

**ANDRÉS MUÑOZ DE DIOS**  
ENTREVISTA

EL DIRECTOR GERENTE DE METROPOLITANO DE TENERIFE AFIRMA QUE EL MEJOR EJEMPLO DE QUE EL TREN EN CANARIAS SERÍA UN ÉXITO ES LA EXPERIENCIA DEL TRANVÍA ENTRE SANTA CRUZ Y LA LAGUNA

# «El tranvía es el ejemplo de que el tren es viable»

JESÚS QUESADA / LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

— **¿Cómo convencer a los canarios que aún creen inviable el tren de que es un medio de transporte rentable y viable en Tenerife y Gran Canaria?**

— El mejor ejemplo es el tranvía de Tenerife. Cuando se inició el proyecto mucha gente no creía en esta alternativa y hoy es una oferta atractiva y competitiva que mueve a 13 millones de pasajeros al año. Creo que con el tren va a pasar algo parecido. Será una mejora brutal respecto a la realidad del transporte público hoy.

— **¿Cómo va el proyecto ferroviario de Tenerife en comparación con el de Gran Canaria?**

— Vamos un poco por delante porque el plan territorial del tren al Sur ya está aprobado definitivamente y hemos empezado la fase de redacción del proyecto. Gran Canaria va un poco por detrás, pero poco, porque aquí también están a punto de aprobar el planeamiento y licitar la redacción del proyecto.

— **¿Cuándo será una realidad esa línea entre la capital y el Sur de Tenerife y para cuándo la línea del Norte?**

— Si nada se atasca la licitación de las obras de construcción del tren al Sur, de 80 kilómetros de longitud y con un coste estimado de 1.800 millones de euros, se podría producir a finales de 2011 y luego estaríamos seis años de obras para que entrara en servicio en 2017. La del Norte, que es más corta, de 35 kilómetros, estaría lista dos años después.

— **¿Qué efectos ha tenido la entrada en servicio del tranvía entre Santa Cruz de Tenerife y La Laguna en el transporte público del área metropolitana de Tenerife?**

— Se ha producido una notable mejora en la oferta a los usuarios en el principal corredor de demanda de movilidad de toda la Isla. Hoy tenemos 50.000 pasajeros diarios en jornada laboral en las dos líneas que están en marcha, cuando las previsiones eran de unos 44.000.

— **¿Le han robado clientes a guaguas y taxis o ha aumentado el número total de usuarios del transporte público con el tranvía?**

— En Tenerife, como ocurre desde los años 90 en otras muchas ciudades que han introducido el tranvía, ha crecido el número total de usuarios del transporte público. En estos primeros años algunos han sido a costa de las guaguas, pero con el tiempo la tendencia es a que aumente también el número de usuarios de la guagua porque crece el total de personas que se apuntan al sistema público de transporte. La guagua llegará a tener las mismas cifras que antes. En cuanto al taxi nuestras encuestas a los clientes del tranvía señalan que la cifra de usuarios que vienen del taxi es realmente minoritaria.



«El tranvía es viable en Gran Canaria y sería más rentable»

Gran Canaria?

— Lo cierto es que en su día, en el año 1998, la consultora que hizo los estudios sobre la viabilidad de implantar el tranvía en Canarias estudió también esa posibilidad y que las conclusiones de ambos estudios eran que los dos serían viables. Me da la impresión de que sería más rentable aún que en Tenerife, por la densidad de la población que hay en el área



Ponente. Andrés Muñoz de Dios, director gerente de Metropolitano de Tenerife, ayer antes de su ponencia.

— **¿Qué efectos ha tenido el tranvía en el tráfico y en la contaminación ambiental?**

— El 25% de nuestros usuarios iban antes en coche, es decir, hemos retirado a 12.500 conductores de las calles saturadas de Santa Cruz y La Laguna. Calculamos que eso supone un ahorro de 3.000 toneladas anuales de emisiones de CO<sub>2</sub>. Y a la vez se ha revitalizado las zonas comerciales por donde pasa el tranvía.

— **¿Cree usted que la experiencia del tranvía de Tenerife sería exportable al área metropolitana de Las Palmas de**

## PERFIL

### EL PINTOR DE RAÍLES

Dirige la empresa pública Metropolitano de Tenerife desde hace nueve años, después de trabajar para Talgo como ingeniero de proyectos y participar en un proyecto para Hong Kong y Sacramento con la firma CAF. Desde entonces ha logrado poner en marcha las dos líneas del tranvía entre la capital tinerfeña y La Laguna y gestiona los estudios previos para las líneas ferroviarias al sur y al norte de Tenerife.

metropolitana de la capital gran Canaria, el volumen de movilidad en este corredor y otros factores, pero en cualquier caso tendría que estudiarlo con más detalle.

— **¿El tranvía de Santa Cruz a La Laguna ya está terminado o está previsto ampliar la red?**

— Está previsto ampliar el recorrido de las dos líneas existentes y también crear alguna más. Los estudios de viabilidad son favorables y sólo falta que el Cabildo lo decida así y consiga la financiación.

— **¿Está siendo rentable o registra pérdidas de explotación?**

— El sistema no es deficitario para las arcas de las administraciones públicas. No produce pérdidas y encima genera recursos para ir amortizando la fuerte inversión inicial que fue necesaria.

— **¿Por qué critica que los ecologistas se opongan al tren en Canarias?**

— Porque es el medio de transporte menos contaminante que existe y el que menos suelo consume, entre otras ventajas. No entiendo que estén pidiendo más carriles para guaguas y rechacen el modelo alternativo del ferrocarril.

## Europa vuelve al tranvía para la movilidad en la ciudad

» En España casi desaparece entre los años 1976 y 1994

J. Q. / LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

■ El arquitecto y especialista en la implantación de metros ligeros en distintas ciudades españolas José María Valero disertó ayer sobre el renacimiento del tranvía como medio de transporte en Europa en la segunda ponencia del primer seminario del ciclo *Gran Canaria: Tren y Futuro* organizado por la Autoridad Única del Transporte.

Valero realizó un recorrido cronológico de la implantación del tranvía como medio de transporte urbano en Europa, desde hace más de 150 años. Así, hizo un repaso histórico de la puesta en marcha de los tranvías en España y en Europa, con especial hincapié en la etapa que transcurre entre los años 1976 y 1994, periodo en el que prácticamente desaparecen estos medios de transporte de las calles españolas.

El arquitecto fundador de la consultora Urbantran analizó también su reimplantación como medio de transporte innovador en Francia, el descubrimiento del tranvía de piso bajo en Grenoble (metro ligero), la reintroducción de este medio de transporte en los países que lo habían suprimido - como en España -, la transformación de los tranvías clásicos en redes de metro ligero y la reintroducción en toda Europa desde este nuevo concepto.

En su intervención también se refirió al nuevo sistema de tren-tran, aportando ejemplos europeos y españoles, así como a la peatonalización de los centros urbanos y la renovación de los cascos históricos que propician estos medios. Asimismo disertó sobre los nuevos conceptos actuales en la reorganización de los sistemas de guaguas y zonas peatonales.

Su ponencia cerró el primer seminario del ciclo, que tuvo lugar en las instalaciones del Club Prensa Canaria de la capital. Antes había hablado el director gerente del Metropolitano de Tenerife, Andrés Muñoz de Dios sobre el proyecto del tren hasta el sur de esa isla.

**PRÓXIMO.** El ciclo de seminarios sobre el tren continuará el próximo 7 de octubre con otras cuatro ponencias, una de ellas del director general de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, Carlos María Juárez, sobre la alta velocidad en España. Las otras tres estarán relacionadas con la empresa Siemens, que aporta la maqueta del tren instalada en el parque San Telmo, y su experiencia ferroviaria.

# “El ferrocarril tiene aquí mucho futuro”

- El responsable del tranvía y del tren de Tenerife augura un buen porvenir al proyecto grancanario
- La isla vecina ya tiene avanzado el plan para unir la capital y el sur con 80 kilómetros de raíles

**Antonio José Fernández**  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

“El proyecto del ferrocarril y, en concreto, del tren en Gran Canaria tendrá futuro. Me resulta a priori incluso más interesante que el que manejamos en Tenerife por las características del corredor costero y la densidad de población que tiene esta isla. Eso sí, habría que mirarlo todo con detalle”. Andrés Muñoz de Dios, director gerente de Metrotenerife, la sociedad mixta que se encarga de la explotación de las dos líneas de tranvía que existen actualmente en Santa Cruz de Tenerife, tiene muy claro que el futuro del transporte de pasajeros circula sobre raíles.

Este ingeniero industrial fue el encargado de inaugurar ayer, en el Club Prensa Canaria el ciclo de conferencias perfeñado por el Cabildo de Gran Canaria y otras entidades y empresas colaboradoras para dar a conocer entre la población las características del nuevo medio de locomoción que se quiere habilitar, en principio, entre Las Palmas de Gran Canaria y Meloneras.

Muñoz de Dios desgarnó durante media hora las características del tren que se pretende construir entre Santa Cruz de Tenerife y Adeje, con 80 kilómetros, 7 paradas y una inversión que rondaría los 1.800 millones de euros. En la isla vecina, tras el “éxito” alcanzado por el tranvía que une la capital con Santa Cruz -y que en apenas dos años ya dispone de dos líneas, 17 kilómetros y 50.000 pasajeros al día van aún más rápido en la tramitación de esta infraestructura.

De hecho, el plan ya está aprobado y andan enfrascados en la redacción del proyecto. Las mejores previsiones apuntan a que entrará en funcionamiento en 2017. La otra iniciativa, que despliega una red de comunicación por 35 kilómetros de la cornisa norte, si está ‘en pañales’.

**COMPETENCIA.** Antes de su intervención, el ponente echó por tierra algunos de los tópicos y la polémica creada en torno a este asunto. Así, afirmó que una cuarta parte de sus 50.000 clientes han dejado atrás el uso de su vehículo para los trayectos cortos, señaló que apenas se han robado usuarios al taxi y que incluso la facturación de las guaguas no se ha resentido tanto como se esperaba “porque los medios terminan interrelacionándose y al final, cuando se instale el tren, será necesario que cada parada disponga también de paradas de guaguas”.

Otro de los aspectos que recalcó el director gerente de Metrotenerife fue el hecho de que con el tranvía “dejan de circular menos coches, lo que supone 3.000 toneladas menos de CO2 en la atmósfera”. Por último, expresó su “sorpresa” por el hecho de que, en Canarias, los ecologistas se opongan a la implantación de este medio cuando en Europa “eso no pasa”.



Andrés Muñoz de Dios, con corbata roja, charla con Wenceslao Berriel (i.) y José María Ravelo (d.). | JUAN GREGORIO

La conferencia que ayer ofreció un experto en ferrocarriles en el Club Prensa Canaria supuso dos cosas: primero, ver en una hora una retahíla de vagones de media Europa y segundo, conocer la otra Sevilla.

## Cuidado con ‘postilandia’

A. J. F.

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En esta foto vemos ahora cómo ha quedado una calle de Sevilla después de que se pusiese el tranvía. Miren qué postes, al lado del Ayuntamiento, con esos edificios históricos detrás. Yo cuento ahí por lo menos una docena, blancos y bien grandes. En esta otra, más de lo mismo. Se podría haber evitado. Yo lo llamo *postilandia*...”

**La exposición de un experto alerta del impacto que ha generado el tranvía de ‘quita y pon’ que hay en Sevilla**

José María Ravelo, arquitecto y fundador de una consultora que ha colaborado en la implantación de un gran número de tranvías en España, cerró ayer la primera jornada del seminario con un comentario que generó risas, y muchas, entre las personas que se dieron cita en el Club Prensa Canaria para escucharles a él y a Andrés Muñoz de Dios disertar sobre ese medio de transporte tan desconocido para los gran-

### Más actos

**Alta velocidad.** El seminario continúa el 7 de octubre (16.00 horas) con la charla sobre la alta velocidad en España que impartirá en el Cicca el director general de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, Carlos María Juárez.

**Fabricantes.** Ese mismo día, una hora más tarde y también en el Cicca, le tocará el turno a Juan Carlos Lorenzo, director general de la División Mobility del fabricante Siemens. A las 18.00 horas será Ricardo Sánchez Rebollo, también un alto cargo de la empresa alemana, el que disertará sobre infraestructuras de alta velocidad. El cierre a la jornada lo pondrá otro compañero de firma, Carlos Nierhaus, que se centrará en modelos de lanzaderas.

**El caso hispano.** La tercera sesión de conferencias se ha previsto para el día 15, también en el Cicca, con varios ponentes de Renfe.

canarios como es el tranvía.

Con lo que no contaba Ravelo es que entre el público se hallase un andaluz, que con el gracejo típico de la tierra y doblando carcajadas le indicó muy amablemente: “Oye, que es que has puesto las peores fotos de Sevilla...” El experto contraatacó: “Y eso que no he dicho que estos que se ven en la foto son los segundos, que antes habían puesto unos postes todavía más feos. Vamos, que era para decirle al que los puso ‘pues los pagas tú’. Ah, y que en Sevilla es el único lugar del mundo, que yo sepa, en el que se tiene que desmontar la catenaria del tranvía en Semana Santa para que puedan pasar los pasos y las procesiones porque no dejaron la altura suficiente, por no recordar que el tranvía descarriló el mismo día de su inauguración”. Más risas.

Al final, al margen del caso sevillano -al que los políticos asistentes como Wenceslao Berriel, consejero delegado de Ferrocarriles de Gran Canaria, y Rogelio Frade, director insular de Obras Públicas, deberán ponerle suma atención-, Ravelo exhibió gran cantidad de fotos de tranvías europeos, explicando sus ventajas, inconvenientes y trayectoria en los últimos 50 años. Una lección magistral al principio y de humor al final.

### 4 PREGUNTAS...

**JOSÉ MARÍA RAVELO**  
Arquitecto experto en la implantación de tranvías



“Las Palmas fue pionera al plantear la vuelta de este medio”

A. J. F.

### 1 La consultora en la que trabaja ha colaborado en la realización de estudios para facilitar la implantación de metros ligeros en varios puntos...

Venimos trabajando desde los años 90 en proyectos tan interesantes como los de Barcelona, La Coruña, Gijón, Zaragoza, Palma de Mallorca y Lérida, por sólo citar algunos. En España este tipo de infraestructuras se desmantelaron entre los años 60 y 70, y el último en desaparecer fue el de Zaragoza. Luego ha habido un boom por sus ventajas.

### 2 Las condiciones orográficas hacen más difícil la colocación de una línea de ferrocarril aquí?

Yo creo que no. Además, hace 14 años estuve por aquí y ya se hablaba del tren. En el conjunto del Estado español, Las Palmas de Gran Canaria hubiese sido pionera, pues el primer tranvía que se volvió a poner fue el de Valencia.

### 3 Pero el proyecto que se maneja contempla un primer tramo, en la ciudad, bajo tierra...

No hay problema, cabe la versatilidad. Puede ser soterrado en algunos puntos, como el de Oporto, y no suponer *handicap* alguno. El caso es que exista voluntad política para hacerlo.

### 4 En los años 70 se colocó en la Avenida Maritima un tramo de tren vertebrado que no cuajó...

Ahora tampoco tendría éxito un modelo así. ¿Sabe por qué? Pues porque, en caso de avería o de incendio, las condiciones de la vía impedirían desalojar con garantías a los pasajeros y se tendría que recurrir a trampillas o escotillas. Lo fundamental en estos casos es planificar bien.