

LA PROVINCIA

Diario Las Palmas

27 de Febrero de 2003 3:00 GMT

DIGITAL

LAS PALMAS
DE G.C.

PORTADA

OPINIÓN

CANARIAS

LAS PALMAS
DE G.C.

SOCIEDAD Y
CULTURA

ECONOMÍA

NACIONAL

INTERNACIONAL

DEPORTES

SUCESOS

□

□



Ed. Prensa Ibérica

Hemeroteca

Programación TV

El Tiempo

La Bolsa

Loterías y Sorteos

Farmacias

Agenda de Enlaces

Tarifas Publicitarias

Sugerencias



Todos los domingos con
LA PROVINCIA/DLP

Club Prensa Canaria

“Las Palmas es una ciudad ‘de libro’ para implantar el tranvía moderno”

Cuando en ciudades como Valencia y Bilbao ya corre por sus calles, y en Barcelona se está construyendo su trazado; y mientras en otras capitales de provincia, incluida Santa Cruz de Tenerife, el proyecto de implantación es ya una confirmación, en la capital grancanaria la decisión sobre el tranvía moderno sigue aún en el debate político. “Las Palmas es una ciudad de libro para el tranvía”, afirma Michael Pavillard, partidario e impulsor desde hace más de una década de la implantación de este sistema ferroviario en las Islas. Según Pavillard, miembro del comité organizador de unas jornadas sobre el tema que se desarrollarán hoy y mañana en la capital grancanaria, “los expertos de este sistema ferroviario urbano creen que esta ciudad reúne las mejores condiciones para su aplicación, sobre todo por su tendido lineal, porque no hay cotas de altura”. El principal obstáculo sigue siendo, hoy por hoy, el de un principio. “El desacuerdo nace de la falta de afinidad política de los responsables de las instituciones. Porque la financiación no es impedimento”, afirma Pavillard.



Michael Pavillard, a la derecha, en la presentación de las jornadas.

— ¿Por qué el tranvía en una ciudad como Las Palmas»

— Es la ciudad perfecta para ese transporte. Ésta es una ciudad media de población en la que el tranvía resulta ideal. Los expertos de este sistema de transporte urbano creen que reúne las mejores condiciones para su aplicación, sobre todo por su tendido lineal y porque no hay cotas de altura.

— ¿Qué ventajas aportaría a los usuarios y al tráfico convencional»

— En primer lugar, el tranvía disuade del uso de los coches y, además quintuplica la capacidad de viajeros de una guagua. Si se contempla un tren de una media de cuatro unidades, estaríamos hablando de viajes de 500 pasajeros. Además, un autobús sólo tiene de vida útil 10 años, según la normativa de la Unión Europea, mientras un tranvía puede tener unos 30. Es cierto que son mucho más caros, pero está claro que la inversión se amortiza con el mayor tiempo de caducidad del vehículo.

— Y eso sin contar con el beneficio ambiental.

— Efectivamente. La Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Agencia Europea de Medio Ambiente, además de la Organización Mundial del Turismo, se han implicado en la difusión y el impulso de este sistema de transporte y apoyan este tipo de debates, como el que se propiciará en las jornadas que tendremos estos días en la ciudad. Es evidente que el tranvía es un medio de transporte ecológico, no contamina y favorece el medioambiente.

— Otras ciudades españolas ya han apostado por su implantación.

— Sí. En Valencia y Bilbao ya es una realidad y en Barcelona está en fase de construcción. También está en proyecto en Madrid y en otras veinte ciudades del país. Incluso, el impulso que ha cobrado ha dado lugar a sistemas de financiación novedosos en España, como en la ciudad Condal, en donde por primera vez se costeará a través de un consorcio estrictamente privado.

La capital grancanaria está ya situada en un plano de desventaja, en cuanto a la oferta del tranvía como transporte público, respecto de otras ciudades.

— ¿Qué es lo que, a su juicio, está retrasando su implantación en Las Palmas».

— Yo llevo luchando con mis propuestas desde hace más de una década, pero el problema está en la falta de afinidad política de los responsables de las instituciones de esta isla. El debate se ha producido en todos estos años gracias a los medios de comunicación, pero sigue sin cuajar en la realidad. En Tenerife, por ejemplo, el Cabildo lidera el proyecto, que ya está en marcha.

— Los detractores del tranvía siguen poniendo el acento en su carestía.

— No es barato. En Las Palmas, si se sigue el trazado de las líneas 1 y 2, con ramificaciones en Las Arenas y Hoya de la Plata, se precisarían unos 70.000 millones de pesetas, siempre dependiendo del número de unidades de los vehículos. Siguiendo con el ejemplo de Tenerife, el Cabildo ha asumido el endeudamiento con una inversión a través del Banco Europeo. Aquí se puede seguir esa fórmula o buscar alternativas. De cualquier forma, el escollo económico no justifica su rechazo.