

La resurrección de los trenes en Canarias

La Provincia 10-09-2020

En estos días pasados he leído en la prensa lo que había pensado era un sueño olvidado: la resurrección de los trenes en Gran Canaria y Tenerife. El argumento de esta resurrección es aprovechar los fondos que la Unión Europea va a destinar para paliar los efectos de la pandemia Covid-19 y el acuerdo entre la UE y el Gobierno de España de “transición ecológica, movilidad sostenible, modernización y digitalización del transporte”. Como novedad se señala su concurso positivo a paliar el cambio climático pues en Gran Canaria se nutrirá con energía eólica y en Tenerife con energía solar fotovoltaica (?). Además en todas las estaciones se incorporarán paneles solares (?).

La inversión conjunta se acerca a los 4.000 millones de euros aunque seguramente será superior. Se crearán más de 1.500 puestos de trabajo (?) y tendrá un impacto muy positivo de cara al turismo (?). Los proyectos de estaciones, por un valor superior a los 50 millones de euros (!), ya están finalizados y abonados con recursos de los dos cabildos y del gobierno central.

El Cabildo de Gran Canaria, hasta hace poco contrario a la implantación del tren, dice ahora que “no se puede seguir con el actual modelo de construcción de más carreteras pues con ello no se reduce el tráfico de coches” y por tanto apoya de nuevo la implantación de este nuevo medio de transporte.

El sistema ferroviario de Gran Canaria estará constituido inicialmente por una flota de 8 trenes con 3 vagones cada uno y una capacidad de 240 plazas, 80 por vagón. La vía tendrá 57 km de longitud de los cuales casi 22 km bajo transcurren tierra (no sé cómo verán los turistas del sur un desplazamiento a las Palmas en un túnel pero lo que sí es seguro es que se les ahorrará el espectáculo poco atractivo que brinda esta zona de Gran Canaria). La línea cuenta con 9 paradas intermedias entre la estación de Santa Catalina y la de Meloneras. El coste total de locomotoras, vagones, línea férrea, infraestructuras de toma de corriente y control, obras civiles y estaciones ha ido variando con el tiempo pero lo más seguro es que no baje de los 2.000 millones de euros.

Está prevista una frecuencia de un tren cada quince minutos y los cálculos divulgados señalan que el tren de Gran Canaria será utilizado por 17,5 millones de pasajeros al año en los primeros años y más de 21,2 millones a los 10 años (más de 60.000 personas todos y cada uno de los días del año). El tiempo del desplazamiento entre la primera y última parada se estima en 45 minutos y el coste del billete se supone será igual que el de las guaguas para los mismos trayectos.

No es mi intención entrar en un análisis técnico y económico del concurso a la sostenibilidad de Canarias de estos trenes pero no puedo dejar de mencionar algunas dudas que me asaltan: ¿Se lograría una Canarias más sostenible si los 4.000 millones de euros se destinaran a que al menos el 70% de la energía que consumimos en todas las islas sea renovable? ¿O a asegurar toda el agua que necesitan todas las islas para consumo humano y agrícola y modernizar nuestra agricultura para afrontar en mejores condiciones el cambio climático? ¿O a construir

todas las viviendas que en Canarias se necesitan? ¿O a dotar a Canarias de una flota de más de 160.000 vehículos eléctricos que sí podrían estar accionados al 100% por energías renovables? ¿o a modernizar y convertir en sostenible toda nuestra planta hotelera y extra hotelera?

Lo que si voy a hacer es invitarles a ustedes a un realizar un recorrido virtual de una persona que vive en las zonas de Escaleritas, Schamann y 7 Palmas y se traslada cada día laborable a Maspalomas Centro o San Agustín, primero usando su coche y luego tomando el tren.

En el primer caso, cuando usa su coche, la persona lo toma en su garaje o en un aparcamiento de la calle que le puede suponer 3 minutos andando. Lo arranca y en menos de 5 minutos ingresa en la circunvalación y en un tiempo no mayor de 40 minutos (50 km a una media de 100 km/h suponen 30 minutos) llega al final de la autopista. 10 minutos más y llega a la puerta de su trabajo o a menos de 5 minutos andando del mismo. En total, entre su casa y la oficina ha tardado entre 50 y 58 minutos. Con la vuelta ocurre lo mismo. El gasto en gasolina será de unos 5 euros más o menos entre ida y vuelta.

En el segundo caso, tomando el tren, lo primero es llegar a la estación de salida al menos 5 minutos antes de la partida del tren que si llega después habrá de esperar 15 minutos. Para llegar a la estación puede optar por coger la guagua o por un taxi y en ambos casos el acceso no es inmediato, pudiendo oscilar entre los 3 minutos para un taxi y los 10 minutos para la guagua. El trayecto en taxi hasta la parada del tren no bajará de 10 o 15 minutos y en guagua no menos de 20. En resumen, habrá invertido solo para acceder a la estación entre 13 y 30 minutos. En el supuesto que haya llegado 5 minutos antes de la partida del tren y después de esos 5 minutos de espera se sube al mismo y en 45 minutos estará en la estación final de Maspalomas. Al salir del andén puede tomar un taxi hasta el lugar de trabajo o una guagua que lo deje lo más cerca posible. Será un trayecto lleno de incertidumbres por la insegura disponibilidad inmediata de taxis o guaguas pero siendo conservadores puede estimarse en no menos de 15 minutos. En total esta persona habrá tardado 63 minutos en el mejor de los casos y 75 minutos en el caso más normal. En cuanto al coste del viaje en tren el traslado desde su casa a la estación puede oscilar entre los 3-5 euros en taxi y los 1,4 euros en guagua. El recorrido en tren, si se mantienen los mismos precios que la guagua será de 6,8 euros y el recorrido entre la estación final y su punto de trabajo se encontrará entre 4 y 5 euros en taxi y 2 euros en guagua. En total el viaje de ida puede variar entre los 10 euros y 17 euros y el desplazamiento de ida y vuelta oscilará entre los 20 euros y los 34 euros.

Si el mismo trayecto lo realizan tres personas, familiares o amigos, en el caso de usar el coche los gastos no varían mientras que en el caso de usar el tren habrá que multiplicarlo por tres, excepto cuando usen el taxi y solo en este medio de transporte.

Existen múltiples casos en los que el tren será de muy difícil o imposible uso. En efecto para los trabajadores que necesiten portar consigo sus instrumentos de trabajo, que ahora lo realizan en una furgoneta, es obvio que no podrán usar el tren. En cuanto a las personas que salgan de compras y que necesiten transportar grandes bultos o maletas el tren es un medio extremadamente incómodo, cosa que también ocurrirá con los turistas que arriben al aeropuerto: La situación tradicional de salida de la terminal de aeropuerto, subirse a la guagua en la puerta y bajarse en la puerta del hotel es imposible de mejorar con un traslado en tren, con sus múltiples transbordos y acarreo de maletas.

Sin entrar en detalles por no ser este el momento si es conveniente señalar algunos aspectos del escenario de movilidad por carretera en Canarias en los años venideros: en primer lugar tanto Gran Canaria como Tenerife tienen una buena parte de su población viviendo en pueblos dispersos y relativamente bien conectados por carretera con las capitales. Las zonas más pobladas están conectadas por autopistas que con una ligera mejora de la gestión del tráfico resolverán el problema en las horas punta. En segundo lugar la movilidad terrestre puede y debe reducirse drásticamente para lo cual existen múltiples medidas. En tercer lugar y por múltiples razones es lógico pensar que el parque de vehículos privados no va a incrementarse en el futuro. En cuarto lugar gran parte de este parque de vehículos necesita renovarse y lo lógico es que se tienda a que sean vehículos eléctricos o de hidrógeno accionados por energías renovables tanto en automóviles como en guaguas (la empresa China BYD ha puesto en circulación un autobús eléctrico con capacidad para 77 pasajeros con su equipaje y una autonomía de 370 km mientras que en Europa existen varias empresas como Wrightbus y consorcios que están lanzando al mercado vehículos similares accionados por hidrógeno y con un autonomía mucho mayor).

Por todo ello y salvo restricciones de circulación obligadas por ley es muy difícil que el tren pueda sustituir al automóvil en estas dos islas entre otras razones porque es un medio incapaz de brindar el servicio de movilidad que en estas islas se exige, porque sería una ruina en tiempo y dinero para los usuarios o en caso de subvenciones masivas a la movilidad terrestre una ruina para las arcas públicas.

Lo sensato, a mi juicio, es enterrar este sueño (¿señuelo?) para siempre y centrarnos en ahorrar movilidad por un lado, optimizar las vías que ya tenemos por otro y apostar por un cambio de la flota de vehículos, muchos menor de la que hay ahora, por otra más moderna y sostenible. Y eso si será la “transición ecológica, movilidad sostenible, modernización y digitalización del transporte” que Canarias precisa.