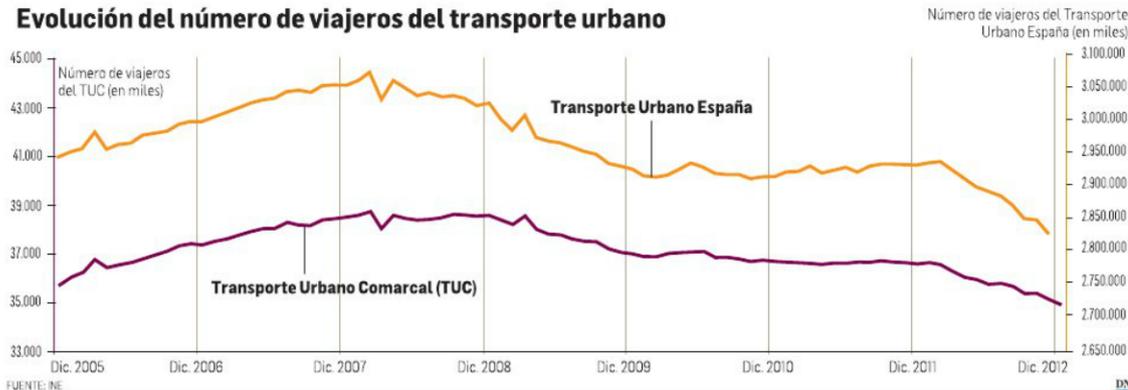


A menos ocio, menos viajeros en villavesas

Evolución del número de viajeros del transporte urbano



EN CIFRAS

1.714.713

Millones de viajeros perdieron las villavesas en 2012. Sumaron 34,7 millones, cifra similar a la de hace diez años. Los resultados están lejos de los previstos en la concesión del servicio, que se adjudicó en 2009, con una horquilla de entre 37 y 41 millones de usuarios por año.

20%

La demanda bajó en 2012 hasta un 20% los domingos. Es el día de la semana que más usuarios ha perdido.

7,26%

En ese porcentaje descendió el transporte público en horario nocturno en 2012, frente al 4,6 de pérdida en el día.

Mancomunidad achaca al cambio de hábitos de ocio por la crisis, el descenso en el número de usuarios de villavesa

La evolución del número de viajeros coincide con la registrada a nivel nacional, con pérdidas acusadas los domingos

PILAR FDEZ. LARREA
Pamplona

La pérdida de viajeros de las villavesas está estrechamente vinculada al cambio de hábitos de ocio a consecuencia de la recesión económica. Así lo entiende, al menos, Jesús Velasco. El responsable de Transportes en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, subraya que la curva del descenso es casi milimétricamente idéntica a la registrada a nivel nacional.

Mancomunidad, encargada de prestar el servicio de transporte urbano, ha estudiado la evolución del número de viajeros en los siete últimos años, entre 2006 y 2012, una serie histórica, donde se detalla el número exacto de viajeros, mes a mes, tanto en el ámbito comarcal, como en el nacional (incluye las principales ciudades españolas, con datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística).

“Las tendencias, con matices, son casi milimétricas. Hay un



Una de las nuevas paradas de villavesa en Lezkairu, en una línea aún con escasos viajeros.

J.A. GOÑI

claro período de crecimiento, entre 2006 y 2008; en el conjunto de España el descenso arranca ya en el primer semestre de 2008, aquí llega algo más tarde, a final de año cayó el PIB y comenzó la primera recesión”, apunta Velasco y explica que, en 2009 se inicia la bajada continuada fuerte, con una caída del empleo y pérdida de viajeros, de entre el 4 y el 5%. “La situación parece tocar fondo en 2010 y es más o menos estable hasta marzo de 2012, cuando se produce un segundo desplome de la economía, y con ella, del número de viajeros”, indica y detalla: “Cada recesión repercute en la actividad y en la movilidad de los ciudadanos, en una caída abrupta de la demanda”, reflexiona.

claro período de crecimiento, entre 2006 y 2008; en el conjunto de España el descenso arranca ya en el primer semestre de 2008, aquí llega algo más tarde, a final de año cayó el PIB y comenzó la primera recesión”, apunta Velasco y explica que, en 2009 se inicia la bajada continuada fuerte, con una caída del empleo y pérdida de viajeros, de entre el 4 y el 5%. “La situación parece tocar fondo en 2010 y es más o menos estable hasta marzo de 2012, cuando se produce un segundo desplome de la economía, y con ella, del número de viajeros”, indica y detalla: “Cada recesión repercute en la actividad y en la movilidad de los ciudadanos, en una caída abrupta de la demanda”, reflexiona.

No sólo trabajo

En la Mancomunidad constatan que los usuarios que han dejado de tomar la villavesa no son únicamente los que la utilizan para ir a trabajar. Al contrario, el descenso más acusado se ha producido en las horas de ocio, y sobre todo los domingos, donde la de-

manda ha llegado a bajar entre un 15 y un 20%, dato significativo frente al 4,70% general. “Lo que parece claro es que la crisis cambia los hábitos de los ciudadanos y que la gente no sale tanto como antes”, señala. Comparte que la situación es paralela a la de otros servicios relacionados con la movilidad, como las autopistas.

Cuenta también con el porcentaje de personas que hayan decidido cambiar de medio de transporte, desplazarse a pie o en bicicleta, en lugar de en autobús, pero no le parece la razón

principal. De hecho, el servicio nocturno perdió en 2012 un 7,23% de usuarios, 3 puntos más que el diurno.

El año pasado entró en vigor la nueva tarifa nocturna: 1 euro en todos los trayectos, incluido el pago con tarjeta. Pero tampoco cree que este hecho haya sido determinante, “porque, si no, se reflejaría en la estadística, en la gráfica se ve que el comportamiento ha sido igual en toda España”, argumenta.

Para dar aún mayor respaldo a esta teoría, la Mancomunidad aporta los datos de la primera semana de octubre de 2011, en comparación con el mismo período de 2012. Ese domingo del año pasado se registraron 9.175 viajeros menos que doce meses atrás, es decir, un 20,5% menos, “debido principalmente al descenso de viajes por ocio”. La demanda de lunes a viernes bajó, entre un 3 y un 6%, “ligada en este caso a los desplazamientos por trabajo”.

Qué pasará en 2013 es una incógnita y dependerá, asegura Velasco, del porcentaje de población ocupada. Considera que la subida de tarifas no influye tan directamente en la situación.

MENÚ DEL DÍA

T ODAVÍA deben de estar haciendo la digestión, en la otra vida, los comensales del banquete servido el viernes 31 de enero de 1913 con motivo de las obras del Hospital de Navarra. Venía en la sección *Diario del recuerdo*, que al menos de vez en cuando es una recomendable lectura alternativa para tiempos de penosa actualidad. Tomen nota de la cuchipanda, que fue y sigue siendo, de época.

Entraron con unos fiambres y otros entremeses, seguidos de unos fritos y unas ostras; eso, para hacer boca, y a continuación, una sopa para entonar; con las tripas a punto, y después de un ponche de frutas, empezó la faena: salmón con salsa tártara y espárragos, antes de pasar a los platos contundentes, a base de solomillo y pollas de Bayona, ciudad hermana por las murallas y

hermanada medio siglo después por pacto municipal. Pero sigamos. Los postres iban a tono con los antecedentes: frutas, quesos, helados y natillas, más que nada para aligerar una digestión que hubiera dado problemas de no contar con el riego generosos de vinos tintos y blancos, champán francés y licores varios de distintas marcas, para entretener el paladar en la sobremesa. Nada de crujientes, por favor; nada de tempuras, finas hiernas, chorritos de colorette para diseñar el plato ni maniobras de distracción. Uno, dos, cuatro, siete, pescado, carne, lo que echen, y no me ande usted a vueltas con el colesterol, que estamos en 1913 y todavía no se ha inventado.

Con la lectura de tan barroco menú del día -de aquel día de hace un siglo-, uno se evade de la agobiante actualidad, aunque al

PLAZA CONSISTORIAL

José Miguel Iriberry



El Grand Hotel de la plaza San Francisco.

final también se amarga la digestión al leer que la cuchipanda corrió por cuenta del ayuntamiento. ¡Qué cara! ¡Y qué estómago!

Pues verán; justo un año después, el 19 de enero de 1914, la empresa del Plazaola celebró la inauguración del tren San Sebastián-Pamplona con un banquete servido por el Grand Hotel de la plaza de San Francisco (el edificio de la biblioteca) con otro menú del día y de época. Atención al tren, paso sin guarda: consumé, fritos variados, espárragos, filetes de lenguado, perdices en salsa y solomillo asado, con helados y frutas de postre, y una bodega de tintos acreditados, champán y licores. ¿Crujientes de no sé qué? Sólo el de las tripas.

En 1953, antes de que los invitados terminaran de hacer la digestión, el Plazaola había echado sus últimas carbonillas.