DIARIO DE CADIZ
CADIZ
22/09/13
Prensa: Diaria
Tirada: 21.265 Ejemplares
Difusión: 17.648 Ejemplares
Cód: 74409965
Página: 29
Sección: LOCAL Valor: 5.776,00 € Área (cm2): 889,9 Ocupación: 92,67 % Documento: 1/1 Autor: J. A. Hidalgo Cádiz Núm. Lectores: 98000

El tranvía de Cádiz se extiende con un proyecto que abarca a parte de la ciudad

● Más allá de una conexión con las localidades de la Bahía el debate en la capital se centra en una red urbana

J. A. Hidalgo CÁDIZ

El debate del tranvía en Cádiz tiene una doble lectura. Por una parte está la segunda línea de la red que pretende implantar la Junta de Andalucía, que en este caso uniría la capital con Jerez de la Frontera a través de Puerto Real. Por otra, el propio desarrollo del tranvía como medio de transporte urbano circunscrito al casco antiguo.

En el primero de los casos, los recortes que en materia de inversión está sufriendo la Junta han paralizado esta actuación. La Consejería de Fomento reconoce a este diario que no tiene perspectiva de sacar adelante esta operación. Hace unos años una primera aproximación elevaba a 60 millones de euros el coste de esta operación. El tranvía debía cruzar el segundo puente a través de una plataforma que ya se está construyendo pero que, provisionalmente, se utilizará únicamente para el autobús interurbano. En suelo puertorrealeño se levantaría un trazado específico para el tranvía hasta llegar a su estación. De allí a Jerez, el tranvía iría por la red de Renfe, como pasará en el tramo entre La Isla y la capital.

La línea tendría su estación término en Cádiz en la ampliada avenida de Astilleros. Aunque todo está en el aire, el Ayuntamiento ya ha reservado hueco para el tranvía de la Junta en la remodelación prevista para la rotonda de El Corte Inglés, que será la conexión del segundo puente con la ciudad. En su momento, la Junta planteó que este tranvía terminase su recorrido en la plaza de España, al considerarlo un espacio más céntrico, cruzando para ello suelo portuario.

El 'segundo' tranvía es el que recorrería el casco antiguo como un medio de transporte urbano puro y duro.

Aquí se ha abierto un intenso debate en el que han participado el Ayuntamiento, la propia Junta y colectivos ciudadanos que defienden la viabilidad de este medio de transporte.

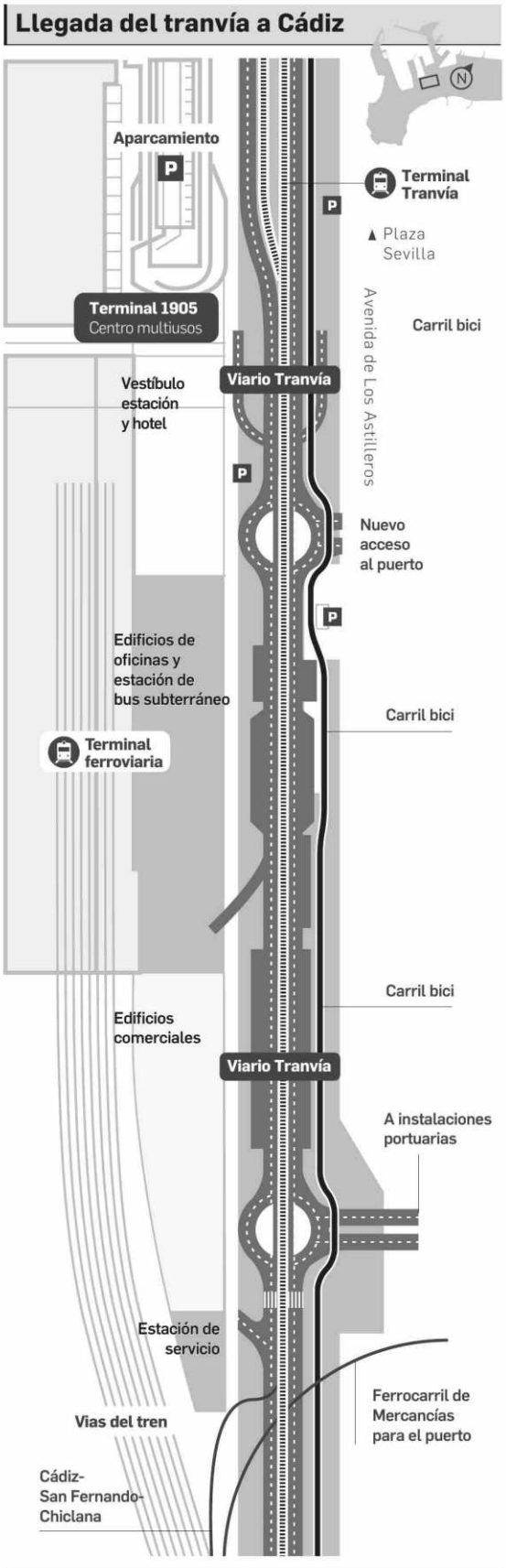
En febrero de 2011, el gobierno municipal del Partido Popular se comprometió a desarrollar este transporte a lo largo de los siguientes cuatro años, por lo que el visto bueno debería de estar planteado antes de las próximas elecciones municipales, a celebrar en mayo de 2015. Inicialmente el modelo del mismo deberá está pintado sobre el papel a finales de este mismo año cuando se dé a conocer el Plan Municipal de Movilidad (que también reflejará la red del carril bici, la reforma de la red de autobuses o la peatonalización de nuevas calles y plazas).

En todo caso, el Ayuntamiento siempre ha tenido muy claro que de poner un tranvía en Cádiz será un modelo puramente urbano y no el tren-tranvía que promueve la Junta de Andalucía. Advierte que la estrechez de las calles gaditanas dificultad este segundo modelo, a la vez que hay que mantener el derecho al uso del transporte privado, compatible que con tren urbano. En su plan inicial, aún no cerrado, esta línea circunvalaría todo el casco antiguo a través de una única línea, manteniendo los carriles para el vehículo privado, el autobús urbano y, también, para la bicicleta. El temor, en todo caso, es que no exista un número de usuarios lo suficientemente amplio para mantener este servicio, a la vez que habría que decidir si la gestión del mismo es pública o, por contra, para a manos de una empresa privada.

El autobús interurbano irá por la plataforma del segundo puente

La Junta pretende utilizar la plataforma del puente de la Constitución para el paso de los autobuses interurbanos que unen la capital con otros puntos de la provincia. Esta plataforma estaba destinada al paso del tren-tranvía, en la línea 2 entre Cádiz-Puerto Real y Jerez de la Frontera, sin embargo los problemas presupuestarios de la administración regional han paralizado su actuación. Como, lógicamente, la ejecución del puente no puede pararse y la plataforma ya está unida al resto de la estructura, su uso como espacio público se mantiene aunque sea a base de autobuses. La nueva estructura ha supuesto un coste adicional de unos 20 millones de euros al proyecto del segundo puente, dinero que en un primer momento iba a poner sobre la mesa la Junta de Andalucía. Sin embargo, los recortes en las inversiones que sufre la administración regional le llevaron a un acuerdo con el Ministerio de Fomento por el que este asumía esta obra extra y dejaba a la Junta la construcción del canal de paso de los grandes buques.

Llegada del tranvía a Cádiz



FUENTE: Junta de Andalucía. GRÁFICO: J. A. Álvarez.

LAS CLAVES

60 mill.
Es la primera estimación que hizo la Junta del coste que tendría la línea dos del tranvía entre Cádiz y Jerez a través del segundo puente.

2015
Es la fecha que se ha dado el Ayuntamiento para desarrollar el tranvía urbano y no tren-tranvía, circunvalando el casco.

Puente
Tendrá un carril para el uso del autobús a la espera del tranvía.

Una estación que al final se ha quedado pequeña

Aunque el vestíbulo de la terminal de Cádiz se ha quedado grande aún antes de su estreno, no pasa lo mismo con la zona de llegadas de trenes. Las vías que hay en servicio se han demostrado escasas, impidiendo incluso que los trenes pernocten en Cádiz. Así hay unidades que tienen que marchar a Sevilla o Jerez a la espera de retornar a Cádiz para prestar un nuevo servicio. Así pasó con el tren Al-Andaluz, que no vino en Cádiz porque no se podía ocupar una vía durante toda una noche.