

La jornada “Tranvía y Ciudad” se celebra con motivo del 15 aniversario del tranvía de Valencia

## Ciudades europeas y españolas apuestan por el tranvía como garantía de movilidad y sostenibilidad

- Valencia fue la primera ciudad española en recuperar este medio de transporte
- Han participado más de 200 representantes de empresas del sector y ciudades con tranvía

**Valencia (20-5-09).** La jornada “Tranvía y Ciudad. Futuro Sostenible”, organizada por la Conselleria de Infraestructuras y Transporte y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) con motivo de la implantación de este medio de transporte en Valencia hace 15 años, ha reunido hoy en la Ciudad de las Artes y las Ciencias a más de 200 representantes de instituciones y empresas nacionales e internacionales.

El director general de Transportes y Logística, Vicente Dómine, ha abierto estas sesiones y en su intervención ha destacado la “casi mayoría de edad del tranvía” y el “final de su adolescencia” que da lugar ahora a su “etapa de madurez, de transporte adulto y homólogo a países como Francia o Alemania”

Dómine ha destacado el “esfuerzo de innovación”, de I+D que se ha realizado en el tranvía de Valencia para conseguir una “ciudad amable” y ha reclamado el apoyo del gobierno central y de la Unión Europea para “continuar las políticas que hemos emprendido de transporte medioambientalmente sostenible”. Asimismo, ha puntualizado la necesidad de concienciar a la población “del esfuerzo que se está realizando en inversiones en transportes” que ayudan a la conservación del medio ambiente.

Tras la apertura, la directora-gerente de FGV, Marisa Gracia ha presentado la ponencia “15 años de tranvía en Valencia”. En su argumentación ha realizado balance de este periodo en el que ha destacado que “el tranvía de Valencia se ha consolidado como un medio de transporte eficaz y sostenible que garantiza la movilidad de miles de valencianos diariamente”.

En este periodo el tranvía de Valencia ha transportado más de 71 millones de viajeros y ha recorrido 14,8 millones de kilómetros, equivalentes a 374 vueltas al mundo, evitando 26,6 millones de desplazamientos y la emisión a la atmósfera de 51 toneladas de CO<sub>2</sub>, con un ahorro de 39,6 millones de euros en combustible, seguros, revisiones y amortizaciones de coches.

La responsable de FGV ha señalado que “al ser Valencia la primera ciudad española en recuperar el tranvía moderno en España se ha convertido en un modelo de referencia como sistema de transporte integrado en la ciudad desde el punto de vista urbanístico, capaz de transformar el entorno por el que discurre, plenamente accesible y que cuenta con un alto grado de aceptación de los ciudadanos”.

En este sentido, Gracia ha significado que, según un encuesta encargada por FGV y realizada hace unas semanas, “la práctica totalidad de los valencianos, el 93 por ciento, considera que la reimplantación del tranvía moderno en Valencia ha sido un “acierto”, dadas las numerosas ventajas y los beneficios que este medio de transporte ha supuesto para la movilidad de los ciudadanos y su calidad de vida, para el medio ambiente y para la propia ciudad, que ha visto mejorar su imagen”.

### **El tranvía en España y Europa**

Dentro de la jornada, se ha celebrado la mesa redonda “El futuro del Tranvía en España”, que ha contado con la presencia de representantes de Zaragoza, Santander y Granada, quienes han explicado sus respectivos proyectos, el primero en periodo de licitación, el segundo en estudio de viabilidad y el tercero ya en obras.

El proyecto aragonés recoge una inversión de 400 millones de euros para 12,8 km de tranvía en superficie que, con una frecuencia de cinco minutos en hora punta, espera desplazar a partir de 2011 a 100.000 viajeros al día con una velocidad comercial de 20 km/h en unidades de 33 metros de longitud.

El modelo cántabro contempla una inversión de 113 millones de euros para 10 km de vía en dos líneas en superficie que, con una frecuencia de ocho minutos en hora punta y quince en horas valle, espera movilizar 28.000 viajeros al día de media con una velocidad comercial de 20 km/h en unidades de 32 metros de longitud con capacidad para 218 pasajeros.

El planteamiento de Granada requiere 400 millones de euros para 16 km de tranvía, trece en superficie y tres en subterráneo, que, con una frecuencia de ocho minutos en hora punta, pretende hacer viajar a 42.600 pasajeros al día con una velocidad comercial de 20 km/h a partir de 2012.

“El resurgimiento internacional del tranvía” ha permitido conocer los proyectos de Túnez, Oporto, Bruselas y Lisboa. El moderador de la mesa redonda, Laurent Dauby, representante de la Unión Internacional del Transporte (UITP), ha adelantado en su intervención que en el próximo congreso de la organización, que se celebrará en Viena dentro de tres semanas, la UITP planteará públicamente “el desafío de conseguir duplicar la cuota del transporte público en el mundo en el horizonte del año 2025” “ El concurso de las redes de tranvía- ha señalado- es fundamental para alcanzar este reto”

El responsable de operaciones de la red de TRAM de Bruselas, Jean Marc Vandrooghenbroeck, ha explicado la experiencia tranviaria de su ciudad, “Una antigua experiencia que se remonta a 1894, año en el que se inauguró la primera línea de tranvía en Bruselas. Desde entonces hasta ahora nunca, ni siquiera en los periodos de guerra, el tranvía ha dejado de funcionar”

Joao Rebelo, director Técnico del Metro de Oporto ha expuesto el proceso de gestación y desarrollo de este singular proyecto ferroviario que aúna características de metro ligero, de cercanías, metro convencional y tranvía moderno.

Por su parte, el representante del metro de Túnez, Abdeljelit Rhaïem, ha mostrado la compleja red ferroviaria de la capital africana, compuesta por seis líneas de metro y la de cercanías que gestiona la Sociedad Nacional de Transporte, así como el proyecto de ampliación de la misma hacia la periferia a partir del año que viene con otras cinco líneas.

Por último, Felipe Fraga de Carris de Ferro de Lisboa ha comentado la necesidad de incrementar la red de transporte público ferroviario para favorecer la movilidad en las grandes ciudades.

### **Material móvil**

Por la tarde, es el turno del material móvil y las últimas innovaciones tecnológicas que ofrecen las empresas del sector, con la presencia de Siemens, Vossloh y Bombardier, cuyos representantes han explicado los diferentes modelos que tienen actualmente en el mercado y los proyectos de vehículos en los que están trabajando.

En este sentido, el ahorro energético con la utilización de supercondensadores y también los sistemas sin catenaria han sido la apuesta más interesante de las tres empresas, conscientes de que las ciudades exigen sistemas cada vez más sostenibles.

La jornada se ha cerrado con la mesa dedicada al tranvía en la Comunidad Valenciana, moderada por el presidente del Foro del Ferrocarril y del Transporte, Josep Maria Ribes, y con la participación del director general de Transportes y Logística, Vicente Dómine, y el director general del Ente Gestor de la Red de Transportes y Puertos de la Generalitat Valenciana (GTP), Antonio Carbonell Pastor.

Dómine ha explicado con detalle la ampliación del tranvía en Valencia, haciendo especial hincapié en la línea estrella L-2, la que atravesará la ciudad de norte al sureste de manera soterrada y en superficie y que unirá la Ciudad de las Artes y de las Ciencias y la fachada Marítima con el centro, a la vez que comunicará distintos barrios de la capital del Turia históricamente alejados del corazón de la población.

El director general también ha comentado la importancia del Tranvía Orbital, cuya primera fase está en servicio desde 2007, que servirá para unir distintos puntos neurálgicos de la periferia de Valencia, y el ambicioso proyecto del tranvía de L'Horta Sud, que dará servicio a un numeroso foco poblacional de las localidades de esta comarca valenciana.

Por su parte, el director general del GTP, ha explicado las obras que el ente lleva a cabo en la actualidad (entre ellas las Líneas 2, tanto de Valencia como de Alicante) y el novedoso sistema de transporte del tren-TRAM, que aúna en la misma infraestructura dos modelos de transporte distintos, el tranvía y el tren de cercanías.

### **15 años de tranvía en Valencia**

El 21 de mayo de 1994 se puso en servicio la Línea 4, la primera línea tranviaria de la red de Metrovalencia. Valencia se constituía como la ciudad pionera en España en acometer la reintroducción de un sistema de transporte que volvía a resurgir con fuerza en todo el mundo, debido a la incorporación de avanzadas tecnologías y nuevos esquemas de funcionamiento: unidades de piso bajo para facilitar la accesibilidad, circulación en plataforma reservada, modernos equipamientos en el interior de la unidades, etcétera

El tranvía de Valencia ha transportado más de 71 millones de pasajeros en sus quince años de vida. La red ha pasado de 9.8 Km. y 21 paradas en 1994 a 20 km y 43 paradas en la actualidad. A lo largo del tiempo la línea que más usuarios ha obtenido ha sido la L4, que se inauguró en 1994. La línea 6, inaugurada en 2007, y la prolongación de la Línea 5, puesta en funcionamiento también hace dos años, completan la red tranviaria.