

## PRESENTE Y FUTURO DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE MÁLAGA

Jornadas organizadas por la Academia Malagueña de Ciencias en colaboración con la Confederación de Empresarios de Málaga, los días 9 y 10 de mayo de 2013

### INTRODUCCIÓN

La Academia Malagueña de Ciencias, entidad al servicio de la sociedad e inmersa en la problemática de la misma, ha considerado oportuno la organización de unas Jornadas sobre **El Presente y futuro de las Infraestructuras Ferroviarias**, dando opiniones y respuestas a temas tan candentes como es el de los transportes ferroviarios, que han acercado personas y lugares facilitando la vida, a ritmo vertiginoso, en que nos encontramos en pleno s. XXI.



El transporte ferroviario en la provincia de Málaga, tiene una dilatada tradición en el primer tercio del siglo XX, pues en él, se implantaron las líneas de ferrocarril de vía estrecha. Málaga-San Julián-Coín; Málaga-San Julián-Fuengirola y Málaga-Vélez Málaga -Ventas de Zafarraya (cremallera), teniendo como punto de partida el Puerto de Málaga. Posteriormente sufrieron una acusada falta de mantenimiento debido, por una parte, a deficiencias de financiación y, por otra, a los avatares políticos de la época; de tal forma que, en 1969, solo quedaba en funcionamiento precario la línea Málaga-Fuengirola que, por su importancia, requirió de FEVE su modernización, inaugurándose, en 1975, la nueva línea con ancho de vía español, con un recorrido que pasaba por el aeropuerto, pero

teniendo su iniciación en la margen derecha del río Guadalmedina (Estación Málaga Centro) en lugar del Puerto de Málaga, con lo que se dejaba sin comunicar el centro neurálgico de Málaga.

Así las cosas, el metro ligero de Málaga es una iniciativa de la Junta de Andalucía. Se trata de un ambicioso proyecto de la ciudad, gestionado por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, órgano adscrito a la Consejería de Obras Públicas y Transportes, creado conforme a lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros.

La idea del Metro en Málaga comienza a plantearse a finales de los 90, cuando surge la intención de crear una red de metro ligero para solventar la necesidad de ampliar fronteras y ofrecer nuevos servicios a los ciudadanos en una población cada vez más extendida y aligerar la densidad de tráfico actual, causada por el uso prioritario del transporte privado. Se basa en varias líneas servidas con unidades tranviarias, que unirán distintos puntos de la ciudad. Esta red será la séptima inaugurada en España, después de los metros de Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Palma de Mallorca y Sevilla.

El 30 de octubre de 2001, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía encargó el estudio informativo de la red de Metro de Málaga, basándose en el Plan Intermodal de Transportes que había propuesto inicialmente cuatro líneas. Se acordó utilizar un sistema de doble vía con ancho internacional, una distancia media de quinientos metros entre paradas y un alto nivel de accesibilidad. La financiación correría a cuenta de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Málaga y el Gobierno de España.

En principio, se fijó la construcción de las líneas 1 y 2, dejando el resto de las líneas para fechas posteriores. El 17 de noviembre de 2005, la Junta de Andalucía presentó el Proyecto

constructivo de la línea 2 que no incorporaba el tramo inicial que uniría el centro con la estación de Málaga-María Zambrano.

En febrero de 2009, comenzaron las obras del tramo urbano de la Línea 1: el Perchel-Barbarela. En abril de ese mismo año, se inicia la construcción del tramo Barbarela-Ciudad de la Justicia, y seguidamente, en octubre de 2010, empezó la construcción del tramo bajo la Ronda Oeste de Málaga (MA-20). Por otro lado, la construcción de la Línea 2 se encontraba en un estado muy avanzado en el tramo Martín Carpena-El Perchel del distrito Carretera de Cádiz.

A finales de 2009, estaba previsto que finalizara la redacción del Proyecto constructivo de la Línea 3: Malagueta-El Palo, así como la inauguración de las líneas 1 y 2, y, por incumplimiento de plazos, se seleccionó un nuevo calendario que planteaba la apertura parcial del metro el 11 de noviembre de 2011, fecha que tampoco fue cumplida.

A finales de 2012, los gestores de la Consejería de Fomento de La Junta de Andalucía junto con la nueva consejera, Elena Cortés Jiménez, decidieron de forma unilateral, no continuar con el proyecto aprobado siete años antes, reformulando la propuesta para finalizar los tramos de la línea 1, 2 y la futura ampliación hacía El Palo, planificando un nuevo recorrido en superficie por la Alameda Principal, el Parque de Málaga y el resto del itinerario por la ciudad.

En marzo de 2013, la obra, en los tres tramos finales de las líneas 1 y 2, Guadalmedina, La Marina y La Malagueta, se encontraba paralizada debido a las discrepancias existentes entre los planteamientos de la Consejería de Fomento andaluza y el Ayuntamiento de Málaga. De modo que se espera a finales de este mismo año, la inauguración parcial de las Líneas 1 y 2.

El 27 de septiembre de 2013 se llega a un acuerdo entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, el acuerdo se firma entre la Presidenta, Susana Díaz, y el Alcalde, Francisco de la Torre, en los siguientes términos: El metro continuara por debajo del río Guadalmedina soterrado hasta la mediación de la Alameda principal (Atarazanas). Se estudiará una línea de tranvías

que una la anterior estación (margen izquierda del río Guadalmedina) con el Hospital Civil, se piensa que su trazado discurra por las calles más anchas.

### **SÍNTESIS DE LAS JORNADAS**

Las conferencias, desarrolladas en el Rectorado de la Universidad de Málaga los días 9 y 10 de mayo del presente año, versaron sobre: El presente y futuro de las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Málaga.

Las Jornadas, organizadas por la Academia de Ciencias de Málaga y la Confederación de Empresarios de Málaga, constaron de cuatro ponencias y una mesa redonda, coordinada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Rodríguez Arribas, Académico de Número de la Malagueña de Ciencias.

El coordinador de las mismas, las presentó como una sesión de carácter técnico, científico y empresarial. Se trataba así de llevar a cabo una apuesta seria por la Sociedad Civil malagueña, cuyo elemento dinamizador es el futuro, ya que las infraestructuras y el ferrocarril son imprescindibles y una cuestión clave para generar empleo en la ciudad de Málaga.

La Academia Malagueña de Ciencias, corporación de derecho público desde 1872, ofrece un servicio a la sociedad tanto con el aporte de informes solicitados por la Administración o por otras circunstancias, como es la organización de las presentes Jornadas que tienen por objeto proporcionar una visión objetiva de la problemática que gira en torno a la construcción del Metro de Málaga en particular y de las infraestructuras ferroviarias en la provincia en general.

Hemos contado con una inestimable aportación por parte de estudiantes del Departamento de Derecho Administrativo de la Universidad de Málaga, cuyas ponencias sobre estas Jornadas han aportado multitud de datos siendo de gran utilidad para el ciudadano y suponiendo una visión de futuro de gran interés. Debido a su extensión, no ha sido posible recogerlas en su totalidad pero si van integradas en el resumen de la Jornadas que aparece a continuación. No obstante, dichas ponencias obran en poder de esta

Academia para facilitarlas a quien estuviera interesado. Queremos expresar nuestro agradecimiento por su colaboración a: María Álvarez Pérez, Claudia Cahuchola Madrid, Melodie Cantisano Pérez, José M. Cuenca Leiva, Jesús Delgado López, Alberto Díaz Hurtado, José A. Díaz Recio, Juan M. Domingo González, Pedro Domingo González, Elena Romeo Naranjo, Miriam Romero Gallardo, Almudena Santiago Sánchez, Ana C. Trujillo Rubio y al coordinador de los mismos Ilmo. Sr. D Ángel Sánchez Blanco (Censor de la Academia Malagueña de Ciencias).

### Jueves 9 de mayo

#### **MOVILIDAD INTELIGENTE EN MÁLAGA.**

Carlos Hernández Pezzi.

La primera ponencia, llevada a cabo por D. Carlos Hernández Pezzi, académico, arquitecto, urbanista y concejal del Ayuntamiento de Málaga, versó sobre el debate que existe en torno a la movilidad de un modo u otro.

El ponente se postuló a favor del tranvía en superficie, por ser el tipo de movilidad más sostenible en la ciudad. Además, afirmó que Málaga, en tema de transporte, es una ciudad inteligente, poniendo como paradigma a Málaga Valley.

Hizo referencia a los orígenes y vivencias, todavía recientes, que la ciudad de Málaga tiene con el tranvía, comparándolo con el metro en superficie, centrándose en dos aspectos: por un lado, el tranvía no supone nada nuevo para la ciudad de Málaga y, por otro, que éste se debió de haber mantenido.

El Sr. Pezzi quiso matizar varios problemas a tener en cuenta a la hora de construir el metro: en primer lugar, el tema del río Guadalmedina como río, cauce o explanada y como creación para la interacción urbana de Málaga. Por otro lado, el tema del Centro, al que se le debe considerar más que un área libre de comercio, a la que habría que definirle de nuevo los límites, ampliar el tamaño y crear nuevos equipamiento para este distrito.

Desde un punto de vista más genérico, hizo referencia a lo anómalo que supondría soterrar el metro en lo que respecta a la percepción del clima y paisaje, queriendo

conectar la zona este con el mar de manera viable.

Otro argumento para consolidar su propuesta en superficie fue compararla con las grandes ciudades españolas que tienen tanto metro soterrado como tranvía en superficie, poniendo como ejemplo, el caso de Sevilla con tranvía en superficie, excepto en Semana Santa. Siguiendo este ejemplo, el metro en superficie en el centro de Málaga no supondría un menoscabo a las tradiciones de la ciudad. También hace alusión a la ciudad de Barcelona, en la que están presentes las dos redes complementarias, metro en superficie y soterrado. En lo que respecta a la ciudad de Alicante, el tranvía permite a los usuarios de este transporte gozar de los paisajes en una ciudad en la que existe playa, como en el caso de Málaga. Otra de las ciudades modelo, es Zaragoza a la que pone como referente del transporte en superficie para la mejor movilidad de discapacitados.

El ponente también incita, desde su postura, al fomento de la utilización de la bicicleta frente al coche. Se basa en la soberanía del espacio peatonal que tiene que tener el centro, tal y como se va a hacer en el Soho.

Una de las fortalezas de la argumentación es: *¿estamos en disposición, por los momentos de crisis que atravesamos, de pagar cajones subterráneos cuyo coste se aproxima a doscientos millones de euros, frente al que barajan los partidarios del metro en superficie que sería de cuarenta millones?* En cuestiones de temporalidad, el metro en superficie también sería más beneficioso pues podría terminarse para 2015, en lugar de 2020, año en que finalizarían las obras del metro soterrado.

En lo que se refiere a la Administración autonómica, reconoce, de forma implícita, la falta de planificación que ha existido desde el principio, pues es ahora cuando la Junta de Andalucía está planteando un debate que debería haberse celebrado hace diez años.

En la comparación de lo se pretende para Málaga con respecto a otras ciudades europeas, se basa en la mejora de la convivencia y el uso soberano del peatón en la ciudad, y en el aumento de la calidad de vida que supondría el metro en superficie, hablando en términos de intercambio, fluidez y manejo. Afirma en todo momento que éste es el modelo de

convivencia que se quiere llevar, a pesar de que hay muchos partidarios en contra del metro en todas sus vertientes, puesto que la sociedad es consciente de la escasez de recursos económicos.

Dicho esto, el Sr. Pezzi entró a matizar el tema de Antequera y el motivo de conflicto existente por el anillo ferroviario, teniendo en cuenta que Antequera es un lugar nodológico de infraestructura en Europa; y afirmando que esta problemática deriva de la primacía del interés y caciquismo en detrimento de la racionalidad. Teniendo este tema como punto de referencia una planificación anterior a la crisis de 2007.

También se alude a Algeciras y la conexión nodológica que supondría el Corredor de Mercancías del Mediterráneo, pero estima que las áreas logísticas de Andalucía tendrían que estar hacia el interior y ratifica la idea de que el Corredor del Mediterráneo no tiene que ir pegado a la costa, pues se puede apreciar como Málaga se mueve de otra manera.

Por último, se refiere a la dureza de las consecuencias del metro soterrado conectadas con el Corredor, aludiendo de nuevo al coste pues considera que: *el metro soterrado hará que se esté pagando hasta nuestros tataranietos*, palabras textuales que manifiestan su idea argumental acerca del elevado coste del metro soterrado.

#### **EL METRO DE MÁLAGA Y EL FERROCARRIL DE CERCANÍAS.** Francisco Ruiz García.

La segunda ponencia fue realizada por D. Francisco Ruiz García, Ingeniero de Caminos, Canales, Puertos y Académico de Número de la Malagueña de Ciencias. En ella procede al análisis de diversos aspectos relacionados con los distintos sistemas de movilidad de los que actualmente dispone la ciudad de Málaga, así como las previsiones al respecto para el futuro de la misma.

El Sr. Ruiz García comenzó su exposición destacando unas notas esenciales, a la vez que características, de los sistemas de movilidad en la capital malagueña. Definió la movilidad como la capacidad de trasladarse y cambiar de ubicación con autonomía. Hizo especial hincapié en la importancia de la movilidad como uno de los componentes que más

importan al desarrollo de la economía, no sólo en relación a la infraestructura soporte de la movilidad, sino también por ser un factor de desarrollo económico.

En lo que respecta a los indicadores de las preferencias de la población, se puede afirmar que giran sobre el hecho de que, sí gozan de un mayor nivel de bienestar y buena vivienda prefieren buenos sistemas de movilidad. Este hecho se encuentra interrelacionado con el promedio de tiempo que una persona tarda en desplazarse por la ciudad. En el caso particular de Málaga, en días laborales los ciudadanos tardan como media 62 minutos en moverse de un punto A a uno B. Por tanto, no sólo basta con afirmar que se ha conseguido mejorar la movilidad mientras esas mejoras no supongan una movilidad efectiva para los usuarios.

Asimismo, tan importante es la planificación de la movilidad como la movilidad en sentido estricto. En este sentido, se planifican mejor los trasportes públicos si se accede a núcleos que no se hallen dispersos ya que no puede existir un dispositivo para cada calle. En este punto, es importante hacer mención al hecho de que Málaga se encuentra dividida por el río Guadalmedina que no sólo dificulta la conexión entre ambos lados de la ciudad, debido a los escasos elementos de unión, sino que provoca diversos problemas de infraestructuras.

Otro de los problemas de los que adolece la ciudad, es el hecho de que la movilidad en Málaga se realiza mayoritariamente a pie, aunque si nos ceñimos a la mecanizada, sería el coche, teniendo el transporte público un escaso acogimiento y destacando el uso de la moto que elimina muchos problemas de tráfico a pesar de la contaminación acústica.

Por lo que respecta al ferrocarril, sorprende el hecho de que a pesar de recoger el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte), aprobado en 2005, que: *Debe asegurarse el mantenimiento de la centralidad de las estaciones y su adecuada conexión con otros modos de transporte, a fin de aprovechar una de las mayores ventajas del ferrocarril, que es su capacidad de llegar hasta el centro de las ciudades*, en Málaga no sea así, y cita como ejemplo el ferrocarril de cercanías que conecta Fuengirola con Málaga que tiene su última estación en calle Cuarteles,

en la margen derecha del Guadalmedina, en la denominada estación Málaga Centro-Alameda. También destaca el hecho de que no exista una concepción de centro planificado como tal, consecuencia directa de la división geográfica del río Guadalmedina.

Además, y según las encuestas realizadas a pie de la comentada estación, el 70% de los pasajeros se dirigían hacia la Alameda y hacia la plaza de la Marina y solo el resto se dirigía hacia la zona del Corte Inglés. Esto en relación a la definición funcional de centro como aquel lugar a donde la gente quiere ir con mayor interés. El centro de Málaga es el que es y está en la margen izquierda del Guadalmedina pudiendo concluirse a este respecto que el tren de cercanías no cumple con su función principal de llegar al centro de la ciudad.

Otro punto a tratar fue el sistema de redes de cercanías, comparando el de Málaga con el resto de Andalucía. Málaga es la provincia con menos kilómetros de cercanías, a pesar de tener más millones de pasajeros al año y que el 80% de los gastos se cubren con el precio que pagan los usuarios. No pasa inadvertido el hecho de que hay una demanda efectiva y real de este servicio público, cuya mejora y ampliación sería recomendable. Sin embargo, a pesar de esta demanda, el cercanías llega a Málaga con vía doble hasta la estación de María Zambrano para posteriormente quedar con vía única hasta la estación Centro-Alameda, condicionando así la funcionalidad de este servicio, puesto que un tren debe esperar a que otro salga. En este caso la solución pasa por ampliar las estaciones así como las vías para garantizar mayor funcionalidad y eficacia en el servicio, dotándolo de una mayor capacidad de transporte.

La integración del tren de cercanías con el metro surge de un anteproyecto de la Junta de Andalucía, aprobado en 2003, al haberse previsto que el metro proyectado fuese subterráneo. No obstante, la segregación de este anteproyecto en proyectos individuales conllevó la desaparición de esta necesaria e indispensable previsión de conexión.

En cuanto a las líneas planteadas para el metro fueron inicialmente 5, habiendo sido aprobada y comenzada la construcción de las líneas 1 y 2, sin que la línea 3 hubiese sido objeto de algo más que un mero estudio que quedó en

el olvido. Cuando se firmó el convenio entre Ayuntamiento y Junta de Andalucía para la construcción de las líneas 1, 2 y 3, se estimó un coste de 340 o 350 millones de euros sin que se hubiesen realizado los estudios pertinentes ni el anteproyecto que con posterioridad previó el mismo gasto.

En lo referente a las actuales previsiones defendidas por la Junta de Andalucía relativas a llevar a cabo el metro en superficie por el centro de la ciudad, configurándose más como un tranvía que como un metro, es imprescindible analizar determinados aspectos. Entre ellos destaca como diferencia primordial las distintas velocidades de media tanto del tranvía como del metro. En el caso del tranvía, ésta es de 8-15 km/h debido principalmente a que tiene que detenerse en semáforos, así como en determinadas zonas peatonales. Un metro ligero de carril único, por el contrario, puede alcanzar una velocidad comercial media de 14-23 km/h. También es relevante que el ferrocarril de cercanías tiene una capacidad de 1500 pasajeros y podría llevar a los mismos hasta el centro, si se hiciese su correspondiente estación, frente a la capacidad del metro, de unas 350 personas y a la del tranvía que sería ridícula en comparación.

En el caso de Málaga, que como consecuencia de la crisis y la falta de planificación, se pretende modificar el proyecto del metro haciéndolo en superficie, en determinadas zonas en las que prestaría su servicio, surge el problema de que cuando en una misma línea se mezclan varias velocidades, la velocidad final es la menor de ellas.

Por último, en cuanto a la infraestructura ejecutada, destaca la errónea decisión de empezar a construir el metro desde la periferia ya que debería haberse comenzado por el centro y a partir de ahí expandirse al exterior. La estrategia parece deberse a razones de tipo económico, ya que a medida que fuesen entrando en funcionamiento las líneas finalizadas más rentables se habría conseguido financiación para el resto no teniendo que haberse parado ninguna de las obras. Las líneas 1 y 2 están completadas en un 90%, con lo que modificar el proyecto a estas alturas no parece razonable.

**Viernes 10 de mayo**

**ACTIVIDAD ECONÓMICA INDUCIDA POR LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.** Javier González de Lara.

El Sr. González De Lara quiso hacer hincapié en la independencia de la Academia Malagueña de Ciencias, organizadora de este evento, ya que en ella no hay un aspecto ideológico único. El discurso versó, principalmente, sobre la repercusión empresarial y económica del Metro de Málaga.

En primer lugar, comenzó con una serie de consideraciones acerca de las infraestructuras en Málaga, ya que, gracias a grandes retos, las infraestructuras en esta ciudad han mejorado notablemente en los últimos veinte años. Por ejemplo, el AVE un hito para la ciudad desde 2007, la autopista de las Pedrizas, así como las mejoras en el aeropuerto, etc. Matizando todo, con el hecho de que estas inversiones en infraestructuras para Málaga no se pueden considerar parte del gasto público, pues según se comentó en la sala, el retorno fiscal de su coste estriba en un 60%.

La crisis es parte del ciclo económico, y como tal tiene su fin, por tanto, y pese a ella, el Sr. González de Lara, apuesta por la fórmula: *a más infraestructuras más democracia*, que considera clave para permitir el mejor transporte de mercancías y personas, la garantía para la mejor cohesión social y la mejor actividad productiva en todos los sentidos.

Aunque lo que demanda para Málaga entre otras cosas, es la necesidad de un tren de cercanías que conecte con otro punto referente en la provincia para el turismo, como es Marbella. Así como, la finalización de la autovía Málaga-Almería y un AVE que conecte con Granada. Aporta, además como dato, que en la última década la provincia de Málaga ha sido receptora de siete mil millones de euros para grandes proyectos que están terminados o en fase avanzada de ejecución. Esta inversión ha disminuido de forma tan drástica que muchos proyectos quedan en suspenso.

Málaga debe planificar un estudio de las infraestructuras concreto para el futuro, a modo de análisis previo. Como ocurre con el área logística de Antequera que va a ser la mayor área ferroviaria de Andalucía.

El Sr. González De Lara considera que existe una adversa situación de fiscalidad empresarial y que el actual sistema de recaudación de impuestos no otorga a los empresarios posibilidad de crear riqueza, teniendo estos una necesidad del derecho al crédito, y por tanto los empresarios deben tener como vías de escape la inversión privada y la incorporación de fórmulas de crecimiento y desarrollo.

Quiso también dejar patente, que el clima es una de las virtudes que los empresarios de la ciudad viene explotando desde hace 18 años, ya que en Málaga es donde se genera un tercio de las exportaciones, plantas hoteleras y dinamismo empresarial existente en toda Andalucía. Y deja como una de las ideas principales de su intervención que, para mejorar el modelo productivo, lo que hay que hacer es diversificar el sector empresarial de la ciudad, aprovechando que hay materia gracias al gran potencial que tiene Málaga a través del sector agroalimentario de gran calidad, sus empresas de energías renovables, etc. Como ejemplo de ello, pone a ACOTRAL, empresa distribuidora de Mercadona en Málaga, con más de mil camiones o al Club Málaga Valley a través del que se pretende hacer de Málaga una zona de importante industria tecnológica.

Pero el eje de la intervención fue en relación a la actividad empresarial malagueña, la importancia del ferrocarril como industria, aportando así un amplio concepto de innovación y liberalización con respecto al tema. Hasta 2007 las estructuras ferroviarias en Málaga tenían vía única, con escasa capacidad de transporte, por lo que se prestó escasa atención al ferrocarril.

Deja claro también, la necesidad de una mejor comunicación entre los puertos de Málaga y Algeciras, para la que se han aportado informes convencionales que tacha de lamentables y destaca que es menester garantizar esta conexión contando con el apoyo logístico que se podría extraer de Antequera. Aprecia en definitiva, la necesidad de cubrir poblaciones importantes a través del ferrocarril que fomenten la actividad económica de la región, y algunos puntos clave serían estos:

- Sevilla-Bobadilla-Granada.
- Málaga-Vélez Málaga-Nerja.

- Antequera-Ronda.
- Málaga-Granada-Sevilla.

En lo que respecta al metro, es fundamental la información, además de la planificación, sobre todo de cara a las empresas explotadoras, concesionarias y todas aquellas que aunque como éstas no estén en conflicto, se ven indirectamente perjudicadas por las obras y sus excesivos retrasos.

A su juicio, las líneas del metro de Málaga deberían haber sido más ambiciosas y llegar hasta el Rincón de la Victoria, por el este y hasta el Centro Plaza Mayor, por el oeste, para conectar con el tren de cercanías Málaga-Fuengirola.

En lo que respecta al metro en superficie por la Alameda, estima que se podría plantear si Málaga fuese una ciudad de tamaño medio, pero, teniendo en cuenta, a Málaga como eje central del área metropolitana con una población que supera el millón y medio de personas, lo más adecuado sería un trazado subterráneo por tener una mayor visión de futuro.

La ponencia concluye con la siguiente cuestión: *¿cómo conectarse mejor con la costa y la costa con nosotros?*

Su respuesta se orienta al metro urbano y tener una vía de conexión de cercanías con un verdadero corredor. Todo ello, independientemente de concepciones ideológicas y políticas que, según él, todas son respetables. Y para finalizar destacar la siguiente idea: *lo que ha fallado en estos últimos cincuenta años es poner en relación la capacidad de transporte de la ciudad con una clara visión de futuro.*

### **MÁLAGA, NUDO PRINCIPAL DE LA RED FERROVIARIA CENTRAL TRANS-EUROPEA.** Joan Amorós Pla.

La última ponencia de estas Jornadas estuvo presidida por Don Joan Amorós Pla, Secretario General de FERRMED. Según él, las intervenciones que se han desarrollado a lo largo de estas Jornadas no tratan de una exposición de sentimientos sino de realidades posibles. A este respecto manifestó que lo que hay que hacer para alcanzar esas realidades es una planificación. Para ello, se creó FERRMED, con la que se pretendía mejorar

la competitividad de las empresas a través de una adecuada tecnología, estrategia comercial, logística integral y cultura de empresa participativa.

Centrándose en la función logística, afirmó que tiene un papel esencial y central en las empresas en estos momentos y de ahí la importancia de que las ciudades cuenten con un centro logístico importante para la implantación de empresas internacionales.

Hizo también alusión a cuáles eran los principales estándares de FERRMED, cuyos criterios tienen un contenido esencialmente técnico, como el ancho de vía, la longitud recomendada para los convoyes, el gálibo de carga, la pendiente máxima de los ferrocarriles, etc., elaborados para maximizar la eficiencia de este medio de transporte. Otros criterios responden a la mera lógica y entre sus propuestas se encuentra el crear circunvalaciones que permitan a los convoyes de largo recorrido evitar las principales aglomeraciones urbanas o implantar el ancho de vía internacional en el eje ferroviario.

A continuación pasó a presentar el proyecto de la Red Ferroviaria Central Transeuropea. Esta red, reticular y policéntrica y gran impacto socio-económico e intermodal, tendría que contar con dos líneas paralelas, cada una con vía doble. La primera se destinaría a trenes de alta velocidad para pasajeros y la otra sería utilizada por trenes convencionales, tanto de mercancías como de pasajeros, ambas con la misma prioridad.

Un gran eje sería el Corredor del Mediterráneo que va desde Egipto a Gibraltar y cubre la zona del mundo con más tráfico intercontinental.

De igual modo, mencionó que tanto la Región de Murcia como la Costa Mediterránea deben de aprovecharse, pues conectan al hemisferio norte con el sur, en zonas con gran densidad de población. Por lo que puntualizó que no puede verse truncada esta gran oportunidad, dado que dentro de cincuenta años, toda la economía europea se trasladará al sur inevitablemente a través de las conexiones de la Unión Europea con Marruecos. Estas conexiones se realizarán a través del Corredor del Mediterráneo.

En relación al sector sur del gran eje de FERRMED, hizo hincapié en la necesidad de

que se dé una explicación acerca de cuál sería la forma por la que se consiga vincular este eje con la costa del Sol. Por ello, se llevó a cabo un acuerdo con el Gobierno español negociándose un cambio de ancho de vía hasta la Región de Murcia con aeropuertos y puertos, del cual se espera que se cumpla a corto plazo. Al respecto, se pretende que este corredor se alcance a medio plazo.

La Costa del Sol es un punto clave de pasajeros con las metrópolis de España, puesto que esta zona recibe cada año un gran número de turistas, procedentes de todos los rincones del mundo.

Lo que se propugna en este corredor es que, en el horizonte de 2025, tenga varias líneas; que a medio plazo, se necesitarán circunvalaciones en varias ciudades como Valencia, Barcelona y Madrid; y que a largo plazo, se conectará Almería-Motril-Málaga, Lorca-Baza-Granada, Granada-Motril.

A lo anteriormente citado, añadió que el Corredor Ferroviario del Mediterráneo supone un gran impacto económico tanto en España como en Francia, así como en la actividad logística debido al incremento (74%) del tráfico intercontinental que habrá en 2020. Asimismo, contribuye a la evolución de la proporción de tráficos intercontinentales entre el Mar del Norte y el Mediterráneo Occidental, al incremento del tráfico portuario, y a que se consiga la rentabilidad socioeconómica de las acciones adicionales requeridas por FERRMED en el sector sur del Corredor del Mediterráneo, con una mayor rentabilidad por tráfico de pasajeros en la línea de la Costa.

En esta misma línea, el Sr. Amorós Pla propugnó que los criterios de trazado han de ser el tráfico de mercancías y de pasajeros, y que debe hacerse una comparación de trazados entre el interior y la costa. También, que las carreteras principales del tramo Algeciras-Almería vayan por la costa, por lo que es preciso que se realice un mapa de todo el trazado. Prosiguió diciendo que a la hora de llevar a cabo el proyecto del corredor, se han analizado ciertas poblaciones, tales como Málaga, Cádiz, Gibraltar, Murcia y Alicante, sumando entre todas ellas once millones de habitantes, por lo que el citado corredor debería ir por la costa para recoger a tan estimable magnitud.

Es imprescindible que se lleve a cabo la sectorización de la economía en términos de VAB (Valor Agregado Bruto) acerca de pasajeros y del mercado hortofrutícola, puesto que así se conseguirán ciertas ventajas respecto a la competitividad. Asimismo, constituye una justificación de índole socioeconómica debido al aumento del excedente; así como de índole medioambiental y energética.

A raíz de lo anteriormente planteado, concluyó realizando algunas precisiones. Por un lado, señaló que si se arregla el eje Murcia-Alicante, el ahorro sería muy importante, ya que siendo realistas se conseguiría el 8,46 % de cuotas de mercancías. Por otro, en relación al Nudo de Málaga, consideró que el estudio realizado requiere de dos vías como son: la línea de Estepona-Nerja, y la de altas prestaciones. Se entiende que una línea de cercanías de Málaga sería la más rentable de España, pues el déficit por viajero es pequeño y sería una manera de unir poblaciones. El inconveniente radica en que se están ejecutando dos planes a la vez, es decir, hay un plan para cercanías y otro para los trenes de alta velocidad. De ahí su disparatado encarecimiento.

Por último, el Sr. Amorós Pla concluyó afirmando que Málaga es un punto clave, puesto que uno de sus potenciales estriba en que es la mayor aglomeración urbana del extremo sur de Europa, siendo una zona de tráfico intercontinental a nivel mundial. Otro potencial de Málaga es que es un área de influencia de mercados que se extiende por toda la costa mediterránea andaluza, y que convertiría a la línea de costa en un nodo generador de riqueza.

## MESA REDONDA

Una vez finalizadas las ponencias, tuvo lugar una mesa redonda con los cuatro ponentes, coordinada por el Ilmo. Sr. D. Juan Antonio Rodríguez Arribas.

Una de las preguntas de los asistentes dirigida a D. Carlos Hernández Pezzi, por ser el defensor del tranvía en superficie, fue: *¿qué aportaba un tranvía al sistema de autobuses que tenía actualmente Málaga?*

En su respuesta, el ponente expresó el problema real de financiación que tiene Málaga y la solución sería no hipotecar el futuro. La situación de crisis económica condiciona



apostar por el metro en superficie, al no contar con capital para realizar la obra que supondría el metro.

La segunda intervención, realizada por el público, fue planteada por D. Ángel Sánchez Blanco, en la que destacó que Málaga tendría que tener un Plan Estratégico definitivo que marcara el norte de las actuaciones a realizar. Afirmó que: *el milagro de Málaga es ser lo que es, en contra de las equivocaciones que ha habido*. Por este motivo, deberían comunicarse los alcaldes y cargos de la Administración Pública y no interrumpir las comunicaciones entre ellos, porque podrían considerarse desviaciones y disfunciones de la propia Administraciones Públicas.

También se discutió sobre la utilidad del anillo ferroviario de Antequera, y el Señor Pezzi afirmó que es una inversión muy importante para Málaga, apoyada por el Alcalde.

D. Juan Amorós expresó la visión crítica que se tiene de España desde Bruselas por

realizar inversiones donde no era oportuno, como por ejemplo la construcción de aeropuertos innecesarios. En su opinión se debe invertir en aquellos proyectos que tengan rentabilidad socioeconómica.

De la intervención del Presidente de la Confederación de Empresarios de Málaga destacamos su idea de que el problema del metro de Málaga ha sido la falta de planificación, también manifiesta su crítica al sector público, poco involucrado en Málaga y que la Costa del Sol es hoy una realidad gracias a la iniciativa privada.

Destaca la importancia del aeropuerto de Málaga, como principal industria de la ciudad, señalando que de ello viven unas 350.000 personas, lo que implica la necesidad de invertir en infraestructuras.

En definitiva, apuesta por la inversión allí donde esté presente la rentabilidad socioeconómica.

