Movilidad ■ El Metrocentro abrió camino al Centro y desterró las toneladas de CO_2 que dejaba el tráfico en la Avenida

5 AÑOS DE METRO CENTRO

El tranvía se ha consolidado como segunda línea en número de viajeros de la flota de Tussam, aunque hay dudas sobre si su barrera está fija en los cinco millones de pasajeros

desde octubre hasta fin de 2007
1.285.469
VIAJEROS

año 2008
4.463.646
VIAJEROS

año 2009
4.501.347
VIAJEROS

año 2010
4.705.348
VIAJEROS

año 2011
4.778.993
VIAJEROS

hasta octubre de 2012
3.673.954
VIAJEROS

IÑAKI ALONSO ■ SEVILLA

Cuando el tranvía regresó a Sevilla, causó tanta expectación como dudas. Hacía 42 años que había sido desterrado de la capital por el autobús, más veloz, menos peligroso y más capaz de cumplir con las necesidades de los ciudadanos. Pero al final volvió, renombrado como Metrocentro, bajo la premisa de abrir un camino al centro tras la peatonalización de la avenida de la Constitución y, de paso, desterrar las toneladas emisiones de CO_2 que soltaban no sólo los turismos, sino las 11 líneas de Tussam que llegaban hasta Puerta Jerez.

Fue igual que hoy, un domingo 28 de octubre pero de 2007, cuando los sevillanos aguardaban colas de más de media hora para subirse a sus vagones y recorrer el kilómetro y medio escaso que separaba el Prado de San Sebastián y la Plaza Nueva. El Metrocentro nació con dudas sobre su lentitud, su trayecto incompleto, el impacto visual de las catenarias -que fue foco de debate y encontronazos con las hermandades de Semana Santa- y hasta su seguridad, con un descarrilamiento tan sólo dos días después de su puesta de largo.

Un lustro y más de 23 millones de viajeros después, el tranvía ha disipado gran parte de estas dudas y se ha consolidado como la segunda línea en usuarios de la flota de la empresa pública Tussam. Un mérito que ostenta prácticamente desde el inicio de su andadura, sólo superada por la línea 2, cuyo recorrido entre Barqueta y Heliópolis y paradas estratégicas en los dos hospitales de referencia (Virgen del Rocío y Macarena) le hace acaparar la mayoría de viajeros.

El tranvía, de hecho, no ha dejado de captar viajeros. Alcanzó 1,3 millones en el poco tiempo que estuvo en servicio en 2007, para establecer en 2008 su primera cifra oficial para comparar: 4.463.646 usuarios. A partir de ahí, la evolución ha sido ascendente: 4,5 millones en 2009, que serían 200.000 más en 2010, y se culminaría la progresión en 2011, cuando se rozaron los 4,8 millones de viajeros, gracias en parte a la ampliación del recorrido hasta Viapol, que se abrió en la Semana Santa de hace un año. Una tendencia que está a la





espera de ver si persiste en 2012. En el periodo de enero a octubre acumula 3.673.954 viajeros, similar al año pasado.

Y es que el tranvía (T-1) puede estar cerca de alcanzar su tope de pasajeros. Una vez visto que el Metrocentro no podía competir con los 50.000 usuarios al día que llegaban en bus a Plaza Nueva cuando ésta estaba abierta al tráfico rodado –en parte porque las líneas de Tussam contaban con más recorrido y por tanto, con más demandantes–, el reto era llegar a 18.400 viajeros diarios, frontera que se marcó el anterior gobierno cuando amplió el trazado hasta San Bernardo. Ese volumen se ha alcanzado, según datos de la empresa municipal de transporte, en los días laborales de meses como marzo u octubre, aunque la media, excluyendo el período estival, es de 16.500 pasajeros diarios, con picos de 20.000 usuarios en las fiestas navideñas.

Ahí, en esos meses intermedios, está el margen de mejora de una línea que ha encontrado competencia como vía de entrada al Centro con líneas como el 27, que ha ganado medio millón de viajeros desde que el Ayuntamiento modificó su recorrido hasta la Plaza del Duque. A esto se enfrenta un Metrocentro, cuyo precio del billete univiaje –igual que el de cualquier línea de Tussam– le perjudica, más si cabe en tiempos de crisis. En ese sentido, cabe destacar que sólo un 10% recurre al billete univiaje frente al 28,6% que usa el bonobús con transbordo, el 19,7% que utiliza el bonobús sin transbordo y el 18,5% con tarjeta para la tercera edad. La tarjeta del Consorcio Metropolitano se usa en el 9,7% de los casos y la mensual, en el 5,7%.

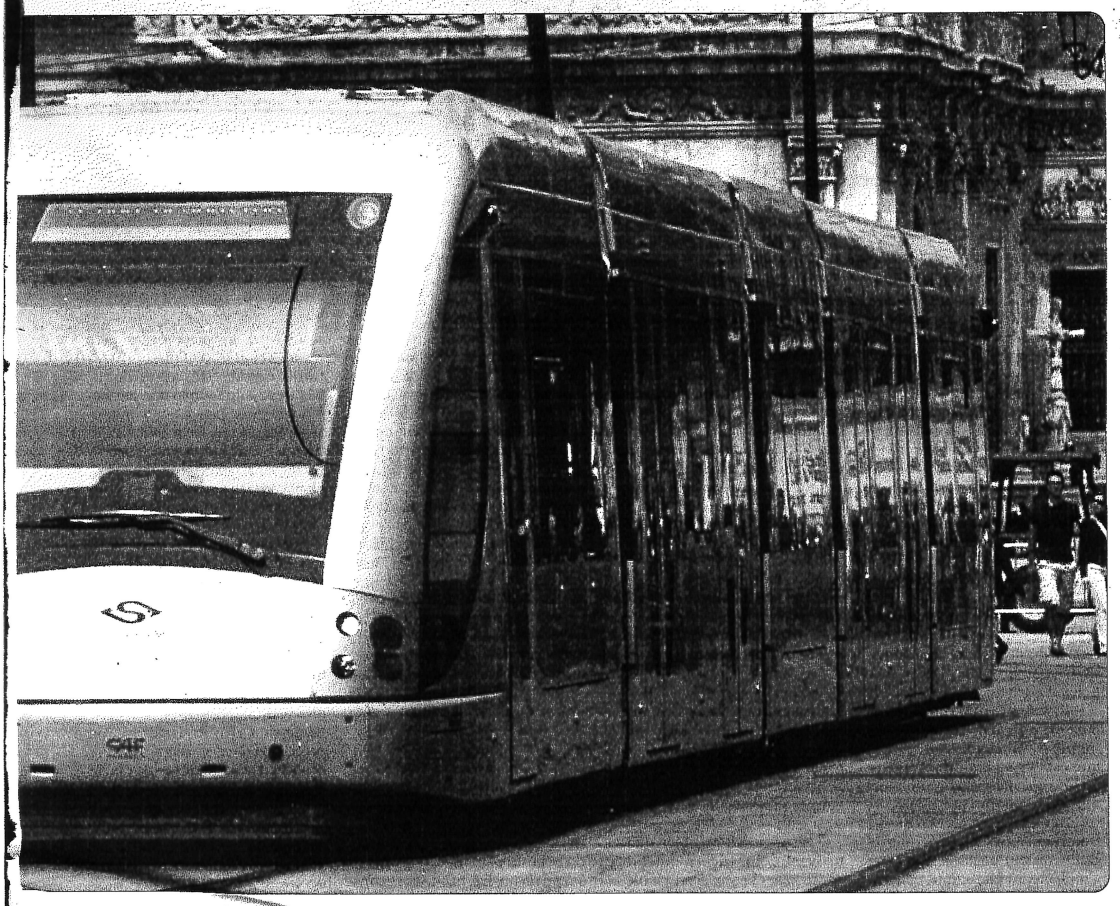
Una encuesta del Ayuntamiento otorga al servicio un notable alto (8,72), un punto más que en el año 2010

Pese a ese detalle del precio, el Metrocentro goza de buena fama. No en vano, una encuesta del Ayuntamiento otorga al servicio un notable alto (8,72), un punto más que en 2010, además de un grado de satisfacción del 96,7%. El Barómetro Socioeconómico de la Fundación Antares también presenta una mejoría en la aceptación de este transporte por parte de los sevillanos, otorgándole una nota de 7,31 en junio frente al 7,16 que recibió en enero de este año.

A eso se ha unido su fiabilidad. Atrás quedó el susto del descarrilamiento de 2007, en el que, por cierto, no hubo heridos. Las incidencias han sido contadas –salvo los cortes del servicio por las manifestaciones– y de carácter leve. El último balance oficial es de abril de 2011, donde se contabilizaron 14 incidencias leves, entre atropellos a ciclistas o peatones que invaden la vía o choques con vehículos que se saltan el semáforo. Es más, si hay un punto negro hoy en día, se registra en Enramadilla, donde la velocidad comercial del Metrocentro es más elevada que en el tramo de la San Fernando y Constitución y donde se han producido varias colisiones sin víctimas. La última de ellas hace 12 días y en la que sólo se registraron daños materiales.

Más allá de estas cifras positivas, está el pulso de la calle. Los usuarios del tranvía no se muestran descontentos con la línea, aunque coinciden en que el trayecto "es corto y caro". "Al principio lo veía una tontería de vehículo, pero ahora lo uso todos los días para ir el trabajo", comenta Ana María Barrero, que trabaja en los juzgados. Discrepa con otros usuarios, como Carolina Canalejo, que cree que haría falta "un bono más económico para los que trabajan en el Centro".

Incluso alguno, como Mario Ponce de León –que el jueves se montaba por primera vez en el tranvía–, se preguntaba si finalmente el Metrocentro ampliaría su recorrido hasta Santa Justa, un proyecto al que renunció en su día el alcalde, Juan Ignacio Zoido. "Sería realmente positivo que llegara a Nervión, porque tendría más público", asegura. En esa ampliación del trazado está de acuerdo Pedro Jaime, que pide más frecuencia de paso, aunque esta esté establecida ahora en torno a los seis minutos.



En primera persona



"Hace falta un bono para los empleados del Centro"

Carolina Canalejo

Esta mujer de 33 años toma a diario el Metrocentro y destaca el servicio que presta, aunque propone una rebaja para los que lo toman a diario para trabajar.



"El tranvía tarda en salir de cocheras"

Francisco Javier Borrego

Trabaja en el Centro como vigilante de seguridad y lamenta que a primera hora el tranvía no llegue a su hora por "su tardanza al salir de las cocheras" del Prado.



"Sería bueno ampliar el recorrido"

Patricia Alba

En los días de lluvia, esta mairenera coge el Metro y después el tranvía en el Prado de San Sebastián. Su nota es positiva, aunque le gustaría ampliar su trazado... más al Centro.



"El Metrocentro es lento, caro y poco trayecto"

Ángeles Romero

"¿Cómo me pueden cobrar 1,30 euros por subirme aquí?", se pregunta esta sevillana no habitual del tranvía crítica con el precio del billete. Lo suyo es usar el carril bici, salvo cuando llueve.