EL CORREO DE ANDALUCIA
SEVILLA
30/03/14
Prensa: Diaria
Tirada: 9.698 Ejemplares
Difusión: 7.077 Ejemplares
Cod: 80361721
Página: 14
Sección: LOCAL Valor: 3.049,00 € Área (cm2): 1079,2 Ocupación: 100 % Documento: 1/1 Autor: NICOL JIMÉNEZ / SEVILLA Núm. Lectores: 16000

MÁS **URBANO** QUE **METROPOLITANO**

La línea 1 dejó atrás los malos titulares para ser un buen negocio y un servicio bien valorado usado, sobre todo, para moverse por la capital

NICOL JIMÉNEZ / SEVILLA

Un día como el próximo miércoles 2 de abril pero de hace cinco años se inauguró la línea 1 del Metro de Sevilla. Las obras duraron cinco años y los socavones, las grietas, las averías y hasta la caída de una viga marcaron el viacrucis de esta línea 1 que, milagrosamente, no registró accidentes laborales graves. Los titulares negativos pasaron a la historia y el suburbano es la imagen de un buen servicio. Además, la compra por parte de Globalvía del 88% del accionariado de la sociedad concesionaria Metro de Sevilla (la Junta es la titular de la línea) ha dejado ver que es un buen negocio porque la operación generó para las vendedoras (ACS, Sacyr, CAF y Gea 21) plusvalías (beneficio sobre la inversión inicial) del 33%.

Así, 34 años después de la Ley del Metro de Sevilla, se puso en marcha el metropolitano que, hoy, es mucho más urbano que metropolitano. Sólo hay que echar un vistazo a los datos. Las estaciones más utilizadas son las más céntricas de la capital: Puerta Jerez, San Bernardo y Nervión, los trayectos más habituales son Ciudad Expo-Puerta de Jerez; San Bernardo-Plaza de Cuba y Nervión-Puerta Jerez y, además, la mayoría de los trayectos que se realizan corresponden a desplazamientos urbanos, pues la demanda se concentra en el tramo 1 (Blas Infante-Pablo de Olavide) que alcanza el 72,5% del total de viajes.

Los desplazamientos interurbanos, los de los tramos 0 y 2, ocupan un 27,5%. Hasta en el consumo de los títulos de viajes se demuestra que el Metro tiene un carácter más urbano que metropolitano, pese a su concepción inicial y pese a prestar servicio a zonas pobladas de Dos Hermanas, San Juan de Aznalfarache y Mairena del Aljarafe. La mayor parte de los desplazamientos se produce entre estaciones de un mismo tramo, concentrándose en el que discurre por la ciudad de Sevilla. El 51% de los viajes se realizan con cero saltos, es decir, discurren en un mismo municipio, Sevilla.

Las estaciones con menos viajeros son las de Olivar de Quintos, Cocheras, Europa, Montequinto y Condequinto, siendo la parada de Ciudad Expo la más demandada de las que no están en la capital. Incluso supera a la del Prado.

EL PERFIL DEL VIAJERO. Desde el 2 de abril de 2009 hasta el 24 de marzo de 2014, un total de 67.018.259 usuarios han utilizado el metro para desplazarse y la previsión para el 2 de abril de 2014 es de 67,41 millones. La demanda real de los cuatro primeros años completos de explotación se acerca en un 97,8% a la demanda teórica estimada para este periodo, un hito para un medio de transporte que se encuentra en sus primeros años de andadura en un escenario económico desfavorable.

¿Y cuál es el perfil del viajero del Metro? Mayoritariamente son trabajadores y estudiantes que utilizan la línea 1 para desplazarse a su centro de trabajo o de estudios, de ahí que el 80% de los viajes se realice de lunes a viernes. El uso del metro durante el fin de semana y días festivos concentra un 20% del total de la demanda. El 76% de los usuarios utiliza el Metro desde hace dos años o más, aunque cada año se incorporan nuevos usuarios (un 12%) sobre todo estudiantes universitarios, según los datos ofrecidos por la Junta.

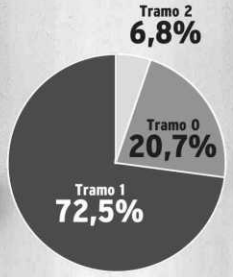
Estaciones más utilizadas por los usuarios

7.847.034 Puerta Jerez

5.703.296 San Bernardo

5.634.109 Nervión

Distribución de la demanda por tramos



TARJETAS DE REGALO. Precisamente para premiar a sus clientes y celebrar el quinto aniversario, Metro de Sevilla regalará mañana lunes 200 bonometros con 10 euros de recarga en las estaciones Ciudad Expo, Puerta Jerez, Nervión, Gran Plaza, Parque de los Príncipes, Primero de Mayo, Plaza de Cuba, San Bernardo y Pablo de Olavide. Se darán por orden de entrada a las estaciones a partir de las 11.00 horas, según la Consejería de Fomento.

El Gobierno andaluz, además, asegura que en estos cinco años se crearon 180 puestos de trabajo directos y 230 indirectos y que se ha fomentado el uso del transporte público gracias a las conexiones intermodales. Otro aspecto positivo es la reducción de dióxido de carbono por la disminución del uso del coche: se ahorraron 3.000 toneladas de CO_2, lo que equivale a los beneficios ambientales de plantar 44.000 árboles en un año.

Ante todos estos buenos datos y ante la alta valoración del servicio del usuario, lo que se reclama ahora es que el Metro tenga más líneas. Barrios como la Macarena, Sevilla Este y Alcosa requieren este transporte, como reivindican sus vecinos. Sin embargo, la falta de financiación ha dejado los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 en un cajón. Ninguna administración ha mostrado, por ahora, su intención de contribuir económicamente.

EN LA MEMORIA. La construcción del primer metropolitano de Andalucía dio muchos sustos, generó el cierre de comercios y la proliferación de vallas, zanjas, ruido y caos de tráfico, pero se puso en marcha. Uno de los sustos más importantes fue la caída de una viga de cien toneladas sobre la SE-30 el 23 de agosto de 2006. El segundo, el socavón que se tragó un quiosco de prensa el 26 de noviembre en la Puerta de Jerez. Los reflejos del quiosquero impidieron que su hija y su mujer cayeran al agujero. No hubo daños personales. En Los Remedios, las características del terreno sorprendieron a los ingenieros y la tuneladora sufrió lo indecible para horadar a un ritmo razonable. Las grietas y los socavones incluso obligaron a cambiar el sistema constructivo. Sobre los motivos de los casi tres años de retraso, hay un abanico para elegir: cambios en el proyecto, medidas de seguridad adicionales, fallos técnicos como la desviación de la tuneladora... Con todo, los ingenieros alegan que cinco años para hacer 18 kilómetros de Metro no es excesivo: en Atenas se tardó diez años en construir una línea similar y en Lisboa se abrió una con doce kilómetros tras ocho años de obra.



Los días de Semana Santa y Feria la demanda de la línea 1 del Metro se multiplica. / EL CORREO