

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado que suscribe formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno para su respuesta escrita.

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 enmarca la mejora del servicio de Cercanías. Una red que está infrutilizada y que es una gran desconocida para la mayoría de la población. Y eso que cuenta con cinco líneas y con un total de diez estaciones, cada una de ellas con diferentes potencialidades:

- 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 TUSAM, la empresa encargada de gestionar el servicio de autobuses y tranvías urbanos de la ciudad de Sevilla.
- Palacio de Congresos: además del atractivo que pueda suponer el Palacio de Congresos y Exposiciones (FIBES), se trata de una de las zonas más populosas de la ciudad y, a la vez, más alejadas del centro.
- Padre Pío-Palmete: situada en el entorno de barrios populares como Padre Pío, 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).

El ejemplo más claro de que esta red está infrautilizada 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 y que tendría que coger el tren a las 7,34 de la mañana (¡hora y media antes!). Evidentemente, ante este panorama, no queda otra que recurrir al vehículo privado. Con el simple hecho de reinstaurar el doble sentido en la línea circular C4, el trayecto del ejemplo se reduciría a unos 40 minutos.

Apostar por el tren de cercanías y poner en valor su red es también caminar hacia los compromisos adquiridos en la lucha contra el cambio climático. 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.

¿Qué se ha hecho por parte del Gobierno para llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento de Sevilla y el Consorcio de Transportes de Sevilla para integrar el Cercanías en la red de transportes con la creación de un billete único?

¿Para cuándo se tiene previsto restaurar el doble sentido de la línea circular C4?

¿Se contempla entre las actuaciones de ADIF la instalación de aparcabicis seguros en el entorno de sus estaciones y la mejora de la señalética de las mismas?

¿Se tiene previsto iniciar una campaña de promoción de la red de Cercanías existente para difundir su conocimiento entre la población de Sevilla?

¿Qué previsión hay para la ampliación de la red de Cercanías en el tramo entre Blas Infante y Cartuja?

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 6 de octubre de 2017

Fdo.: Miguel Ángel Bustamante Martín
(Izquierda Unida)
Diputado GCUP-EC-EM