



**Federación Regional Canaria
de Empresarios Importadores
y Concesionarios de Automóviles**

Organización Funciones Miembros Noticias Artículos Estadísticas Enlaces

Domingo, 14 de Septiembre de 2008

Inicio | Mapa Web

ARTÍCULOS	Portada > Articulos > General > No al tren en Canarias
Interés General	<p>No al tren en Canarias</p> <hr style="border-top: 1px dotted #ccc;"/> <p>El Sector se opone a la construcción del tren en Gran Canaria y a la construcción del tranvía en Las Palmas de Gran Canaria. Si la propuesta de un tren en la isla de alta velocidad clama al cielo, la propuesta del tranvía se considera una estafa social. Es fácil plantear el engaño con un buen adorno, sobre todo para las grandes obras faraónicas de infraestructuras ferroviarias, pero ¿son realmente necesarias? ¿Se justifica hoy día un sistema de transporte como el tranvía que es lo más inflexible en transporte que existe? Parece que todo se puede justificar cuando se habla de hipotéticos beneficios hasta para la sociedad.</p> <p>Los Importadores y Vendedores de Automóviles como colectivo empresarial y social se opone a la construcción de un tren no porque crea que le puede afectar a su negocio, sino porque entiende que se puede estar preparando un negocio para unos pocos que significará una pesada carga en el futuro para toda la sociedad canaria. Sobre una serie de argumentos como los valores ecológicos, la defensa de un servicio social y otros argumentos se esconde un negocio como otro cualquiera que se antepone a otras necesidades prioritarias para nuestra comunidad y que pueden beneficiar al conjunto de la sociedad canaria. El proyecto según nuestro criterio, sobre la base de nuestros estudios no está justificado ni desde el punto de vista económico ni desde el punto de vista social del transporte.</p> <p>INFORME:</p> <p style="text-align: center;"><u>TRENES LIGEROS Y RÁPIDOS PARA LAS ISLAS</u></p> <p style="text-align: center;"><u>¿ REALIDAD O FICCIÓN?</u></p>

POSTURA DE LOS IMPORTADORES Y DISTRIBUIDORES DE AUTOMÓVILES

TRENES LIGEROS Y RÁPIDOS PARA LAS ISLAS ¿ REALIDAD O FICCIÓN?

_ En los últimos meses se ha desatado cierta polémica a raíz de la realización de propuestas para instalar en nuestras islas trenes ligeros y rápidos. La polémica nació primero en Gran Canaria, donde la institución cabildicia insular planteó la propuesta. En esta primera propuesta grancanaria, se plantea la construcción de un tren que discurriría desde la ciudad norteña de Arucas hasta la zona turística de playa del Inglés. Un recorrido de apenas 60 kilómetros con un coste que puede alcanzar los ciento sesenta mil millones de pesetas. Poco después, esta fiebre espontánea por los raíles se ha extendido a la isla de Tenerife. No se sabe a ciencia cierta la posición de la ciudadanía con respecto a esta cuestión, pero por parte del colectivo de importadores y distribuidores de automóviles se ha producido un posicionamiento en contra de este proyecto, pero ¿ por qué?.

INTRODUCCIÓN.-

Es realmente complicado explicar la posición de un sector como el del automóvil con respecto a estas propuestas. En primer lugar porque, de forma inmediata, se piensa que lo que se esconde tras esta posición contraria es la mezquina y egoísta posición de los vendedores de coches, que solo piensan en vender vehículos y llenar nuestras islas en un entramado sin fin de carreteras.

En segundo lugar, esta postura egoísta y contraria va en contra del interés público general y contra medidas de protectoras del medio ambiente. Frente a los sistemas de transporte público tradicional y contra el sistema de transporte privado, es necesario optar, aunque sea de forma intimidatoria, por el transporte colectivo.

Por tanto, generalmente no se entiende esta postura contraria de los vendedores de coches, si todo lo que aporta esta inversión son mejoras para la ciudadanía: mejora del medio ambiente, seguridad, mejora del tráfico, calidad de vida, etc.

SIN EMBARGO, EL SECTOR MANTIENE SU POSTURA

Y pese a ello, el sector del automóvil mantiene su postura. Y la mantiene por varias

razones:

Primero como colectivo social que entiende que la realización de una inversión como la actual supone un dispendio económico sin justificación, ni tan siquiera en época de bonanza económica como la actual. Ello fundamentado en que los valores que se esgrimen para justificar la inversión no son desde nuestro punto de vista reales y ni siquiera están contrastados. No se consigue eliminar la contaminación ni reducir el impacto ecológico, no se consigue evitar la utilización del vehículo privado, no va a ser rentable, y por el contrario supondrá eliminación de empleo en el sistema de transporte actual, supondrá aumento en la utilización del vehículo privado, supondrá un incremento de costes de mantenimiento.

¿SE VENDERÁN MENOS COCHES PRIVADOS?

La respuesta es NO. La implantación de un tren no va a reducir las ventas de vehículos.

La experiencia nos demuestra que en los países donde más se insiste en desarrollar este sistema de transporte ferroviario (propiciado entre otras cosas, porque son precisamente, y esto es un dato curioso y a tener en cuenta, de donde son las empresas multinacionales que los fabrican) los países que tienen un mercado automovilístico más desarrollado.

Es el caso de Alemania y Francia. En estos dos países se encuentran las dos principales multinacionales europeas fabricantes de trenes y tranvías. Los Alemanes están propiciando e intentando con toda lógica económica y en su caso corruptiva (léase tren de alta velocidad en España y otros) implantar estos sistemas de transporte ligeros en toda Europa y en el mundo. Sin embargo, las ventas de vehículos en estos mismos países esta creciendo en los últimos años. Ni tan siquiera en las ciudades alemanas con tranvías instalados se reduce las ventas de coches privados. Europa en el año 2000 y hasta el mes de enero crece en la venta de automóviles de turismo a un ritmo del ocho por ciento.

Por otro lado se impone la realidad de los hechos, así en la España peninsular, a pesar de contar con gran entramado ferroviario con larga tradición el ferrocarril, en su ámbito de transporte regional, actualmente, en su conjunto no supone nada más que el 5,4% de los

desplazamientos, frente al 81,6 del vehículo privado y al 11,3% del autobús.

Por tanto parece claro que por motivos de ventas la instalación de un tren no implicará impacto alguno sobre la venta de automóviles.

RENTABILIDAD CONTRA RECORRIDO.-

Uno de los argumentos normalmente utilizados para justificar la implantación es la rentabilidad social y económica de estas inversiones. En el caso de Canarias ninguna de estas argumentaciones es válida. De entrada el recorrido máximo que podría realizar un tren de esta características es de unos ochenta kilómetros. En el caso de Gran Canaria, suponiendo que el tren realice un recorrido desde el pueblo de Agaete en el norte de la isla, hasta la zona de Playa del Inglés en el sur grancanario. (Hay que tener en cuenta que las propuestas primeramente planteadas se refieren a un recorrido que cubre solo el trayecto Arucas-Playas del Inglés). Según todos los estudios sobre rentabilidad del transporte ferroviario, haría falta un recorrido mínimo de trescientos kilómetros para que un tren comenzara a ser rentable. El tren rápido-ligero, se ha indicado, va a ser un tren de mercancías y de pasajeros. Según la propuesta realizada por la representante del Partido Popular como la del representante de Coalición Canaria, el tren serviría para realizar el transporte de las mercancías entre Las Palmas de Gran Canaria, Arinaga, cuyo puerto se quiere promocionar, y las zonas turísticas del sur de la isla. Al mismo tiempo se pretende que sea un sistema de transporte de personas, de tal forma que de capacidad de desplazamiento a las personas que habitan el suroeste isleño: Telde, Carrizal, Ingenio, Agüimes, Vecindario, San Fernando, así como lógicamente la zona costera de la isla: La Garita, Playa del Hombre, Arinaga...

¿TRANSPORTE DE MERCANCÍAS?.-

Desde nuestro punto de vista, la idea de un tren ligero y rápido para transporte de mercancías debe ser absolutamente rechazada por una simple cuestión de lógica: los

operadores económicos, las empresas, no van a utilizar nunca este sistema porque logísticamente y económicamente no será rentable: Debemos pensar que la mercancía que entre en Canarias tendría que soportar los gastos de desestiba, al tiempo se tendría que desplazar la mercancía a la plataforma del tren, donde se realizarán de nuevo operaciones de carga, posteriormente el tren iría a una terminal de descarga, donde de nuevo se tendría que realizar labores de carga-descarga, para luego en vehículos, camiones, dirigir la mercancía a su correspondiente lugar de almacenamiento. ¡ Y todo ello para una distancia media de cuarenta kilómetros de recorrido!. No hace falta realizar ningún estudio para llegar a la misma conclusión a la que hemos llegado nosotros: ***LAS EMPRESAS NO UTILIZARÁN ESTE TREN PARA REALIZAR TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR SER ANTIECONÓMICO.***

¿TRANSPORTE DE PERSONAS?.

Se pretende asimismo, que el tren ligero transporte personas, uniendo todo la isla por su costa. Se trata de un sistema de unión lineal. Desde Agaete hasta el sur. Sin embargo, solo con observar un mapa político de Gran Canaria, observamos la realidad. Una línea de pueblos dispersos a los que se tendría que atender, como actualmente lo hace las líneas de las ahora fusionada Salcai, con múltiples paradas, ya que los pueblos de la zona sur destacan por ser pueblos desarrollados de forma alargada junto a la carretera.

¿ Cómo se consigue unir por vía férrea Las Palmas de Gran Canaria-Telde-Arinaga-La Garita- Playa del Hombre-Arinaga-Carrizal-Ingenio-Agüimes-Vecindario-Juan Grande-Playa del Inglés con un tren rápido y ligero?.

Si el tren tiene que realizar ese recorrido, para atender a la población resultante lo tendrá que realizar a través de un importante número de vías con una importantísima inversión en infraestructura. Pero lo que desde luego no será es un tren rápido, por las continuas paradas que como mínimo cada seis kilómetros de recorrido tendría que realizar suponiendo una situación extrema de una parada por población, lo que será inviable. En definitiva, no será en absoluto un tren rápido, o al menos no implicará una mejora sustancial con respecto en primer lugar, al sistema de transporte colectivo actual, así como sistema competitivo respecto al vehículo privado.

EFFECTO SOBRE EL EMPLEO Y LOS SISTEMAS ACTUALES DE TRANSPORTES.

La implantación del tren ligero en la zona costera se desarrolla precisamente en la zona de la isla que presenta un mayor desarrollo económico. La zona costera, donde se sitúa la capital de la isla, así como los principales núcleos poblacionales y turísticos.

Tal situación económica y poblacional ha hecho que tal zona costera de la isla cuente con la mejor infraestructura de carretera de la isla. Así cuenta con un tramo de autopista Gando-Las Palmas de Gran Canaria, así como dos tramos de autovías: Gando-Arguineguín, y Las Palmas-Cruce de Arucas en el norte.

Tal zona constituye en la actualidad los recorridos más rentables para las líneas de guaguas que actualmente dan cobertura de transporte colectivo. Introducir un tren ligero que hipotéticamente debe competir con estos sistemas de transporte conllevará o su desaparición en la zona, volvemos a repetir la más rentable, o bien la reducción importante de su oferta, lo que en cualquiera de los dos casos implicará pérdida de empleo actual en mayor o menor medida.

Por otro lado, en la zona planteada no existe aglomeración de tráfico y el coche privado servirá mejor al sistema de dispersión urbanística que priva en la zona estudiada. Por tanto, no se eliminará de forma destacada el hecho de los desplazamientos individuales, haciendo flaquear así la idea última que se supone sustenta un proyecto de estas características: inducir a la utilización del transporte público.

¿MENOS CONTAMINACIÓN?.-

Otros de los argumentos normalmente utilizados es el que se refiere a la contaminación y las consecuencias medioambientales. La opinión pública cree casi de forma generalizada que los trenes no contaminan.

En parte tal idea es cierta, puesto que la contaminación que genera un tren como el planteado no es directa, sino indirecta. Es cierto que en el continente muchos de estos medios de transporte no producen emisiones, ya que su movimiento se consigue sobre la base de producción energética que no utiliza combustibles, caso por ejemplo de la producción hidroeléctrica.

Sin embargo en Canarias, desgraciadamente no contamos con otra alternativa que los actuales sistemas de combustión. Quiere ello decir que, en el caso de implantar un tren en nuestro territorio lo único que se podrá conseguir es desplazar el punto de contaminación

de la fuente al punto de generación, en nuestro caso a las centrales de Unelco. Los consumos y las emisiones podrán incluso superar los generados por los sistemas de transporte actuales, ya que la maquinaria ferroviaria constituye maquinaria pesada que requiere para su movilización alto consumo eléctrico.

Si lo que se plantea es una red ferroviaria, con circulación de varias unidades, lo que se supone para dar un servicio a tiempos inmediato, esto implicará una carga de desplazamiento bastante importante.

Junto a la contaminación por emisiones, los niveles de ruido que implicará la implantación de un sistema ferroviario ligero superaran a los actualmente conseguidos por los autobuses modernos, siendo perjudiciales para la salud.

Por otra parte, la realización de la infraestructura ferroviaria implicará la ocupación de más espacio con la creación de la plataforma de circulación reservada. Esto implicará asimismo un impacto visual, que unido al que produce la propia maquinaria, será negativo para un territorio como el canario.

Baste recordar el negativo impacto visual que generaba la prueba de tren vertebrado que se instaló en la Avenida Marítima de la capital gran canaria en los años setenta. Tal prueba se realizó instalando el moderno tren sobre pilares colocados a lo largo de la citada avenida. Esta prueba, viéndola transcurrido los años, llevada a la práctica hubiera significado sacrificar esta importante avenida como lugar de paseo y ocio, así como convertir la vista de la avenida en algo absolutamente desagradable para nuestros ojos. Afortunadamente aquel proyecto fracasó, pues parece ser tuvieron más vista los políticos de aquella época que los actuales.

ALTERNATIVAS.-

El tren ligero supone una inversión que oscilará entre los ciento cuarenta mil millones de pesetas y los ciento sesenta mil millones de pesetas. Una parte muy importante de estos importes estará dedicada a la compra de los vehículos necesarios.

Sin embargo, actualmente los costes que implica el desarrollo de un sistema de transporte en guaguas abre unas posibilidades mucho mayores y a unos costos, tanto por vehículos como por mantenimiento mucho menores, además de conseguir una nivel de extensión de la red mucho mayor y con una enorme versatilidad.

Frente a la inamovible ruta que define el desarrollo de un sistema ferroviario, agravado en

Canarias por el escaso recorrido a realizar, los autobuses presentan una versatilidad casi infinita: para modificar rutas y vehículos. En los supuestos de avería de una unidad ferroviaria se rompería todo el funcionamiento del sistema de transporte, no solo con respecto a la unidad averiada, sino con respecto a resto de las unidades. Frente a ello, un autobús moderno no estorba, puesto que en caso de avería su retirada es inmediata, y no afecta en absoluto al resto de la flota dedicada al transporte.

Respecto a los transportes de mercancías, debemos tener en cuenta que el sistema actual desarrollado por empresas de transporte privadas no implica ninguna realización en infraestructuras y no conlleva ningún gasto al erario público directo, salvo el mantenimiento de las infraestructuras viarias.

Desde el punto de vista medio ambiental, el desarrollo tecnológico permite la aplicación de vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC), de 6,5 metros para transporte de hasta 30 pasajeros o de hasta 12 metros para transporte de hasta 100 pasajeros. Estos vehículos montan motores de 6 cilindros, turbocompresor e interrefrigerador, sistema de inyección de gas multipunto de 220 CV de potencia para los autobuses pesados, vienen equipados con catalizadores de tres vías. Vehículos de estas características funcionan sin problemas en Madrid y Barcelona.

Asimismo, se pueden aplicar vehículos con tracción híbrida, que alternan funcionamiento por sistema eléctrico recargable por el sistema alternativo de combustión.

Los costes de estos vehículos alternativos son equiparables a los de cualquier vehículo actual. En todo caso la unidad no supera para el transporte de 100 pasajeros los 60 millones de pesetas, se consiguen mejoras notabilísimas en lo referente a consumos y a emisiones contaminantes.

Comparativamente, con la inversión que conlleva una unidad de tren ligero, se podrían renovar la flota de autobuses hasta cuarenta veces y mantener su plantilla durante el mismo tiempo.

EL ORIGEN DEL PROBLEMA.-

Como ya se ha comentado, es fácil pensar que el sector que representan los vendedores de automóviles solo apuesta por un desarrollo consistente en la creación sin fin de infraestructuras viarias, donde la carretera y el coche lo ocupen todo.

Tal afirmación está muy lejos de la realidad. El primer sector que está en contra de un

desarrollo urbano como el que actualmente se está desarrollando en Canarias es precisamente este sector. A nuestro sector le interesa que sus clientes y ciudadanos, cuando coja su coche la haga con comodidad.

De nada nos sirve vender coches si después no se puede circular con ellos. Por eso el sector del automóvil es en primero en defender la utilización racional de los vehículos. Pero esta utilización racional que corresponde a cada ciudadano, no se puede establecer de modo inquisitivo porque tales políticas estarán condenadas al fracaso, o serán en muchas de las ocasiones discriminatorias.

Muy al contrario, debe ser la administración y los propios ciudadanos los que apliquen la racionalidad. Así es fundamental la defensa de un sistema de desarrollo urbanístico vertical frente al sistema actualmente vigente de desarrollo horizontal. Un desarrollo vertical significa tender a la concentración de la construcción frente al sistema de desarrollo urbanístico disperso. Este desarrollo horizontal tiene importantes consecuencias inmediatas. En primer lugar es más acorde con el sistema tradicional europeo, frente al sistema de dispersión sajón y sobre todo norteamericano. En segundo lugar, el desarrollo vertical implicará la menor utilización de suelo, y por tanto un menor impacto ambiental y una mayor conservación. Esto implicará de forma automática la reducción de viales.

La reducción de viales trae como consecuencia inmediata ahorro de costos de construcción y sobre todo ahorros en costes de mantenimiento. La concentración frente a la dispersión produce asimismo de forma automática menor número de desplazamientos.

Al mismo tiempo se hace necesario una política activa de las administraciones públicas, ya que en muchas ocasiones es ésta quien agrava los problemas circulatorios en nuestras ciudades. Ejemplo de esto último los tenemos en las capitales de las islas mayores. Así en Las Palmas de Gran Canaria se realizan las nuevas oficinas administrativas en lugares de alta concentración de tráfico, es el caso del edificio de uso múltiples dos, donde se ha optado por construir junto a la Avenida Marítima en una zona ya colapsada por las oficinas administrativas de hacienda y la Dirección provincial de Tráfico.

En Tenerife ocurre lo mismo en Santa Cruz. Se construye el nuevo edificio de hacienda, el nuevo recinto ferial y el nuevo auditorio y no se planifican plazas de aparcamiento suficientes, o se establece como nueva zona de colapso del tráfico.

COSTES PARA CANARIAS-INFRAESTRUCTURAS.-

Se señala que el coste de estas obras oscilará entre los ciento cuarenta mil millones de pesetas y los ciento sesenta mil millones de pesetas. Según informa el Cabildo Insular, para el caso de Gran Canaria, el coste en gran parte será sufragado por las ayudas procedentes de los fondos europeos, así como de las aportaciones que realizará en Ministerio de Fomento Español.

Esto que parece sencillo no lo es tanto en la realidad, ya que para poder obtener estas ayudas será necesario primero demostrar la viabilidad del proyecto así como su rentabilidad económica y social.

Es sorprendente la facilidad con que nuestros políticos hablan en relación con estas cuestiones de tanta trascendencia económica, que pondría los pelos de punta a cualquier gestor de cualquier empresa de tamaño medio.

El problema en estos casos no es solo el generado por la financiación posible que se puede obtener, sino sobre todo por los gastos de mantenimiento en el futuro.

Para nuestra comunidad, en el caso de Gran Canaria, se haría muy costoso mantener este tipo de infraestructura en una población de ochocientas mil personas. Se trataría de un transporte público con toda probabilidad deficitario, pero creado y mantenido sobre una hipotética y necesaria carga social, argumento normalmente utilizado por los políticos y los proyectistas de estas obras.

Actualmente los déficit de los transportes públicos actuales generan ya una importante carga de ayuda social, realizada a través de los denominados contratos programas. Las ayudas necesarias en la actualidad superan los siete mil millones de pesetas anuales, cantidad esta que ya estamos pagando todos. La construcción de un tren como el que se plantea generará, aparte de una mayor crisis económica y social a los medios actuales de transporte colectivo, un aumento considerable de nuevas cargas sociales, y la realización de continuos planes de ayudas y nuevos contratos programas para mantener este proyecto. ¿Cuánto le costará a los ciudadanos de gran canaria solo el mantenimiento de la red ferroviaria cada año?

Parece ridículo y hasta kafkaiano que se esté planteado desarrollar una red viaria en nuestra isla por ese importe de dinero astronómico mientras el estado de nuestras carreteras actuales, principales y secundarias, en muchos casos es sencillamente lamentable. Es paradójico que el propio organismo que promueve la construcción de un tren, nuestro Cabildo, haga continuas manifestaciones de protesta contra el gobierno autónomo quejándose de que no cuenta con presupuesto para mantener las carreteras de la isla que son de su competencia.

Parece de país tercermundista que mientras la propia Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias señala en sus informes que para poner al día las carreteras isleñas (de todas las Islas Canarias), es decir las ya construidas, harían falta ciento cuarenta mil millones de pesetas, y que se este hablando de construir un tren que beneficia a una sola isla y cuyo importe inversor es de una cantidad aun superior a la necesaria para mantener todos los viales de Canarias en buen estado.

En definitiva no priorizar los gastos implicará envejecer y descuidar nuestros viales actuales, concentrando los esfuerzos económicos en una obra única que beneficiaría a una parte escasa de la población canaria con unos costes de construcción y sobre todo de mantenimiento que supondrán sobre todo una pesada carga para los futuros habitantes de estas islas, nuestros herederos.

CONCLUSIÓN.-

Los Importadores y Vendedores de Automóviles como colectivo empresarial y social se opone a la construcción de un tren no porque crea que le puede afectar a su negocio, sino porque entiende que se puede estar preparando un negocio para unos pocos que significará una pesada carga en el futuro para toda la sociedad canaria. Sobre una serie de argumentos como los valores ecológicos, la defensa de un servicio social y otros argumentos se esconde un negocio como otro cualquiera que se antepone a otras necesidades prioritarias para nuestra comunidad y que pueden beneficiar al conjunto de la sociedad canaria.

Se requiere un debate sosegado donde una cuestión de la importancia de la planteada debe ser ampliamente debatida por los agentes sociales, realizándose los estudios independientes por consultoras independientes no escogidas por la administración pública exclusivamente, sino por consenso con los diferentes sectores sociales.