EL CORREO ESPAÑOL (BIZKAIA)
BILBAO
11/12/13
Prensa: Diaria
Tirada: 88.821 Ejemplares
Difusión: 74.236 Ejemplares
Cód: 76973117
Página: 6
Sección: LOCAL Valor: 3.324,00 € Área (cm2): 441,5 Ocupación: 50,43 % Documento: 1/1 Autor: Núm. Lectores: 435000

Valoración de los usuarios de metro

Notas de 0 a 10

Nota media 2013 **8,06**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Puntualidad	8,50	8,26	8,62	8,09	7,86	**8,12**
Limpieza trenes	8,56	8,55	8,78	8,95	8,42	**8,58**
Limpieza estaciones	8,67	8,69	8,73	8,83	8,55	**8,67**
Rapidez del servicio	8,53	8,47	8,77	8,49	8,10	**8,24**
Seguridad estaciones	8,15	8,16	8,43	8,46	7,84	**8,03**
Seguridad trenes	8,00	8,10	8,23	8,37	7,75	**8,02**

:: GRÁFICO **DAVID VÁZQUEZ MATA**

Metro Bilbao ofrecerá diez trenes adicionales cada día a partir del 10 de enero

El suburbano recuperará las frecuencias de 3 y 6 minutos entre las nueve y media de la mañana y las tres y media de la tarde

:: **JOSU GARCÍA**

BILBAO. Los usuarios de Metro Bilbao podrán respirar un poco más tranquilos a partir del próximo 10 de enero. El Consejo de Administración del suburbano dio ayer el visto bueno a un aumento del número de trenes en circulación entre las 9.30 y las 15.30 horas a partir de esa fecha. La medida permitirá recuperar 36 de los casi 50 servicios que fueron suprimidos el pasado mes de enero por la entonces dirección saliente de la compañía pública de transportes. Las frecuencias pasarán a ser de tres minutos en el tronco común y de 6, en los ramales; en lugar de los actuales 3 minutos y 20 segundos y 6 minutos y 40 segundos, respectivamente. Un cambio que sobre el papel puede parecer pequeño, pero que tiene una incidencia operativa trascendental para el devenir cotidiano del transporte colectivo más utilizado de Bizkaia.

La decisión de eliminar convoyes fue adoptada por los anteriores gestores, en la recta final del mandato socialista, en un intento de ahorrar 750.000 euros anuales. Un recorte que fue criticado tanto por los sindicatos como por los ayuntamientos de Santurtzi, Sopelana, Portugalete, Barakaldo y Basauri, donde se aprobaron en pleno diversas mociones para exigir la restitución de la oferta.

Con todo, fue en el colectivo de usuarios el más descontento. Los clientes censuraron la reducción del número de unidades en circulación, sobre todo en el pico que se alcanza entre la una y media y las dos y media de la tarde, cuando se calcula que hay aproximadamente 20.000 pasajeros de media en el interior de la red. En los últimos meses no ha sido extraño ver vagones atestados de personas en esa franja horaria, sobre todo en la Línea 2. Se estima que se han eliminado 2.500 plazas diarias.

Por si esto fuera poco, la pérdida de frecuencias de este 2013 no se ha traducido en una contención del gasto. Al menos, no cómo se había previsto inicialmente. Así lo aseguró la consejera de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno vasco, Ana Oregi, en una comparecencia ante el Parlamento vasco que tuvo lugar en abril. Oregi precisó que de los 750.000 euros presupuestados habrá que deducir 429.000 euros, ya que no ha habido una variación en los recursos humanos de la empresa. Dicho de otra forma, la iniciativa habría logrado su objetivo si se hubiera actuado sobre la plantilla, pero no ha sido el caso. Al finalizar el año se habrán ahorrado un máximo de 318.000 euros por la reducción del consumo energético y los costes de mantenimiento.

Críticas de LAB

La recuperación parcial de las frecuencias permitirá contar con dos trenes más por sentido a la hora en el tronco común, entre las nueve y media de la mañana y las tres y media de la tarde. No se aplicarán cambios en la franja de la tarde, donde seguirán funcionando las esperas actuales. El sindicato LAB criticó ayer esta situación. «Cuelan en la letra pequeña la recuperación del servicio de punta del mediodía para ocultar que desde las 15.30 hasta las 21.00 horas seguiremos con la frecuencia heredada sin haber presentado ni un solo dato que lo justifique y con la inauguración de dos estaciones en ciernes». La terminal de Kabiezes (Santurtzi) se abrirá en 2014, y la de Ibarbengoa (Getxo) durante el primer trimestre de 2015.

La decisión de ampliar el número de convoyes en circulación fue una de las prioridades que se fijaron los gestores del PNV en febrero, cuando tomaron el mando del transporte público vizcaíno. No lo hicieron de forma inmediata por dos motivos. Por un lado, porque encargaron un estudio para conocer la demanda real. Y, por otra parte, porque era ya imposible cambiar de la noche a la mañana el cuadro de trabajo de los más de 160 conductores. Cuadrar turnos, vacaciones y horarios es una tarea muy compleja que requiere, en muchos casos, de un año de antelación. Además, el Consejo de Administración también dio ayer luz verde al presupuesto de 2014. La entidad gastará 75 millones de euros, un 0,5% más que este ejercicio. El índice de cobertura alcanzará el 83%, es decir, por cada euro gastado en el suburbano, 83 céntimos los ponen los usuarios a través del billete. El resto, el déficit de explotación, lo cubrirán el Gobierno vasco y la Diputación a partes iguales, como viene siendo habitual desde la inauguración del ferrocarril subterráneo hace 18 años.