

**DECLARACIÓN INSTITUCIONAL QUE SUSCRIBEN LOS CONCEJALES DEL
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA PARA APOYAR LA RED DE METRO DE SEVILLA Y URGIR
PARA QUE SU RÁPIDA CONSTRUCCIÓN TENGA LA MÁXIMA PRIORIDAD**

Actualmente Sevilla es la única ciudad europea de su tamaño sin una red completa de Metro.

El primer informe municipal (plan decenal) que justificaba la necesidad de construir una red de metro en la ciudad data de hace 56 años (año 1968). Esta necesidad fue posteriormente reflejada en la Ley 37/1975, de 31 de octubre, sobre construcción y explotación del Metro de Sevilla, en cuyo preámbulo ya se justificaba en el otoño de 1975, la red de metro por los mismos problemas que tiene actualmente la ciudad de Sevilla y decía literalmente así:

“Los problemas del transporte urbano de Sevilla, motivados por la existencia de una red viaria urbana totalmente inadecuada para las necesidades del tráfico de superficie, dada la peculiar fisonomía y la antigüedad de la población, especialmente en la zona interior a las Rondas, se han visto singularmente agravados en los últimos tiempos por el crecimiento del número de habitantes.

La inadecuada infraestructura viaria impide atender la creciente demanda de transporte mediante el mejoramiento de los transportes de superficie, por lo que para evitar una situación de grave colapso circulatorio de la población, a plazo no lejano, se precisa acometer sin dilación la construcción de un ferrocarril subterráneo metropolitano”.

56 años más tarde, la ciudad de Sevilla aún no tiene una red completa de metro, lo que supone un **retraso histórico para una ciudad pionera en tantos otros aspectos**, y además genera un profundísimo problema con cuatro vertientes:

- Una **movilidad** ineficiente, especialmente en comparación con la de ciudades europeas de su mismo tamaño, ya que solo el 23% de los desplazamientos se realizan en transporte público según el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) aprobado por el pleno del ayuntamiento.
- En segundo lugar, una **sostenibilidad** muy mejorable. El transporte es el emisor principal de los Gases de Efecto Invernadero de la ciudad de Sevilla (45 %), siendo los coches los que generan tres cuartas partes (3/4) de las emisiones asociadas al transporte en la ciudad. Todo ello, en el contexto de que Sevilla ha sido elegida como una de las 100 ciudades sostenibles y climáticamente neutras para 2030, lo que implica el compromiso de reducir a la mitad las emisiones que se tenían en el año 2005. Este hito, aún distante de lograrse, está estrechamente relacionado con los compromisos internacionales, como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y el Acuerdo de París, así como en los principios del Pacto Verde Europeo. En esta estrategia se contempla el estímulo de los medios de transporte colectivos y compartidos y, especialmente, los de bajas emisiones como el ferrocarril, y solo será alcanzable mediante la implementación completa de la red de metro.

- En tercer lugar, la falta de red de metro perpetúa la falta de equidad y de **cohesión social**: el término municipal cuenta con profundos desequilibrios territoriales, demográficos y sociales, albergando 6 de los 15 de los barrios con menor renta de España y una alta tasa de paro de larga duración. De acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Estadística correspondientes a finales de 2023, la tasa de paro de Sevilla se sitúa en un 18,3 %, por encima de la media autonómica (17,6 %) y nacional (12,9 %). El elevado nivel de desempleo se concentra además en dos colectivos, mujeres y jóvenes. Existe, pues, una situación de desempleo estructural relacionado con el desajuste entre las necesidades de los sectores productivos y la formación de las personas demandantes de empleo. La construcción, puesta en servicio y explotación de la red de metro ayudaría a crear empleo de tipo directo e indirecto, actuando como proyecto tractor para atraer nuevas actividades económicas que contribuyan a revitalizar la región y crear oportunidades de las que se beneficiarían, potencialmente, miles de personas que viven, estudian o visitan la capital de Andalucía.

- Por último, este problema tiene un fuerte impacto en la **salud de la ciudadanía**. Según la agencia europea de medio ambiente, [una de cada diez muertes prematuras en Europa se debe a la contaminación](#). Además, existe una fuerte correlación entre el desempleo de larga duración, la falta de cohesión social y la contaminación del aire. Los procesos de combustión, incluido el transporte, son una causa principal de contaminación del aire. Los contaminantes con mayor impacto en la salud humana son las pequeñas partículas: el dióxido de nitrógeno y el ozono troposférico.. En 2020, 24.202 muertes prematuras en España (por enfermedad cardiovascular, infarto cerebral, enfermedad respiratoria incluyendo cáncer de pulmón) se debieron a la exposición a estos contaminantes, lo que con una simple regla de 3 aproximativa y uniformemente distribuida, por simplicidad, supone 772 muertes/año para el Área Metropolitana de Sevilla (1,5M habitantes). Estos mismos agentes causan también enfermedad (por ejemplo, ingresos hospitalarios por enfermedad respiratoria atribuible al ozono en adultos mayores de 65 años también es alta en el sur de España). Por tanto, la red de metro también es una forma de garantizar la cantidad y la calidad de vida de la ciudadanía de Sevilla.

Es necesaria la implantación de un sistema de ferrocarril metropolitano en Sevilla y su área metropolitana, en línea con la experiencia, bagaje y resultados cosechados en otras grandes ciudades españolas y europeas, dotadas de esta solución de transporte colectivo, dentro de un esquema avalado por la Comisión Europea para avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible. Sevilla y su área metropolitana necesitan una oportunidad de desarrollo que permitan superar estas 4 nefastas consecuencias.

En este momento, **toda la sociedad civil sevillana espera una respuesta de las instituciones a las que vota en el ejercicio de la democracia** -incluido el Ayuntamiento de Sevilla- para que Sevilla tenga la movilidad urbana sostenible que necesita y que está materializada en la red de metro. En los últimos años la sociedad civil de Sevilla se ha organizado de forma pacífica para acudir a las instituciones comunitarias y lograr, de forma colaborativa, la forma o estrategia que permita que la construcción de la red de metro no se detenga más hasta su finalización.

Dicha estrategia debe permitir que, paralelamente a la construcción del **tramo norte de la línea 3 (Pino Montano-Prado)**, que comenzó el mes de febrero de 2023, se construya, en el mismo marco temporal, el **tramo sur de la línea 3 (Prado-Bellavista)**, cuya redacción de proyecto está próxima a finalizar. De esta forma, en el año 2030 debe inaugurarse la línea 3 al completo, permitiendo el acceso a la sede del estadio de la Cartuja para la Copa Mundial de la FIFA de 2030. Los aficionados podrían ir en metro hasta la estación de San Lázaro; en esa estación, el Ayuntamiento podría establecer un servicio directo de bus-lanzadera que les llevaría hasta el estadio en tan sólo 8 minutos. Mientras se construye la línea 3, también deben realizarse los trabajos de actualización del proyecto constructivo de la **línea 2**, para comenzar su construcción en cuanto quede restablecido el tráfico de la línea 3. Además, la línea 2 deberá tener carácter metropolitano para reducir al máximo el altísimo número de coches que entran y salen de la ciudad de Sevilla (120.000/día sólo por la A-49).

Durante el proceso constructivo de la red de metro, **el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla insta a:**

1. La Junta de Andalucía, como competente en materia de metro, que lidere el desarrollo y aporte los fondos necesarios tanto para la **construcción de nuevas líneas de metro** como para su **explotación**.
2. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que aporte la cofinanciación estatal necesaria para la **construcción de nuevas líneas de metro**, como ha venido realizando en la construcción de todos los metros nacionales (incluida la línea 1 de metro de Sevilla); pero también para que se modifique la legislación actualmente vigente (Real Decreto 916/2020) y Sevilla comience a recibir la financiación estatal para la explotación del metro, al igual que realiza con Madrid, Barcelona, Canarias y Valencia, lo que ayudaría a agilizar su construcción.
3. Además, que el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla impulse al gobierno municipal a explorar posibilidades financieras para contribuir, aunque sea simbólicamente, a la **construcción** de las próximas líneas de metro, a destacar: el tramo sur de la línea 3 y la línea 2, además de contribuir en su **explotación**, teniendo en cuenta la esperada disminución de pasajeros en los autobuses urbanos (Tussam) como consecuencia directa de la puesta en marcha de las líneas de metro. Esto brindará al Consistorio la oportunidad de aportar sin necesidad de asumir gastos adicionales.

El pleno del Ayuntamiento de Sevilla considera que es el momento oportuno para dar un paso adelante a favor de la red de metro, tras los esfuerzos realizados por parte de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Transportes del Gobierno de España para poner en marcha el tramo norte de la línea 3. El camino ha comenzado, pero hay que seguir caminando hacia la red completa.

Por estas razones, todas las fuerzas políticas del Ayuntamiento presentes en el pleno respaldan unánimemente esta Declaración Institucional, destacando la red completa del metro de Sevilla como solución clave para abordar las gravísimas deficiencias de movilidad, sostenibilidad, cohesión social y salud de la ciudad. Además, instan a los gobiernos municipal, autonómico y central -independientemente del partido que gobierne- a otorgar la máxima prioridad a este proyecto, asegurando su rápida y eficiente construcción