LEVANTE
VALENCIA

18/08/14

Prensa: Diaria
Tirada: 30.908 Ejemplares
Difusión: 24.132 Ejemplares

Cód: 84597428

Página: 7

Sección: LOCAL Valor: 2.825,00 € Área (cm2): 541,0 Ocupación: 63,79 % Documento: 1/1 Autor: LAURA BALLESTER VALENCIA Núm. Lectores: 270000



Estación del Norte, el centro neurálgico de los servicios de Cercanías de Valencia y su área metropolitana. MIGUEL ÁNGEL MONTESINOS

Cercanías, metro y bus deberían tener el «mismo gestor y evitar duplicidades»

▶ Los expertos recomiendan a Fomento que las autonomías gestionen el transporte metropolitano

LAURA BALLESTER VALENCIA

■ «Sería lógico que la gestión operativa de los trenes sea llevada de forma global por las autoridades regionales o autonómicas, o empresas operadoras independientes», recomienda el grupo de expertos de la «Comisión científico-técnica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario», creada por el Ministerio de Fomento tras el accidente del Alvia en Santiago de 2013.

Las líneas de Cercanías «han sido una de las redes que más ha crecido en número de viajeros en los últimos años y la tendencia es a seguir aumentando», señalan los técnicos. Sólo las Cercanías y los ferrocarriles autonómicos de toda España transportaron 500 millones de viajeros en 2011, según datos del Observatorio del transporte de viajeros y el Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Además de ser la que más viajeros transporta, la red convencional también «constituye hoy en día el mayor número de kilómetros de línea ferroviaria». Sin embargo, «debido a las grandes inversiones en líneas de alta velocidad, la red convencional está sufriendo una cierta falta de la atención que necesita para su racionalización, mantenimiento y explotación», advierten en el informe al Ministerio de Fomento.

Por ello consideran «necesario reconsiderar las líneas y trayectos de mayor previsible crecimiento en el horizonte 2020 y 2050, para dotarlas con los equipamientos necesarios de señalización y suministro de energía que permitan absorber la demanda de público». Y para ello serán imprescindibles las mejoras tecnológicas. Por ello los técnicos ferroviarios recomiendan al Ministerio de Fomento que «la tendencia debería ser equiparlas con ERTMS nivel 2 (el mismo que ahora tienen las líneas del AVE) —e incluso llegar al nivel 3—, y así aumentar la capacidad del transporte, reducir los costes de instalación y de mantenimiento» además de dotarlas de «equipamiento que permitan unos importantes ahorros de energía por frenado de recuperación, marchas optimizadas y almacenamiento de energía». Al ser los servicios que más utilizan los ciudadanos, «las redes de Cercanías deben ser complementarias a las redes de metropolitano, metro ligero y demás sistemas de transporte de cada región. Su planificación debe estar coordinada, de forma que las distinas redes de metro, cercanías y metro ligero contribuyan a un plan de transporte único y eficaz, evitando generar duplicidades ineficaces en la oferta de transporte en determinados tramos». Así que lo lógico sería coordinar el servicio de transporte o, que al menos, tuviera un mismo director de orquesta. «Por estas características parecería lógico que la gestión operativa de los trenes sea llevada de forma global por las autoridades autonómicas o empresas operadoras independientes», recomiendan los técnicos ferroviarios.

Los técnicos admiten que con las grandes inversiones en alta velocidad la red convencional «sufre falta de atención»

El informe de mejora del sector aconseja instalar el ERTMS, el sistema de seguridad del AVE, en las Cercanías más usadas

Justo lo contrario de lo que se ha hecho hasta ahora en el área metropolitana de Valencia donde siempre han existidos tres reinos de taifa: Renfe, FGV y la EMT. Valencia y su área metropolitana han crecido sin una entidad que coordinara los transportes. Tras la fallida experiencia del Consell Metropolità de l'Horta (CMH) y unos tímidos intentos por coordinar el transporte metropolitano, se creó en el año 2000 la Entitat de Transport Metropolità (eTM), que después derivó en la Agencia Valenciana de Movilidad (aVM). Ambas nacieron para «consolidar un auténtico sistema de transportes integrado en el área metropolitana de Valencia» que, a partir de 2010, se pretendió fuera de ámbito autonómico, con competencias para las tres capitales de provincia y sus zonas de influencia sobre el transporte público, el taxi y las estrategias conjuntas de movilidad. La Consellería de Infraestructuras decidió eliminar la aVM, y despedir a una treintena de trabajadores a pesar de que era rentable y se autofinanciaba, aunque ahora el Supremo ha anulado el ERE que exterminó este organismo de coordinación. No obstante, EMT y FGV han acercado últimamente posturas y, por ejemplo, desde julio se puede pagar en ambos transportes con el móvil gracias a la tecnología NFC.