ABCandalucía.es

Una sola tarjeta servirá para montar en el Metrotrén y Aucorsa

Cuatro trenes Civia arrancarán el servicio con una frecuencia punta de 20 minutos



RAFAEL RUIZ – 6/02/2015

Una sola tarjeta para subir al tren y luego tomar el autobús. **Cuatro convoyes Civia** para que los cercanías pasen **cada 20 minutos** en **hora punta**. Una **reordenación de las líneas de la periferia.** Esas son las claves del último proyecto de explotación del **Metrotrén**, que ciñe determinadas opciones de forma que el proyecto de movilidad anunciado por el alcalde, José Antonio Nieto, pueda cobrar forma «más pronto que tarde», según sus propias palabras.

El documento prepara aquellas cuestiones necesarias para el momento en que ADIF culmine las obras que está llevando a cabo en El Higuerón, Alcolea y Villarrubia. El Metrotrén es un **sistema de cercanías** que utiliza la vía convencional entre **Alcolea, Rabanales, Córdoba central, Villarrubia y El Higuerón** (23,5 kilómetros), con la **posibilidad** de crear **dos estaciones nuevas**: una en el **Parque Joyero** y otra en el **extremo Este de la avenida de la Igualdad.**

El documento establece la **integración tarifaria** -a modo de estudio- entre el **tren y el autobús urbano**. En principio, no se habla de equiparar precios sino de utilizar una sola tarjeta para todo teniendo en cuenta que Aucorsa ya utiliza el sistema de monedero. Los estudios aseguran que el Metrotrén tiene una tarifa técnica de 1,25 euros sobre un supuesto de subvención por viaje de 55 céntimos de euro, cinco céntimos más que un billete común de Aucorsa. En estos momentos, un billete simple a Rabanales cuesta 1,85 euros (tres euros, ida y vuelta). Existen tarjetas mensuales y semestrales.

El documento revisado del proyecto **Metrotren** -la primera versión data de 2012 y la última, de 2014- designa ya cuál es el **tren que se va a usar**. Es el **Civia (eléctrico)**, que es la **evolución del modelo 446** (el que se **usa ahora para Rabanales** y que se ha dejado de fabricar), construido por CAF y Siemens para Renfe.

El proyecto del Metrotrén asegura que serán necesarias al menos cuatro unidades completas (una de las cuales sería de apoyo en caso de avería), lo que permitiría el intercambio de material con el sistema de cercanías de Renfe para Sevilla. Cada tren estará formado por tres vagones de piso bajo -a la altura de las estaciones de cercanías- y aseo (el tipo A3).

En total, los expertos han propuesto que sea una unidad con tres coches, lo que **permite mover a 169 personas sentadas y 461 en total considerando una ocupación de cuatro personas por metro cuadrado**.

Quién viaja

Uno de los aspectos que hay que tener en cuenta es qué va a ocurrir con las lí**neas de autobús de la periferia** que en estos momentos son el único vínculo de transporte público. Los documentos hablan de **reforma** pero **no de supresión** aunque los planteamientos del estudio de demanda hablan de captar una gran cantidad de los trayectos entre determinadas barriadas y el núcleo urbano. En principio, **lo único previsto** es **cambiar los servicios de las líneas O1 y O2 (periferia Oeste)** con el objetivo de que **den servicio a la estación de Córdoba central.**

Como medida anexa, se proponen crear plataformas exclusivas para el bus no solamente en la ciudad sino también en travesías principales entre Córdoba y Villarrubia. El planteamiento es captar para el uso público viajeros que ahora mismo utilizan el automóvil privado.

Los estudios de demanda creen queel sistema de cercanías puede llegar a captar unos 9.500 viajes diarios en todos los sentidos utilizando una atracción media menor de la que presenta el ferrocarril universitario de Rabanales, que quedaría integrado en el Metotrén.