



Sólo serán atendidas tres de las siete peticiones de parada de cercanías del tren del Sur

► De los once municipios que atravesará el tren del Sur, sin contar su extensión al puerto de Fonsalía, en Guía de Isora, sólo El Rosario, Arafo y Arico se quedarán sin ningún tipo de parada. A las siete previstas inicialmente se sumarán previsiblemente tres de cercanías en Güimar, Fasnía y San Miguel de Abona.

■ N. VIZOSO, S/C de Tenerife

El tren del Sur contará finalmente con diez paradas, incluyendo las siete planteadas en el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (Intercambiador, Acorán, Candelaria, San Isidro, Aeropuerto Reina Sofía, Los Cristianos y Las Américas) y las tres nuevas paradas que se ejecutarán para el servicio de tren de cercanías o exprés (Güimar, Talleres y Cocheras y Las Chafiras). De esta forma se descartan otras cuatro propuestas que habían sido planteadas inicialmente para su estudio: Radazul (El Rosario), Arafo, Arico y Guaza (Arona).

A estas diez paradas se les deberá sumar la del puerto de Fonsalía (Guía de Isora) si finalmente se atiende la demanda socialista para la ampliación del trazado hasta la futura infraestructura portuaria. Algo que, por otro lado, parece que con toda seguridad será así a falta de consensuar una propuesta de recorrido.

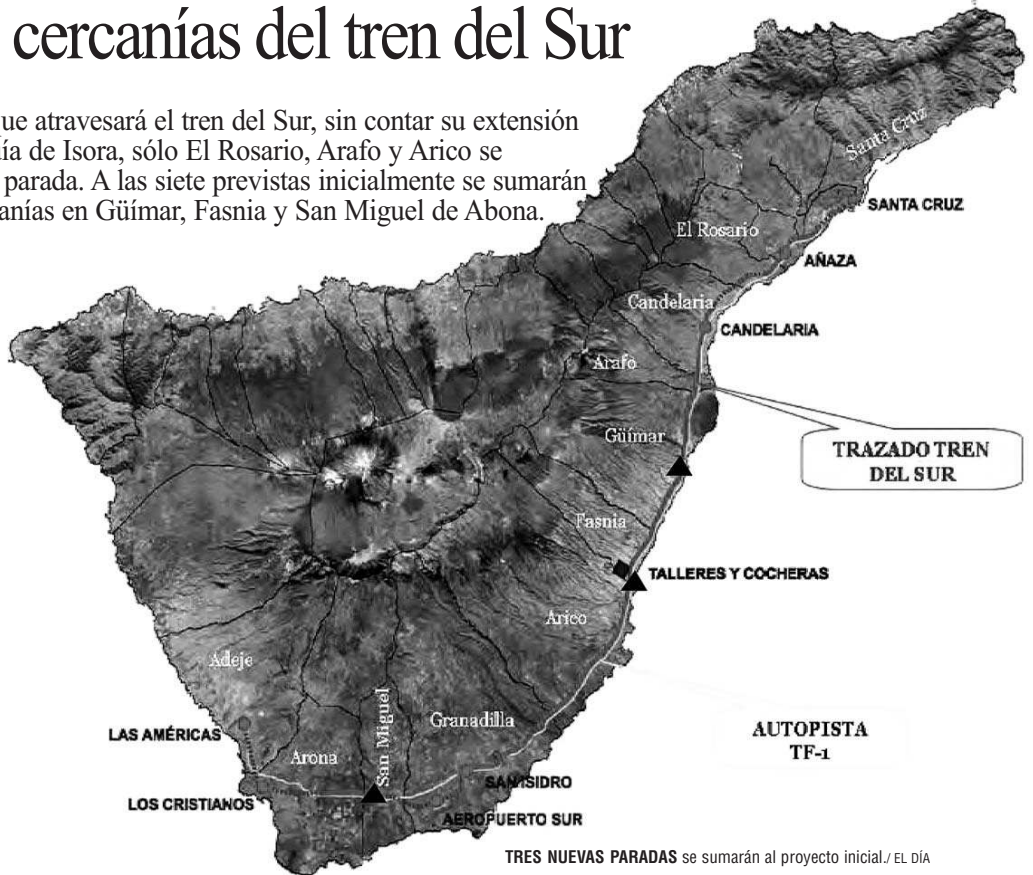
La instalación de las nuevas paradas hace que tres municipios (Güimar, Fasnía y San Miguel de Abona) se sumen a los cinco que ya preveían la instalación de una parada. Además, los municipios de Santa Cruz de Tenerife y Granadilla de Abona tendrán dos paradas cada uno (Intercambiador y Acorán y San Isidro y Aeropuerto Reina Sofía, respectivamente) y sólo los municipios de El Rosario, Arafo y Arico se quedan sin ninguna.

Tal y como adelantó EL DÍA en su edición del pasado 13 de octubre, Güimar sigue siendo el municipio mejor posicionado para ubicar una parada de cercanías que complemente el trazado del tren del Sur, según los datos de los estudios de demanda que maneja Metropolitano de Tenerife SA (MTSA), empresa que gestiona la implantación de sistemas ferroviarios en la Isla.

Sin embargo, según explica el consejero insular de Economía y Competitividad, Carlos Alonso, la evaluación efectuada para la ubicación de paradas complementarias, que se realiza en función de la valoración de cada una de las propuestas teniendo en cuenta su demanda potencial, prevé las otras paradas citadas.

La de Güimar es la más clara, aunque todavía debe discutirse su localización exacta. En cuanto a la discusión para la localización de una parada en la zona de Guaza (en el cruce del Valle de San Lorenzo) o en Las Chafiras (en San Miguel de Abona), se optará con toda probabilidad por esta última debido a la mayor equidistancia entre paradas.

La otra parada cuya localización exacta se está evaluando es la de la zona de Talleres y Cocheras, en Fasnía, pero lindando con Arico.



La ubicación exacta de las tres paradas de cercanías todavía está en fase de estudio

Habrán servicios del tren que paren en todas las paradas y otros que no lo harán en las de cercanías

“De hecho, si se analiza el viario se localizará en un lugar fácilmente accesible desde las medianías de ambos municipios”, advierte Carlos Alonso para tranquilizar, en parte, al municipio de Arico.

En cuanto a los enclaves descartados, la parada en Radazul no está justificada ya que tiene otra muy cercana (Acorán), no tiene prácticamente ningún potencial de demanda y tiene muchas dificultades técnicas para situarla físicamente por cuestiones de pendiente y curvatura.

Por otro lado, las propuestas de Arafo, Arico y Guaza se rechazan dado que las de Güimar, Fasnía y Las Chafiras, respectivamente,

tienen mayor potencial de demanda y darán cobertura a las propuestas anteriormente citadas y que serán desechadas.

Por otro lado, es cierto que ninguna de las tres nuevas paradas tiene una capacidad de atracción de demanda equiparable a la de las siete paradas ya estipuladas. Tanto es así que la que se ubicará en Güimar, que es la mejor posicionada, sólo alcanza la mitad de la demanda estimada de la peor de las siete.

Aún así, el criterio fundamental para ubicar las nuevas paradas es el de la demanda potencial que captarán, que siendo escasa en comparación con las siete paradas

previstas inicialmente, no repercutirá en la prestación del servicio entre Santa Cruz y Las Américas ya que los trayectos de cercanías funcionarán con un sistema diferenciado de las otras paradas para que no aumente el tiempo de recorrido, que desmotivaría el uso del transporte guiado. En este sentido, cabe recordar que los tiempos estimados de recorrido son, por ejemplo, para el trayecto completo, de 45 minutos, y de Santa Cruz al aeropuerto del Sur, de 30 minutos, con una frecuencia del servicio en hora punta de 15 minutos.

Encarecerá el proyecto

Obviamente la ejecución de las tres nuevas paradas no están contempladas en los 1.800 millones de euros que se prevé cueste la ejecución de las obras, a razón de 22 millones por kilómetro, por lo que se encarecerá el proyecto en una cuantía todavía no estimada. A ello habrá que añadir la extensión del trazado hasta el puerto de Fonsalía.

La línea del tren del Sur tendrá una longitud total de 79,5 kilómetros, de los cuales 22,1 corresponden a túneles y 8,3 a viaductos. Por lo tanto, más del 60 por ciento de la línea irá en superficie, y se complementa con nueve túneles, doce falsos túneles y treinta y tres viaductos. Las diez estaciones que compondrán la línea irán situadas en diferentes puntos estratégicos donde la conexión con la guagua o el tranvía sean fundamentales. Se tiene previsto comprar trenes con una capacidad para 350 pasajeros, ampliable a 400.



Una única vía para dos servicios

■ Para que el servicio de cercanías sea factible, la condición fundamental es que no retrase los tiempos previstos para la totalidad del trazado del tren del Sur. Por ello, se plantea un sistema con doble servicio o explotación doble: uno en el que el ferrocarril se detendrá sólo en las siete paradas iniciales y otro en el que parará en todas ellas, incluyendo las de cercanías.

■ El servicio de cercanías se propone como un sistema de transporte de pasajeros de corta distancia que preste servicios entre el centro de una ciudad y las afueras y ciudades dormitorio con un gran número de personas que viajen a diario. Los trenes irán a velocidades de entre 50 y 200 kilómetros por hora.

■ Los trenes operarán según un horario, algunos sólo en las denominadas horas pico, en lugar de en intervalos fijos, ya que sirven a zonas con menor densidad de población y compartirán las vías con los servicios interurbanos y con los de mercancías si se decide dar este servicio.