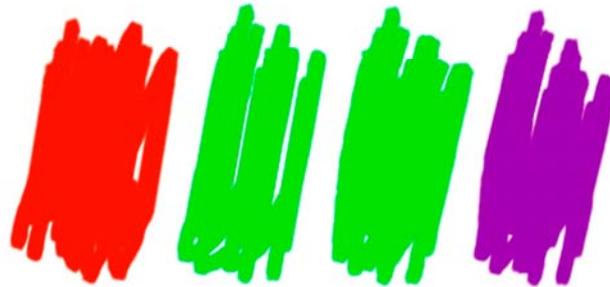


UNIÓN CÍVICA DEL SUR DE ESPAÑA

CIVISUR



Comisión de Infraestructuras

INFORME - Julio 2016

ÍNDICE

PRESENTACIÓN

PRINCIPALES INDICADORES MÁLAGA Y SEVILLA

OBJETIVOS

PROYECTOS

GRUPO A: para el desarrollo conjunto.

GRUPO B: para cada ciudad, con efectos de interés común.

P R E S E N T A C I O N

La Asociación Cívica del Sur de España (CIVISUR - E) es una agrupación de personas interesadas en comprometerse en favorecer e impulsar las relaciones entre Sevilla y Málaga, en lo que puedan redundar en un mejor conocimiento y colaboración entre ambas comunidades, bases actuales del desarrollo de Andalucía. Nace desde la sociedad civil, sin ningún tipo de participación ni condicionamiento desde los ámbitos políticos, y trata de promover los valores cívicos como claves del funcionamiento de la sociedad. No está orientada a favorecer ningún tipo de interés de índole privada, por legítimo que fuese, sino que pretende servir al bien común promoviendo ideas de cooperación y asistencia mutua.

CIVISUR estudia y analiza aspectos de la vida social, para plantear ideas encaminadas a la creación de mejores condiciones de vida de los individuos. No tiene como cometido, sin embargo, ofrecer soluciones concretas a los problemas que puedan identificarse, sino aportar una opinión, debidamente fundamentada siempre, que colabore en la clarificación de los objetivos y de las bases que deberían orientar las soluciones que deben darse desde los responsables administrativos y políticos.

En esta primera etapa de sus actividades, CIVISUR desarrolla sus trabajos apoyándose en cinco comisiones, integradas por miembros de la Asociación y por colaboradores y simpatizantes. La Comisión de Infraestructuras es una de ellas, y tiene el cometido de analizarlas en lo que pueda redundar en el cumplimiento de sus objetivos y fines.

Mucho y bueno se ha realizado en Sevilla y en Málaga - de manera similar a lo actuado en España entera - en lo que a corrección de los grandes déficits históricos que nuestro país presentaba en todo tipo de equipamientos necesarios para la vida social y económica, particularmente en lo referente a infraestructuras para el transporte de personas y cosas: carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y puertos. El ya demasiado largo período de crisis económica que afecta a España ha interrumpido de una manera muy dura la ejecución de los planes estatales y autonómicos que se venían desarrollando para que se alcanzasen las dotaciones necesarias en lo que a infraestructuras se requiere en una sociedad avanzada.

En los albores de una recuperación de la actividad económica parece necesario reanudar la ejecución de los planes antes citados, aunque adaptándolos a las necesidades y criterios que en la actualidad deben contemplarse. La pujanza de nuestra zona y las considerables oportunidades que ofrece para la implantación de nuevas actividades y para el crecimiento de la población aconsejan abordar sin dilaciones proyectos que completen lo ya realizado, de forma que los desarrollos futuros no lleguen a afectar negativamente la calidad de vida de la población.

La Comisión de Infraestructuras de CIVISUR quiere aportar sus análisis y puntos de vista ante estos escenarios y previsiones razonables de futuro, tratando de avanzar propuestas que colaboren en la creación de mejores condiciones de vida para sevillanos y malagueños, en primera instancia, y para el resto de andaluces y españoles también.

PRINCIPALES INDICADORES MÁLAGA Y SEVILLA

Se presenta a continuación un breve resumen de datos socioeconómicos y de dotación de infraestructuras relativos a Málaga y a Sevilla, refiriéndolos a Andalucía y a España. Todos estos datos están deducidos de estadísticas e informaciones oficiales. Se concluye esta presentación con algunos comentarios para facilitar la interpretación de estos datos.

TERRITORIO

Superficie	Málaga	Sevilla	Suma de Ambas	Andalucía	España
Km2	7.308	14.042	21.350	87.597	504.645,00
% s/total Andalucía	8,34%	16,03%	24,37%		
% s/Total España	1,45%	2,78%	4,23%	17,36%	

POBLACIÓN POR PROVINCIAS

Habitantes	Málaga	Sevilla	Suma de Ambas	Andalucía	España
01/07/2013 (Provis.)	1.614.460	1.936.603	3.551.063	8.390.624	46.609.652
% s/total Andalucía	19,24%	23,08%	42,32%		
% s/Total España	3,46%	4,15%	7,62%	18,00%	
Densidad de Población 1-7-13	221,0	137,9	166,3	95,8	92,4

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

PIB PROVINCIAL

Dato (Mill. Euros)	Málaga	Sevilla	Suma de Ambas	Andalucía	España
2012 (datos provisionales)	26.612	35.792	62.404	141.618	1.058.469
% s/ total Andalucía	18,79%	25,27%	44,07%		
% s/ total España	2,51%	3,38%	5,90%	13,38%	

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

PIB PER CÁPITA

Dato	Málaga	Sevilla	Media de Ambas	Andalucía	España
2011	16.687	18.536	17.700	16.917	22.609
% s/Media Andalucía	98,64%	109,57%	104,62%		
% s/Media España	73,80%	81,98%	78,28%	74,82%	

FUENTE: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA

TURISMO

	Málaga	Sevilla	Suma de Ambas	Andalucía	España
Nº Viajeros	4.568.978	2.371.185	6.940.163	14.944.270	83.829.573
% s/total Andalucía	30,6%	15,9%	46,4%		
% s/Total España	5,5%	2,8%	8,3%	17,8%	
Pernoctaciones	17.118.429	4.367.159	21.485.588	43.021.364	285.995.873
% s/total Andalucía	39,8%	10,2%	49,9%		
% s/Total España	6,0%	1,5%	7,5%	15,0%	
Estancia Media (días)	3,75	1,84	3,10	2,88	3,41

Fuente: INE 2013

TRANSPORTES

	Málaga	Sevilla	Suma de Ambas	Andalucía	España
AEROPUERTO-Mill. Pasajeros 2014	13,74	3,88	17,62	19,78	195,86
% s/total Andalucía	69,46%	19,62%	89,08%		
% s/Total España	7,02%	1,98%	9,00%	10,10%	

Fuente: Aena

PUERTO Mill. Tns 2012	5,15	4,60	9,76	58,64	475,20
% s/total Andalucía	8,8%	7,8%	16,6%		
% s/Total España	1,1%	1,0%	2,1%	12,3%	
PUERTO Pasajeros 2012	900.694	15.579	916.273	7.115.485	26.890.097
% s/total Andalucía	12,7%	0,2%	12,9%		
% s/Total España	3,3%	0,1%	3,4%	26,5%	

Fuente: Anuario Estadístico 2012 Puertos del Estado

FERROCARRIL	Málaga	Sevilla	Suma de Ambas	Andalucía	España
-------------	--------	---------	---------------	-----------	--------

Viajeros LD 2013 por ciudades (Miles)	1.775	2.926	4.701	6.376	45.287
% s/total Andalucía	27,8%	45,9%	73,7%		
% s/Total España	3,9%	6,5%	10,4%	14,1%	
Viajeros MD 2013 por ciudades (Miles)	669	2.795	3.464	6.269	56.184
% s/total Andalucía	10,7%	44,6%	55,3%		
% s/Total España	1,2%	5,0%	6,2%	11,2%	
Viajeros Cercanías 2013 (Miles)	9.578	7.642	17.220	20.187	763.766
% s/total Andalucía	47,4%	37,9%	85,3%		
% s/Total España	1,3%	1,0%	2,3%	2,6%	
TOTALES	12.022	13.363	25.385	32.832	865.237
% s/total Andalucía	36,6%	40,7%	77,3%		
% s/Total España	1,4%	1,5%	2,9%	3,8%	

Fuente: Anuario 2013 del Observatorio del Ferrocarril de España

Vías de Gran Capacidad (KMs)	Málaga	Sevilla	Suma de Ambas	Andalucía	España
Autovías	377	451	828	2.476	13.583
% s/total Andalucía	15,2%	18,2%	33,4%		
% s/Total España	2,8%	3,3%	6,1%	18,2%	
Autopistas de Peaje	122	51	173	249	3.027
% s/total Andalucía	49,0%	20,5%	69,5%		
% s/Total España	4,0%	1,7%	5,7%	8,2%	

Fuente: Inventario de la Red de Carreteras del Estado (2010)

RED DE CARRETERAS DE GRAN CAPACIDAD (todas las administraciones)										
ÁMBITO	VÍAS GRAN CAPACIDAD (km)				RATIO km / 1.000 km ²			RATIO km / 100.000 hab		
	TOTAL	AUTOVÍAS	A. PEAJE	% Peaje	TOTAL	AUTOVÍAS	A. PEAJE	TOTAL	AUTOVÍAS	A. PEAJE
MÁLAGA	499	377	122	24%	68,3	51,6	16,7	30,9	23,4	7,6
SEVILLA	502	451	51	10%	35,8	32,1	3,6	25,9	23,3	2,6
ANDALUCÍA	2.725	2.476	249	9%	31,1	28,3	2,8	32,5	29,5	3,0
ESPAÑA	16.610	13.583	3.027	18%	32,8	26,8	6,0	35,6	29,1	6,5
Málaga en Andalucía	2ª	3ª	1ª	1ª	1ª	1ª	1ª	5ª	7ª	1ª
Sevilla en Andalucía	1ª	1ª	2ª	3ª	4ª	4ª	3ª	7ª	8ª	4ª

	VÍAS GRAN CAPACIDAD (km)			LONGITUDES (km) CON:		PORCENTAJE	
	TOTAL	AUTOVÍAS	A. PEAJE	IMD > 30.000	IMD > 50.000	IMD > 30.000	IMD > 50.000
				veh/día *	veh/día *	s/AUTOVÍAS	s/AUTOVÍAS
MÁLAGA	499	377	122	169	97	45%	26%
SEVILLA	502	451	51	108	45	24%	10%

* Ninguna A. Peaje supera estas IMD.

A la vista de estos datos, que no son más que una síntesis de los disponibles, cabe plantear diversas consecuencias que sirven para formular un esquema de las realidades de Sevilla y Málaga y de sus contrastes con Andalucía y España.

- El conjunto de Sevilla y Málaga suponen en Andalucía:
 - el 42% de la población censada.
 - el 24% del territorio.
 - el 44% del Producto Interior Bruto (PIB).
 - el 46% de los visitantes.
 - el 69% de los km de autopistas de peaje.
 - el 33% de las autovías de uso libre.
 - el 90% de los viajeros en avión.
 - el 85% de los viajeros en cercanías ferroviarias.

- El conjunto de Málaga y Sevilla suponen en España:
 - el 7,6% de la población censada.
 - el 4,2% del territorio.
 - el 5,9% del PIB.
 - el 8,3% de los visitantes.
 - el 5,7% de los km de autopistas de peaje.
 - el 6,1% de los km de autovías de uso libre.
 - el 9% de los viajeros en avión.
 - el 4,3% de los viajeros en cercanías ferroviarias.

- El PIB per cápita medio de ambas provincias es el 104,6% del de Andalucía.
- " " " " " " 78,3% del de España.

OBJETIVOS

La Comisión de Infraestructuras de CIVISUR - E tiene encomendada la tarea de aportar una reflexión inicial sobre la situación de las infraestructuras en lo que se relacionan con los objetivos y fines de la Asociación.

A tal efecto, el grupo de trabajo constituido formula un primer análisis, en el que se han seguido los siguientes criterios y principios:

- Los proyectos conviene que tengan carácter estratégico y generen efectos favorables amplios e identificables, en escenarios y tiempos concretos.
- En esta primera etapa de actuación de CIVISUR conviene centrarse en un número limitado de proyectos.
- Es necesario considerar las circunstancias económicas de la sociedad y de las administraciones públicas, pero poniendo la vista en un futuro mejor.
- Hay que contemplar los amplios períodos de gestión previa que requiere la realización de cualquier gran proyecto, por lo que hay que propugnar el inicio de los estudios con la antelación apropiada.
- Deben plantearse, ante todo, objetivos y bases para soluciones a problemas; no es tarea de CIVISUR concretar y detallar esas soluciones.
- Consideración de la participación privada en la financiación de algunos de ellos.

Se enumeran a continuación algunos proyectos susceptibles de ser considerados en estos momentos por la Asociación, a reserva de ser ampliada la lista en etapas posteriores. Se acompañan separadamente fichas correspondientes a cada uno de estos proyectos, en las que se ponen de manifiesto las necesidades y objetivos que los fundamentan, sin entrar a definir las soluciones concretas para cada caso.

Grupo A: Para el desarrollo conjunto:

- FERROCARRIL: Mejora de los servicios directos: ramal de Almodóvar
- TRANSPORTE AEREO: El aeropuerto de Málaga como puerta de Andalucía al mundo.
 - Ampliación de los servicios intercontinentales del Aeropuerto de Málaga.
 - Promoción ante compañías aéreas, agentes turísticos y entes sociales.
 - Intermodalidad con ferrocarril, carretera y puerto.
- VIARIO: Autopista directa Sevilla-Málaga por el Valle del Guadalhorce.

Grupo B: De cada ciudad con efectos de interés común:

- SEVILLA:
 - Completar la ronda SE-40
 - Desarrollo del Puerto comercial: zona franca y acceso al mar
 - Ampliación del Metro.

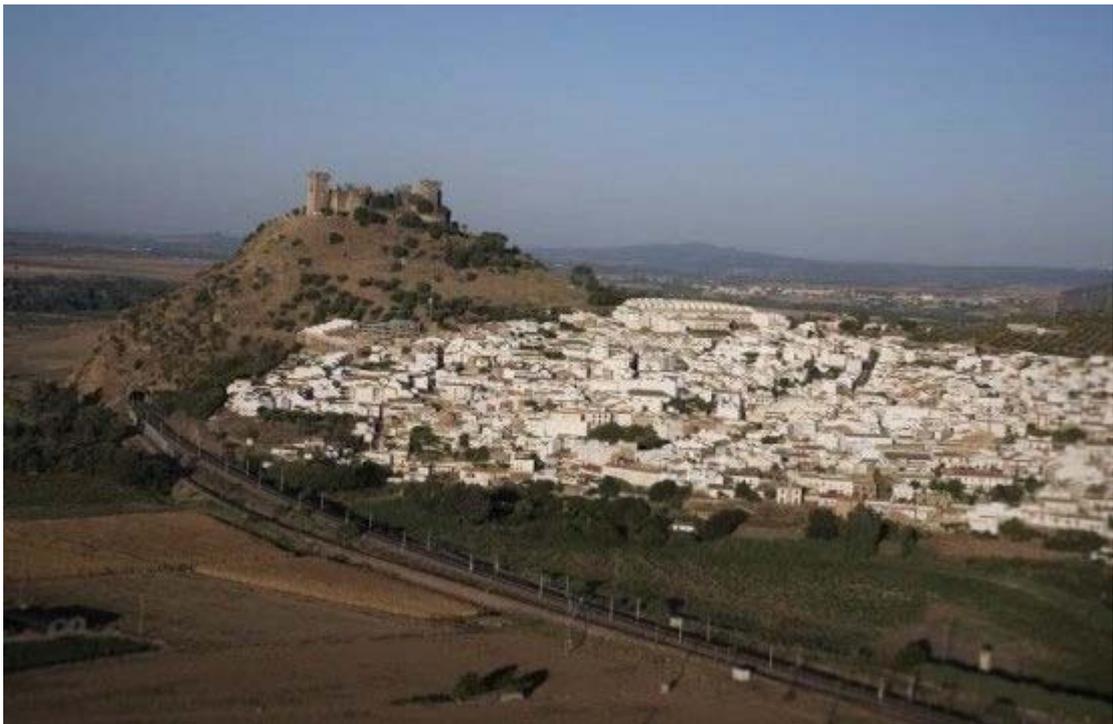
- MALAGA:
 - Ferrocarril de la Costa del Sol.
 - Integración urbana del cauce del Guadalmedina.
 - Segunda Ronda Este y Norte.

Para el mejor impulso al desarrollo de estos proyectos, parece aconsejable promover la creación de un ente conjunto entre las ciudades y provincias de Sevilla y Málaga, con la participación de la Junta de Andalucía, del Gobierno de España y de la sociedad civil. Este ente, sin competencias o responsabilidades en la ejecución de los proyectos, debería ser un órgano de tipo consultivo para el análisis y seguimiento de estos proyectos u otros que repercutieran de alguna forma en las comunidades de dichas provincias. Podría colaborar también como cauce para la comunicación con los individuos y sus agrupaciones sociales, con objeto de facilitar la información y el conocimiento de los proyectos. Este ente podría llegar a configurarse como un elemento importante en la consolidación de unas mejores relaciones entre ambas comunidades.

PROYECTOS GRUPO A

para el desarrollo conjunto

- Conexión Directa AVE Sevilla - Málaga/Granada.
- El Aeropuerto de Málaga como Puerta de Andalucía al mundo.
- Nueva Autopista – Autovía Sevilla - Málaga.

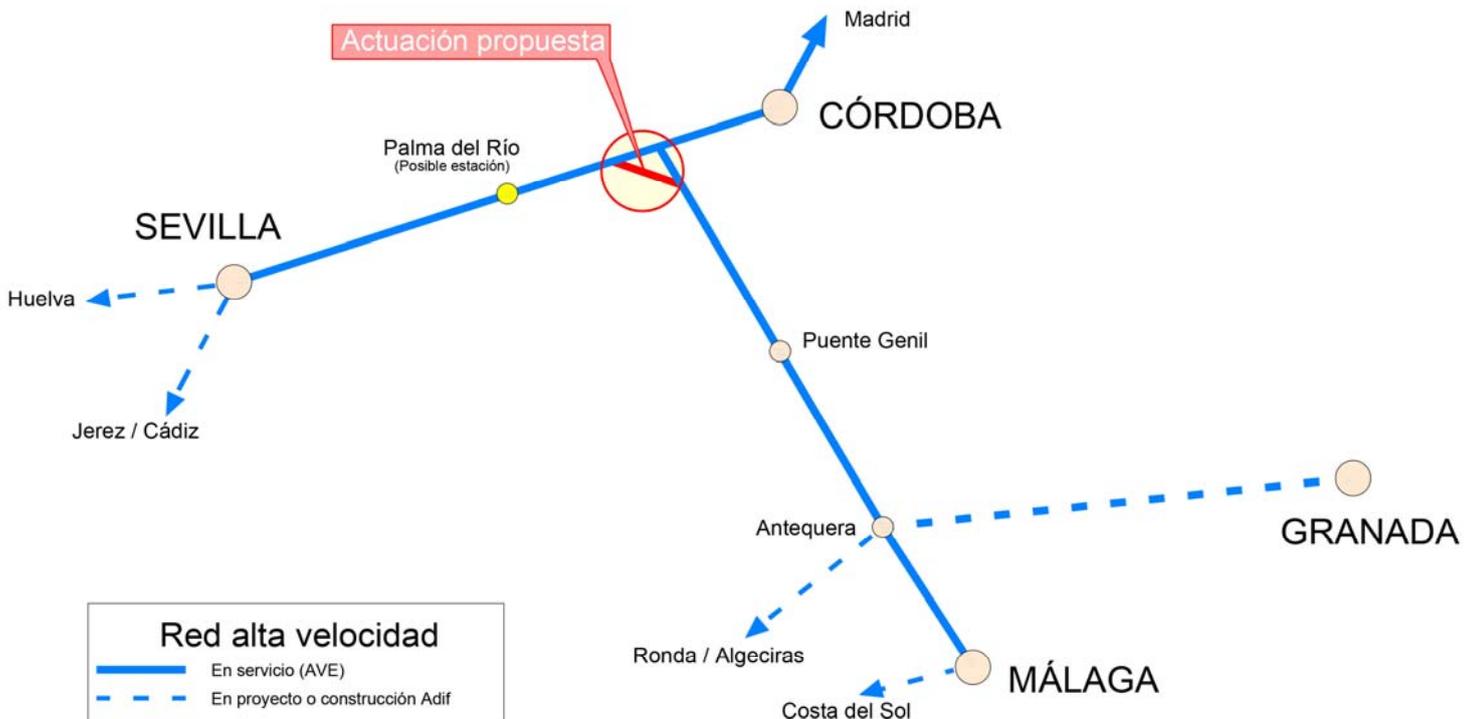


CONEXIÓN DIRECTA AVE SEVILLA - MÁLAGA/GRANADA

La línea AVE Córdoba-Málaga, que entró en servicio a finales de 2007, no tiene resuelta la conexión directa Sevilla-Málaga y viceversa, estando los trenes forzados a llegar hasta Córdoba para, invirtiendo el sentido de la marcha, poder continuar hasta su destino. Esto supone un significativo alargamiento del recorrido y, por consiguiente, del tiempo de viaje y del coste del billete. Se trata de unos 45 km adicionales y de unos 25' de mayor tiempo de viaje, contando la parada en Córdoba.

Se plantea, pues, construir un pequeño ramal que conecte las líneas de AVE que desde Córdoba conducen a Sevilla y a Málaga, de manera similar a lo realizado, por ejemplo, al sur de Madrid con las líneas de Andalucía y de Valencia, o en Antequera con las líneas de Málaga y de Granada. De esta forma se utilizarían más las actuales líneas, lo que contribuiría a mejorar la economía de su explotación. Una vez se disponga de este ramal será posible implantar servicios directos, sin paradas intermedias, entre Sevilla y Málaga en unos 75', y también entre Sevilla y Granada una vez se inaugure la línea a esta ciudad.

Es un proyecto ya en marcha por el Ministerio de Fomento, al que CIVISUR ya ha apoyado explícitamente en el procedimiento de información pública del expediente.





EL AEROPUERTO DE MÁLAGA COMO PUERTA DE ANDALUCÍA AL MUNDO.

PRESENTACION

El aeropuerto de Málaga es el único que, en el Sur de la Península y Norte de África, reúne condiciones y demandas suficientes para consolidarse como un aeropuerto para todo tipo de servicios, tanto de largos recorridos y grandes tamaños de aeronaves, como de medio y corto radio y como turísticos y de negocios. Ya hoy dispone de conexiones regulares, con frecuencia mínima semanal, con unos 130 destinos, la mayoría europeos, aunque también con lugares tan distantes como Nueva York, Montreal, Toronto, Moscú y Estambul. En el año 2016 se prevé que lo utilicen más de 16 millones de pasajeros, cifra record en su historia, lo que lo sitúa como el tercero de la España peninsular, después de Madrid y Barcelona.

Sus dos pistas plenamente operativas y sus dos terminales, capaces para 30 millones de pasajeros/año, ofrecen amplias posibilidades para el desarrollo de nuevos servicios, estando prevista una tercera terminal cuando la demanda lo justifique.

En la actualidad, el aeropuerto de Málaga da servicio al 70% de todos los viajeros del conjunto de los aeropuertos andaluces, sobre todo a líneas internacionales (84% de los pasajeros en 2014). Cuando, próximamente, estén operativas las infraestructuras viales y férreas en construcción, el aeropuerto de Málaga tendrá unos 6 millones de residentes a menos de dos horas de tiempo de viaje. Esto supone condiciones análogas, si no superiores, a las de los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Lisboa, por citar sólo a los de mayor tráfico de la Península. Las mayores demandas de esos aeropuertos, derivadas de la importancia económica y política de las ciudades a las que sirven, se pueden ver compensadas en buena parte por la importancia turística de Málaga y de Andalucía.

No es cuestión, como se propugna a veces desde un gran desconocimiento del tema, de "repartir" las demandas entre los varios aeropuertos de Andalucía, sino de favorecer que exista un gran aeropuerto que ofrezca los mejores y más amplios servicios a todos los andaluces, sin que por ello se reduzcan los de otros. En este sentido, y según estudios de ACI (Airports Council Internacional), la creación de actividad económica, y de empleo asociado, que induce un aeropuerto, crece más con su mayor dimensión, con ratios de hasta un 30% superiores, y ello por la mayor diversidad y alcance de los servicios que entonces puede llegar a ofrecer. Esta creación de riqueza y empleo ha de reportar grandes beneficios a toda Andalucía.

En la actualidad las relaciones externas de Andalucía pasan en buena parte por Madrid y Barcelona, quedando infrutilizado el aeropuerto de Málaga para el servicio al resto de Andalucía, aunque esto está cambiando recientemente.

Con el importante desarrollo conseguido en las infraestructuras del aeropuerto de Málaga, junto a las demandas y servicios ya consolidados en los últimos años, se han

generado las condiciones para que se amplíen los servicios a líneas de largo alcance que permitan relacionar Andalucía con el mundo entero de manera directa, configurando así a Málaga como la principal puerta de Andalucía en el contexto de globalización económica y social en que hoy nos hemos de mover. De esta forma se facilitaría un mayor posicionamiento de Andalucía en el mapa mundial de las actividades económicas, del turismo y de las relaciones sociales y culturales, en el que debe estar por derecho propio, sin intermediaciones.

La dependencia de conexiones en Madrid y Barcelona supone un serio hándicap para el desarrollo de Andalucía, ya que se incrementan de forma muy importante los tiempos y costes de los viajes, amén de las incomodidades que se añaden por las conexiones intermedias. Desde el aeropuerto de Málaga, con un breve desplazamiento en tren o en coche se puede llegar a destino con mucha mayor comodidad y calidad de servicio. En este punto ha de resaltarse la gran importancia, entre otras cuestiones, de que el aeropuerto de Málaga se conecte con la línea AVE de forma directa, sin tener que cambiar de tren en Málaga.

Y esto no es una cuestión de declaraciones y denominaciones formales o administrativas, sino de hacer que su oferta de servicios de todo tipo y de conexiones aéreas y terrestres lo haga aún más atractivo para las compañías aéreas y para los viajeros. También de que se conozcan en Andalucía las posibilidades de servicios que ofrece el Aeropuerto de Málaga y de que se potencie, a diversos niveles, su desarrollo.

ACCIONES DE PROMOCION:

Tres campos principales de actuación se presentan:

- a) Establecimiento de nuevas líneas de servicios intercontinentales que conecten el aeropuerto de Málaga con determinadas ciudades del mundo que sean claves para conexiones con los territorios próximos, en orden a cubrir la geografía mundial de la forma más completa posible. Muchos podrían ser estos destinos, pero se pueden apuntar inicialmente los siguientes:
 - Bogotá, para conectar con Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú y Centroamérica.
 - Sao Paulo, para Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay y Bolivia.
 - Miami, para los Estados del Sur de USA, Cuba y Caribe.
 - Chicago, para la zona central y noroeste de USA y oeste de Canadá.
 - Ciudad de México, para este país, Centroamérica y California.
 - Lagos, para conexiones con el Centro y el Sur de África.
 - Dubai o Doha, para países del centro de Asia, Extremo Oriente y Australia.
 - Las conexiones con Japón y China, aunque podrían ser directas más adelante, están hoy aceptablemente servidas a través de Madrid, Estambul, Helsinki y otras capitales europeas.

- b) Integración de estos nuevos servicios en las redes de los grandes grupos de compañías aéreas, en orden a facilitar las conexiones en el aeropuerto de Málaga con los servicios ya existentes hacia ciudades europeas y españolas.
- c) Poner en conocimiento del público general y de las agencias de viajes, hoteles, operadores turísticos y entes sociales las posibilidades y ventajas que ofrece el aeropuerto de Málaga, para toda Andalucía y Norte de África, para así captar demandas hoy dispersas y deficientemente atendidas.

Mediante este conjunto de operaciones, a promover e impulsar de forma continuada, se podrá conseguir sin demasiada dificultad que el aeropuerto de Málaga ofrezca a todos los andaluces unas mejores condiciones para sus desplazamientos al exterior, y, a la vez, situar mejor a Andalucía en el mapa mundial de las actividades económicas y las relaciones sociales y culturales.

Esta labor de promoción ha de llevarse a cabo desde Andalucía de forma directa, sin esperar a que nos la hagan desde fuera. Es un tema a desarrollar directamente con las compañías aéreas que podrían estar interesadas en estos nuevos servicios. Probablemente determinadas compañías extranjeras estarían interesadas, tales como Avianca, Delta, American, Varig, Aeroméxico, Emirates, Qatar Airways, y, por supuesto, Iberia y Air Europa. Todas ellas operan en España desde hace tiempo y con múltiples servicios, pero todos a través de Madrid y Barcelona exclusivamente. No se trataría de ofrecer ayudas económicas sino apoyo al desarrollo de sus actividades empresariales en nuestra zona.

INTERMODALIDAD CON CARRETERAS, FERROCARRIL Y PUERTO

La red de vías de gran capacidad realizada en las últimas décadas viene suponiendo un gran avance en el acercamiento de los andaluces al aeropuerto de Málaga, aun cuando quedan pendientes de llevar a cabo actuaciones para conseguir mayores facilidades de acceso desde la zona occidental de Andalucía (Autovía del Guadalhorce, pendiente de completar), cuestión que se desarrolla en otro apartado de este informe. La terminación de la Autovía del Mediterráneo entre Málaga y Almería aporta una considerable mejora y solución a la accesibilidad en la zona oriental. Hacia el interior (Granada y Córdoba) existe una dotación de autopista/autovías suficiente. Queda por completar el Vial Distribuidor del Área Metropolitana, que ha de resolver el acceso desde el Norte y desde el Oeste al Aeropuerto.

El aeropuerto de Málaga está servido por la línea férrea de Cercanías que enlaza Málaga con Fuengirola. Los servicios actuales reúnen condiciones aceptables, y la estación construida con ocasión de la ampliación del Aeropuerto está bien conectada con la terminal de viajeros.

Dos líneas de mejora se plantean cara a un futuro inmediato:

- Ampliación de la línea de Cercanías hasta Marbella, al menos.
- Conexión directa del Aeropuerto con la línea AVE Córdoba-Málaga.

El primer tema, que se desarrolla en otro apartado de este informe, apotará un mejor servicio a los viajeros y también una descarga de las autovías. Es cuestión importante para el futuro de la Costa del Sol el que el aeropuerto se integre al máximo en el sistema de transportes mediante la extensión de los servicios ferroviarios. Tener un aeropuerto internacional a 30' de distancia es una ventaja muy significativa para la Costa del Sol Occidental que la cualifica a nivel internacional.

El segundo, a la vez relacionado con lo antes expuesto, tiene que ver, sobre todo, con la mejora de las facilidades de acceso desde el interior de Andalucía (Sevilla, Córdoba y Granada, principalmente) al aeropuerto que ofrece más amplios servicios y con tiempos de traslado más reducidos. Es necesario un ramal de unos 7 km que podría integrarse en la nueva línea Málaga-Marbella, lo que le confiere otras oportunidades adicionales para el servicio general.

El desarrollo de los servicios de cruceros y de viajeros en general en el Puerto de Málaga está muy relacionado con las facilidades que ofrece el Aeropuerto. El posicionamiento de Málaga como inicio/final de los viajes de cruceros turísticos tiene su fundamento en las oportunidades que se derivan de la existencia próxima de un gran aeropuerto. El gran desarrollo de estas actividades de cruceros en Barcelona han ido paralelas al gran incremento de viajeros en su aeropuerto.

Pero es necesario avanzar en la coordinación, ya iniciada, entre estos grandes nodos de la red de transportes para que los viajeros y las compañías de cruceros consideren al Puerto de Málaga como atractivo y de interés, lo que redundará en mayor número de cruceristas y de pasajeros de avión, con la consecuente creación de riqueza y empleo.

NUEVA AUTOPISTA/AUTOVÍA SEVILLA - MÁLAGA

En 1992 entraron en servicio diversos tramos de carreteras de doble calzada, llamadas desde entonces autovías, que supusieron un enorme avance en las comunicaciones viarias en España. En Andalucía fueron especialmente significativas la N-IV, entre Madrid y Sevilla, la A-92 entre Sevilla y Granada, y el tramo de la actual A-45 entre Málaga y Antequera. Entre estas dos últimas se configuró un nuevo eje de comunicación entre Sevilla y Málaga que supuso un importante acercamiento, en términos de tiempo de viaje, entre las dos mayores ciudades de Andalucía.

Aunque ya por entonces se detectó y planteó la necesidad de realizar un nuevo eje vial directo, la realidad es que solamente se han construido algunos tramos cercanos a Málaga de lo que podría llegar a ser una vía de calidad y capacidad adecuadas para unir dichas poblaciones de forma más rápida y económica.

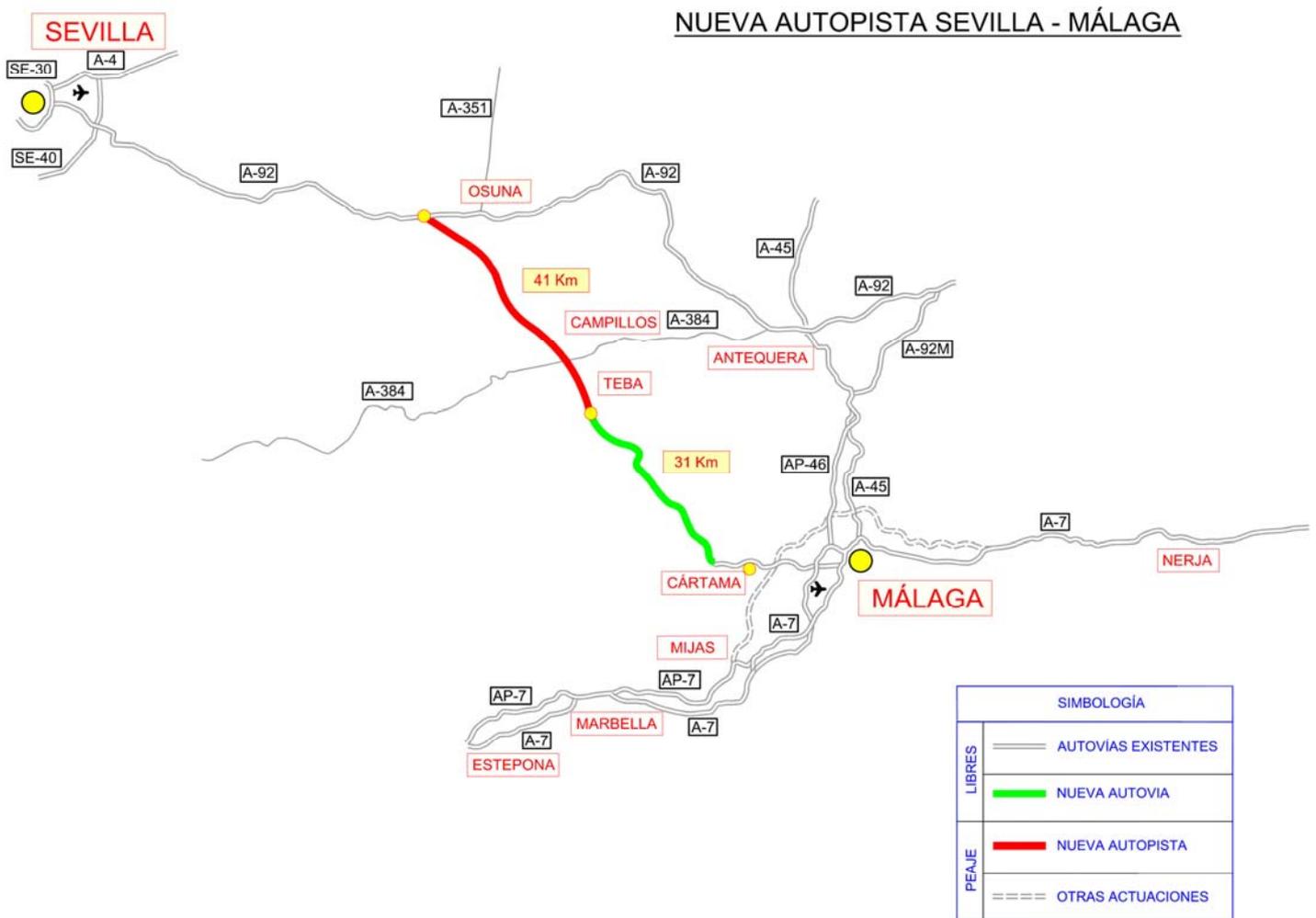
Una vía directa entre Málaga y Sevilla permitiría reducir los tiempos de viaje de forma significativa, acercar Sevilla a la Costa del Sol, descargar las actuales vías, particularmente entre Antequera y Málaga, y mejorar sustancialmente la accesibilidad general del territorio situado en el encuentro de las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga. Aseguraría la conexión de Málaga y la Costa del Sol con el interior de la Península, hoy dependiente en exclusiva del paso por el puerto de Las Pedrizas.

No existen muchas posibilidades de corredores para resolver este nuevo acceso desde la parte occidental de Andalucía al litoral mediterráneo. El valle del Guadalhorce ofrece una interesante oportunidad para alcanzar los objetivos antes reseñados, particularmente por lo que se refiere al paso de la cadena montañosa que rodea Málaga.

A reserva, naturalmente, de estudios más detallados, parece que una solución del tipo de la que se representa en el esquema adjunto podría ser la más interesante. Consiste, básicamente, en una nueva vía de doble calzada y adecuada a la normativa técnica actual, que, partiendo de un punto entre Puebla de Cazalla y Osuna, se dirigiera hacia el sureste, cerca de El Saucejo y Teba, para conectar con el trazado de la actual A-357 cerca de Ardales. Desde aquí podría seguir el recorrido de ésta hasta conectar cerca de Pizarra con la Autovía existente para acceder a Málaga. Sería necesario construir tramos nuevos y acondicionar y desdoblarse otros.

La longitud de nueva vía a construir sería de unos 72 km. La reducción de tiempos de viaje sería de 25/35 minutos, según destino en las áreas urbanas de Sevilla y Málaga.

Ante las dificultades financieras que afectan a las administraciones públicas, debería considerarse la posibilidad de que parte de este nuevo recorrido fuera de peaje, asumible por los usuarios en base a los beneficios de tiempos y costes que obtendrían. Dados los largos plazos que hoy se requieren para la tramitación de este tipo de proyectos, parece conveniente iniciarlos cuanto antes, en el entendimiento de que, muy probablemente, no antes de 6/8 años podría ponerse en servicio esta nueva y necesaria vía directa entre Sevilla y Málaga.



PROYECTOS GRUPO B

para cada ciudad, con efectos de interés común

SEVILLA:

- Completar la Ronda SE-40.
- Desarrollo del Puerto Comercial. Zona Franca y acceso al mar.
- Ampliación del Metro.

MÁLAGA:

- Nueva Línea Férrea de Málaga a Marbella – Estepona.
- Integración urbana del cauce del Guadalmedina.
- Segunda Ronda Este y Norte





DESARROLLO DEL PUERTO COMERCIAL DE SEVILLA. ZONA FRANCA Y ACCESO AL MAR.

El pasado 20 de enero de 2015, el alcalde de Sevilla y el ministro de Hacienda y Administración Pública firmaban la constitución del consorcio gestor de la zona franca de Sevilla.

La Zona Franca nace sobre 719.876 metros cuadrados pertenecientes a la Autoridad Portuaria (área de Torrequeálar), con el objetivo de lograr un tráfico de mercancías superior a los 1,7 millones de toneladas anuales y una facturación anual de más de 1.000 millones de euros.

La orden ministerial emitida inicialmente el 30 de agosto de 2013 autorizando la constitución de la zona franca de Sevilla condicionaba su entrada en funcionamiento a la aprobación de los estatutos del consorcio gestor, del reglamento de régimen interior y de la contabilidad de existencias, así como a la ejecución de las obras de cierre del recinto, en un plazo de dos años.

El proyecto de la Zona Franca ha avanzado en lo que se refiere a sus estatutos, el reglamento de régimen interior y la contabilidad, pero no se cumplía el plazo establecido de dos años en cuanto al cerramiento perimetral.

Desde el Ayuntamiento fue solicitada una ampliación del plazo previsto como consecuencia de la imposibilidad de finalizar las obras de cierre de la zona franca. El ministerio accedió a la petición, concediendo un año adicional al previsto, concluyendo el nuevo plazo concedido el 31 de agosto de 2016.

Por otro lado, los Presupuestos Generales del Estado para 2016 incluirán una partida de 1,5 millones de euros para la Zona Franca de Sevilla, en virtud de una enmienda aprobada el pasado 8 de septiembre en la Comisión de Presupuestos del Congreso. En el proyecto de los PGE, publicado a principios de agosto, sólo se contemplaban 150.000 euros para la Zona Franca, la décima parte de lo solicitado por su consorcio, que correspondía a un millón y medio.

La Zona Franca, en un puerto como el de Sevilla y con un río declarado vía fluvial de interés estratégico, junto a unas buenas conexiones ferroviarias y aeroportuarias, es una oportunidad que debe tener el respaldo de las administraciones.

El proyecto en sí, supone que las empresas que se integren en la Zona Franca estarán exentas de todos los impuestos indirectos, lo que les dará mayor oportunidad de financiación y más liquidez, pero también permitirá que el 75% del impuesto sobre sociedades se emplee en el beneficio directo de las compañías que allí se establezcan.

Por tanto, las zonas francas son una herramienta y una oportunidad que pueden poner en valor el puerto y el río.

La Zona Franca puede colocar a Sevilla a la vanguardia de las ciudades portuarias, con un puerto de tercera generación que va más allá de cargar y descargar mercancías, debiendo apostar, además, por la intermodalidad.

Además, la Zona Franca puede ser un punto de inflexión para la economía sevillana y será crucial para un posible cambio de modelo productivo, contribuyendo a crear nuevos negocios y puestos de trabajo.

ADECUACIÓN DEL TRAMO NAVEGABLE DEL RÍO GUADALQUIVIR

El dragado en el río Guadalquivir a su paso por Sevilla cuesta 37,7 millones de euros (el 80% de fondos Feder). Se trata de una infraestructura clave y decisiva para el futuro económico de la capital andaluza, según los políticos, empresarios y sindicatos sevillanos. Y una “barbaridad ambiental” para científicos y ecologistas por su posible impacto en el ecosistema de Doñana, ya en peligro por la pérdida de agua y contaminación. El proyecto de dragado lleva casi 15 años tramitándose.

El Ejecutivo Central aprobó en 2003 la declaración de impacto ambiental que lo amparaba, aunque posteriormente la ministra de Medio Ambiente, paralizó el proyecto y ordenó constituir la comisión científica, que en 2010 descartó el dragado al considerarlo no “recomendable” para el estuario y Doñana en las condiciones actuales del río. El Real Decreto 355/2013 de 17 de mayo aprobó el Plan Hidrológico del Guadalquivir y declara que se califique dicho dragado como “medida complementaria”.

En marzo de 2015, el Tribunal Supremo declaró la nulidad del dragado del canal del Puerto de Sevilla, en el río Guadalquivir. La sentencia de la sección 4ª de la Sala de lo contencioso estima parcialmente el recurso que presentó la asociación ecologista “www-adena” contra el Real Decreto de 2013.

El dragado del canal que se declaraba nulo preveía incrementar la profundidad de 6,8 metros a 8 metros en el tramo de la desembocadura. Y de 6,5 metros hasta los 7,60 metros en el canal fluvial.

El pasado 1 de julio de 2015, el Comité del Patrimonio de la Humanidad de la Unesco revisó el estado de conservación del parque nacional de Doñana y pidió al Gobierno español un “compromiso permanente” para cancelar el proyecto de dragado del Guadalquivir y no permitir ninguna iniciativa que suponga la profundización del río.

Pero en la actualidad, las condiciones de navegabilidad del cauce presentan problemas para muchos navíos, no necesariamente de gran porte y calado y, a la vez, el paso de barcos deriva en algunos efectos a corregir en las márgenes. Se requiere, pues, actuar sobre el cauce para adecuar sus condiciones a las demandas de las naves que acceden al Puerto de Sevilla, mejorando a la vez la estabilidad y seguridad de las riberas y márgenes.

AMPLIACIÓN DEL METRO DE SEVILLA

El 2 de abril de 2009 la Línea 1 (Ciudad Expo – Olivar de Quintos) se inauguró de manera parcial y desde el 23 de noviembre del mismo año la línea completa se encuentra en explotación, sirviendo a una población estimada de 230.000 habitantes y funcionando como un importante nexo para las comunicaciones y los desplazamientos entre el área metropolitana y la ciudad.

Los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 siguen pendientes.

La historia oficial del metro de Sevilla arranca con el “Plan Decenal de Actuación Municipal” que aprueba el Ayuntamiento en el año 1968. El Metro de Sevilla está contemplado en una Ley de 1975.

Con varias actuaciones iniciadas, a partir de 1984 las obras fueron paralizadas.

En 1999 se reactiva el proyecto creándose la *Sociedad del Metro de Sevilla*, que establece un nuevo proyecto de Metro de Sevilla con 4 líneas mayoritariamente subterráneas, siendo dos de ellas paralelas y sin interconexión, una transversal y otra circular. En 2009 se puso en servicio una única línea. Es muy necesario continuar con el plan previsto para el desarrollo del Metro.



NUEVA LÍNEA FERREA DE MÁLAGA A MARBELLA-ESTEPONA

A comienzos de los años 70 del pasado siglo entró en servicio la nueva línea férrea Málaga-Fuengirola, que se construyó siguiendo básicamente el trazado del antiguo ferrocarril de vía estrecha. Se implantó una vía única en los 31 km del trazado, con ancho RENFE, y se cambió el inicio del ramal, desde el Puerto a la Estación de Andaluces y a la del Centro-Guadalmedina, con lo que se hizo posible la integración en la red general y la conexión directa con el aeropuerto. En este tramo se ubican 17 estaciones.

En la última década de su servicio se han realizado modificaciones puntuales del trazado y desdoblamiento de vía en unos 14 km (45 %). RENFE viene sirviendo ya en este ramal a unos 9 millones de viajeros/año, lo que lo convierte en uno de los más utilizados de España, proporcionando un buen servicio tanto a la población residente como al turismo. Actualmente los servicios del moderno tren CIVIA que opera en la línea tienen una frecuencia de 20', ya que las condiciones técnicas, tanto de la vía (única en la mayor parte del trazado) como de las estaciones (no pueden admitir doble composición y no suelen disponer más que de una vía), no facilitan poder ofrecer mucha mayor capacidad de transporte de viajeros.

El gran desarrollo e importancia económica de la Costa del Sol, con 1,2 millones de residentes censados y más de 10 millones de visitantes anuales, necesita ya una nueva solución orientada a:

- Extender el servicio hasta Marbella, al menos como una primera fase.
- Mejorar la calidad del servicio, ampliando frecuencias y capacidad.
- Reducir los tiempos de viaje, para hacer competitivo el ferrocarril.
- Integrar la Costa del Sol en la red de ancho internacional de Andalucía.
- Conectar directamente el aeropuerto de Málaga con la red AVE y la Costa del Sol.
- Facilitar la transferencia desde el coche al tren: aparcamientos en estaciones.

La atención de estos objetivos principales debe contemplarse en su globalidad, sin que quepa desatender alguno de ellos, aunque siempre en un marco de eficiencia económica y social, con posible ejecución por fases. A partir de la atención de los objetivos antes enunciados sintéticamente, esta nueva línea de ferrocarril está llamada a desempeñar un papel estratégico y fundamental en el futuro de la Costa del Sol, en el de la provincia de Málaga y en el del conjunto de Andalucía. Es pieza clave para articular la vida y el desarrollo de esta zona, integrándola en Andalucía de forma real y efectiva, tanto a efectos turísticos como económicos, laborales, culturales, etc.

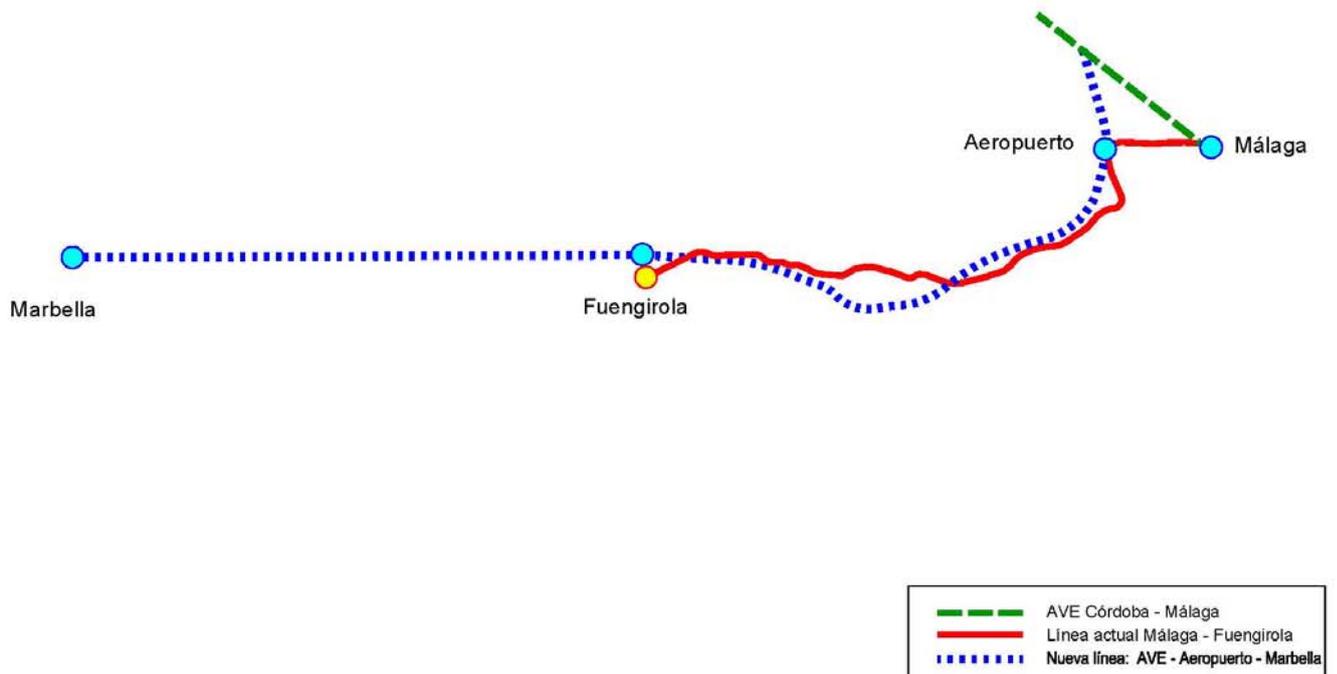
No se trata de extender, sin más, los servicios de Alta Velocidad a la Costa del Sol, sin por ello dejar de contemplarlos como posibilidad. Es necesario disponer de nuevos trazados y estaciones que hagan posible servicios locales y regionales de altas prestaciones, que, por ejemplo, permitan ir de Marbella a Málaga en 40', a su aeropuerto en 35', a Sevilla en 105', a Córdoba en 85' y a Granada en 90', y sin cambiar de tren. Es necesario planificar inicialmente los servicios a prestar para después diseñar la solución más adecuada. El objetivo no debe ser la velocidad sino el

servicio a prestar: máxima población atendida, servicio al turismo, tiempos de viaje, frecuencias, calidad e intermodalidad.

Se trata, pues, de incorporar a la nueva red férrea general que se está configurando en Andalucía la zona de mayor dinamismo económico, superando barreras y dificultades que vienen lastrando esa integración. Esta incorporación ha de generar muy importantes beneficios para la expansión del turismo en toda Andalucía y para el fomento de las relaciones entre los andaluces.

Nueva Línea Férrea Málaga - Marbella

Esquema de la Propuesta



INTEGRACIÓN URBANA DEL CAUCE DEL GUADALMEDINA

La ciudad de Málaga, iniciada hace casi 3000 años sobre los espacios que hoy ocupa el denominado Centro Histórico, tenía, hasta períodos medievales, al entonces río Guadalmedina como su principal límite por el Oeste. La ciudad se ha desarrollado en los últimos tres siglos fundamentalmente en la llanura ubicada entre dicho río y el Guadalhorce, de mayor importancia y caudal. Estos espacios han ido reconvirtiéndose de agrícolas y ganaderos a urbanizados, sobre todo en los últimos cien años. El Guadalmedina, principalmente por la deforestación de su cuenca, dejó hace bastante tiempo de ser un río fluyente de manera continua, aunque con grandes y peligrosas oscilaciones de caudal y de arrastres, que han dado lugar a graves inundaciones en la ciudad y alrededores.

En 1907 se produjeron unas trágicas inundaciones en Málaga que provocaron que el Gobierno abordara el problema con tres actuaciones fundamentales: repoblación forestal de lo que es hoy el Parque Natural Montes de Málaga, construcción de una pequeña presa reguladora de avenidas denominada de El Agujero y reforma de los muros de encauzamiento en el tramo urbano.

Ante la insuficiencia de estas soluciones y el riesgo derivado de la gran extensión de la ciudad, a principios de los pasados años 80 se construyó una gran presa (El Limonero) a la entrada del cauce en Málaga, con el objetivo principal de regular las avenidas del Guadalmedina, que ahora ofrece ya garantías de seguridad ante los riesgos derivados de las grandes avenidas. No obstante, aguas abajo de esta presa existe una pequeña cuenca con varios torrentes que es preciso considerar en cualquier actuación.

En los últimos treinta años se han realizado algunas acciones de ornato en el cauce, con resultados pobres, en general, manteniéndose como situación más habitual un cauce seco casi todos los días del año mientras otros, muy pocos normalmente, da salida a las aguas y depósitos de los desagües de la presa de El Limonero y a los caudales y arrastres de los torrentes más próximos a la ciudad, todo ello de forma torrencial y discontinua. Se han realizado también múltiples estudios hidrológicos y urbanísticos que, por ahora, no han conseguido que se actúe de forma efectiva para resolver el problema urbano que representa el estado actual del cauce, que es percibido por los malagueños como abandonado, falto de estética e insalubre, en un emplazamiento central de una ciudad de más de medio millón de habitantes y con más de diez millones de visitantes cada año.

El cauce, tal como está en la actualidad, representa un elemento de división y segregación en la ciudad, condicionando de forma muy importante las comunicaciones y relaciones entre los importantes barrios situados en sus márgenes (Trinidad, Perchel, Centro, Cruz Molinillo, Ciudad Jardín, La Palma, etc.). Quiebra las mallas urbanas y la organización de unos espacios que están llamados a desempeñar un papel de centralidad, de articulación general y de accesibilidad fundamentales para la Málaga moderna, con un papel importante en Andalucía, en

España y en el Mediterráneo. Se puede decir que es hoy el principal tema pendiente en la ciudad de Málaga.

Se han preconizado soluciones muy diversas, normalmente tendiendo a priorizar en exceso alguno de los objetivos que pueden perseguirse entre los muy diversos que están planteados. Se presentan muy diversas situaciones y problemas a lo largo del tramo de unos 5 km que va desde El Limonero hasta el mar, que requieren tratamientos diferentes y adecuados a las demandas y condicionantes. Muchas veces se han puesto sobre la mesa cuestiones que no son sostenibles con los datos del problema en la mano, tanto hidráulicos como urbanos. La desinformación sobre el tema Guadalmedina es, fundamentalmente, el caldo de cultivo en el que se ha movido la cuestión en los últimos treinta años, lo que ha favorecido demasiadas veces que se manejen "fantasmas" que han derivado en abandono y dejación por las diferentes administraciones implicadas. Sin embargo, problemas bastantes similares están resueltos en otras ciudades mediterráneas como Almería y Niza desde hace bastante tiempo. El caso de Valencia es muy diferente.

No se trata aquí de proponer ninguna solución concreta para el cauce del Guadalmedina, pero CIVISUR-E quiere poner de manifiesto su preocupación e interés en que este tema se valore adecuadamente por todos los involucrados, malagueños ante todo, de forma que se organice sobre el tema un plan de actuación sólido y viable, para que así Málaga dé un gran salto adelante como ciudad que es capital para el futuro de Andalucía.

SEGUNDA RONDA ESTE Y NORTE DE MÁLAGA

La realización de la 2a Ronda Oeste de Málaga, de unos 24 km de longitud, ha descongestionado bastante la anterior Ronda Oeste, hoy MA21, entre la entrada por el Norte de la Autovía de Las Pedrizas (A45) y la salida de la ciudad en dirección a la Costa del Sol Occidental (Torremolinos). Asimismo, al tener la nueva 2a Ronda una buena conexión y continuidad con la Autopista de peaje desde Las Pedrizas (AP46), está aportando una comunicación más directa entre el interior de la provincia y Torremolinos, lo que viene a colaborar en la descarga de la Ronda Oeste antigua.

Los efectos de la crisis económica general se han venido manifestando durante los últimos años en una caída significativa de las intensidades de tráfico en todas las vías, y también en las de la Costa del Sol. Este efecto podría traducirse hasta 2013 en una reducción media del 20/25 % sobre las demandas máximas anteriores (2007/2008).

Pero en cuanto la recuperación económica comienza a apuntar en el conjunto de España, en Málaga se manifiestan efectos multiplicados, hasta el punto de que se empiezan ya a recuperar niveles de demandas, y de congestión, análogos a los que se presentaban poco antes de iniciarse la crisis. El incesante crecimiento añadido de la población provincial y las expectativas previsibles hacen preciso abordar una seria reflexión sobre las necesidades de infraestructuras viarias en el entorno de Málaga.

A la vista de las demandas actuales y previsibles, la comunicación a lo largo del litoral de la provincia de Málaga presenta dos principales estrangulamientos, tanto por falta de capacidad de las vías como por inadecuación de éstas a dichas demandas:

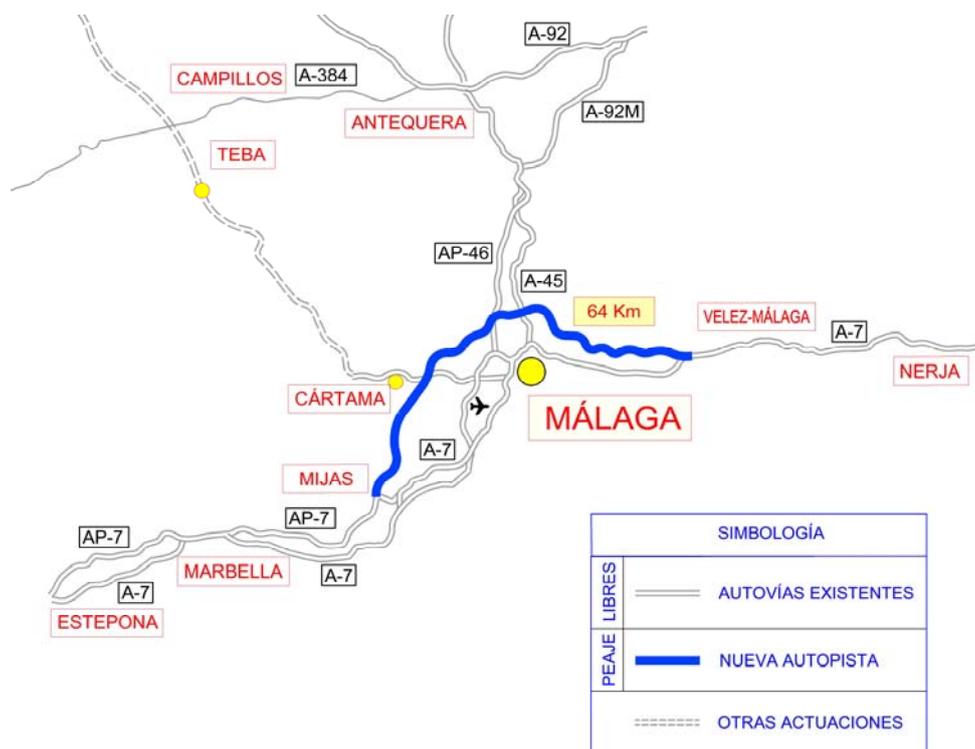
- Autovía A7, entre Torremolinos y Fuengirola, donde, a pesar de los tres carriles por sentido, las intensidades actuales ya alcanzan niveles que justifican la ampliación, cuestión agravada por los problemas que viene ya generando alguno de los enlaces a consecuencia también del aumento de las demandas. Estos problemas son también ya notables en la confluencia de la Nueva 2a Ronda con la anterior a la altura de Torremolinos. Por otra parte, la importancia de los volúmenes de demanda (más de 100.000 vehículos, bastantes días en el año) y el carácter de único acceso entre la Costa del Sol Occidental y el aeropuerto, hacen que los riesgos de graves efectos ante cualquier mínimo incidente se multipliquen. La ampliación de esta autovía es muy difícil y costosa, podría aportar poco y mantendría la debilidad del sistema vial al disponer de una única comunicación en el litoral. Esta vía forma parte del itinerario europeo E15, que conecta África con Europa a lo largo del litoral mediterráneo.
- A7: Ronda Este de Málaga y tramo de Variante de Rincón de la Victoria. El primero dispone de tres carriles por sentido y el segundo de sólo dos. Ambos tienen trazados ya hoy inadecuados, así como múltiples y próximos accesos. Las demandas en esta zona oriental de Málaga crecen incluso a mayor ritmo que en otras vías provinciales, y en un futuro próximo aún más, como

consecuencia de la terminación de la Autovía A7 entre Almería y Málaga, que vá a captar parte del tráfico de la A92 (Puerto de La Mora, Granada). Ya son frecuentes los períodos de congestión y demoras importantes.

Así pues, en este espacio del litoral de Málaga se están ya presentando, y se van a agravar en un futuro próximo, los mayores problemas de continuidad de la red vial del Sur. Ya hace años que está señalado este problema, sin que se haya pasado de anunciar pequeñas inversiones presupuestarias para estudios que nunca se han llevado a afecto. Pero es un tema que ya no tiene espera y hay que abordarlo con seriedad. Hay por delante, ya de forma inevitable, escenarios de congestión, inseguridad y costes para la sociedad y para los individuos durante no menos de 8/10 años, y eso suponiendo que se ponen ya en marcha los estudios necesarios.

La solución para este grave problema, de interés no sólo local sino estratégico para Andalucía y España, ha de orientarse hacia la realización de una nueva vía a modo de by-pass de la aglomeración de Málaga, que hiciera también las veces de 2a Ronda Norte y Este. Se trataría de conectar de forma directa Vélez-Málaga y Fuengirola/Mijas, enlazando con todas las vías de gran capacidad que acceden a Málaga y con el propio territorio metropolitano. Podría aportar unos accesos más directos a la Costa del Sol Occidental en conjunción con la Autovía del Guadalhorce (Málaga-Sevilla). Su longitud sería de unos 70 km.

La implantación de su trazado ha de considerar los valores medioambientales y los desarrollos urbanos ya existentes en la zona. La utilización de túneles y viaductos en el diseño geométrico puede colaborar eficazmente a alcanzar la mejor solución. A reserva de los necesarios estudios técnicos y económicos, es muy probable que esta nueva vía hubiera de ser de peaje.



CIVISUR

Junta Directiva

Manuel del Valle Arévalo (Copresidente).

Luis Merino Bayona (Copresidente).

José P. Alba García (Vicepresidente).

José María Ferre Tejera (Vicepresidente).

Daniel Carrasco Díaz (Tesorero).

Concha Cobreros Vime (Secretaria).

José Manuel Cabra de Luna (Vocal).

Juan Pedro Álvarez Giménez de Aragón (Vocal).

Comisión de Infraestructuras

Coordinador: José P. Alba García

Miembros: Manuel del Valle Arévalo.

Luis Merino Bayona.

Manuel Atencia Robledo.

Manuel Contreras Ramos.

Juan Cobalea Ruíz.

Javier Segovia Pastor.

José Luis Sánchez Domínguez.

UNIÓN CÍVICA DEL SUR DE ESPAÑA

CIVISUR

