polo tecnológico y empresarial.

La segunda mesa, también moderada por la periodista Ana Sánchez Ameneiro, se centró en el diseño y ejecución de las infraestructuras de soporte de una red eficiente, con Fernando Martínez Salcedo, ex responsable técnico del Metrocentro, y De la Lastra, mientras que José Luis de Justo, que fue consultor en las obras del Metro de Sevilla y de las líneas de Alta Velocidad, cerró las ponencias entrando en profundidad en la línea 3, sin dejar a un lado el análisis de la red y el aprendizaje de lo realizado. ■