



II Encuentro Civisur-AZVI. El Ferrocarril en Andalucía. Presente y Futuro

Ponencia “Inversiones en el ferrocarril”.

D. José Abraham Carrascosa Martínez, Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCPC

Hace unos meses escribí en una tribuna de una revista de economía, un artículo sobre las concesiones en Andalucía y estas semanas atrás cuando preparaba esta charla me di cuenta que podía comenzar sin temor a equivocarme, exactamente igual que aquél artículo, lo único es que yo sí voy a pedir disculpas por decir lo mismo mientras que otros seguirán haciendo lo mismo y sin pedir disculpas.

Yo decía que, en Andalucía vivimos permanentemente instalados en “el gerundio”. Porque este tiempo verbal es un tiempo detenido. Pasa el tiempo y persiste la acción, inacabada. «Forma invariable no personal del verbo. Suele denotar acción o estados durativos», dice el diccionario. Andalucía está ahí, siempre en el tránsito desolador de promesas renovadas para solucionar los problemas invariables.

En Andalucía, la acción de gobierno, incluso la de la oposición, está en eso, parece que se hace algo pero, en realidad, vivimos en un bucle de ‘planes’ contra el desempleo que no sirven para nada, de programas educativos que se acumulan sobre el fracaso escolar, de funcionarios que se jubilan como interinos, de obras que se anuncian en grandes carteles que acaban oxidados y se renuevan cíclicamente con las reprogramaciones continuas y cómo no, de la concesión público-privada. Y ahora añadido, y cómo no, de las inversiones en ferrocarril.

Les voy a explicar por qué.



En el último informe de SEOPAN sobre *Infraestructuras prioritarias en España* (febrero 2017) se incluyen 13 actuaciones en ferrocarriles en Andalucía, con una inversión necesaria total de 12.926 millones de euros, el 65% del total de la partida en infraestructuras prioritarias que contemplan para nuestra Comunidad. De ellos, casi 7.000 sería para el ferrocarril convencional, 5.760 para metros y tranvías, 171 para la Alta Velocidad y 77 para Logística. La competencia de estas actuaciones recaería en un 97% en el Gobierno regional.

A esto habría que incluir la culminación de los Corredores Ferroviarios con Europa, en especial la conexión con el Puerto de Algeciras, actuaciones dependientes del gobierno de la nación.

Desde la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCP hemos defendido con constancia la influencia directa que la dotación de infraestructuras ejerce sobre las posibilidades de crecimiento a medio y largo plazo de una economía, y de que sus déficits pueden convertirse en un factor de estrangulamiento.

La dotación de infraestructuras podría considerarse una “especie de factor productivo”, de modo que una mejor dotación supone un aumento de la productividad de los restantes sectores de la economía y, por tanto, un aumento de la producción. Según las estimaciones de Analistas Económicos de Andalucía, la inversión inicial en Alta Velocidad en Andalucía en los corredores Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga, que asciende a más de 5.400 millones de euros, habría provocado un incremento de demanda en las distintas ramas productivas de la economía y supondría un aumento en la producción de 3.655 millones de euros, alcanzando así la producción efectiva total los 9.069 millones de euros. Asimismo, la inversión realizada en los últimos años en los citados corredores habría requerido cerca de 66.000 puestos de trabajo para hacer frente al citado incremento de la producción, durante el periodo de realización de las inversiones.



Por otro lado, se estima que el número de ocupados en la Comunidad creados por el influjo de las obras de Alta Velocidad en Andalucía estaría alrededor de 128.200 empleos a lo largo de estos años, en torno a un 4'5% del total de ocupados actualmente en la región.

Los corredores de Alta Velocidad en Andalucía han producido, según datos del estudio, un diferencial de crecimiento positivo de alrededor de 0'2 puntos porcentuales al año sobre el crecimiento del PIB regional. Esto supone que en la actualidad, de no haberse realizado estas inversiones en alta velocidad, el PIB andaluz podría estar en torno a 7.670 millones de euros inferior al nivel real alcanzado en 2016 que fue de 153.072 millones de euros corrientes.

A parte de los efectos de reactivación económica, el uso de las líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y Madrid-Málaga habría supuesto un ahorro en tiempos de viaje que lleva aparejado un menor coste monetario, cuantificado sólo en 2016 en 513 millones de euros. En cuanto a los costes externos (congestión, accidentes o efectos medioambientales), se estima un ahorro asociado al uso de la Alta Velocidad en Andalucía que asciende a 33'5 millones de euros en 2016, entre ellos 4'8 millones de euros derivados de la menor congestión, 5'8 millones de euros de la reducción de accidentes y 22'9 millones por menor polución y ruido.

Por lo tanto, a modo de ejemplo y con datos en la mano nadie duda de los beneficios de la inversión en ferrocarriles.

Desde el Colegio de ICCyP vamos a dar un pequeño repaso a nuestras reivindicaciones históricas en materia ferroviaria en Andalucía.



GRANADA

“Las más trascendentales necesidades” en infraestructuras ferroviarias están por supuesto en **la terminación de la adecuación del tramo Granada-Bobadilla a la Alta Velocidad y el ancho internacional de vía**, que acumula importantes retrasos en la travesía de Loja y en la integración en la ciudad de Granada y cuya terminación “es imperativa”. Según el informe del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, “una vez culminada la primera fase, debe considerarse la progresiva adecuación subterránea de los tramos que mayor impacto causen a zonas urbanas por el llamado efecto barrera”. La mejor fórmula sería una planificación programada consensuada entre Ministerio, Ayuntamiento y Junta de Andalucía. Otras actuaciones recomendadas son la supresión de pasos a nivel, contabilizándose un total de 75 en la provincia.

En las infraestructuras ferroviarias responsabilidad de la Junta de Andalucía se incluye el **eje ferroviario transversal**, inicialmente proyectado para unir Huelva con Almería a través de Sevilla, Antequera y Granada. En 2014 el gobierno andaluz desistió de continuar la construcción de este eje, muchos de cuyos subtramos ya tenían la explanación de la plataforma terminada, y el Ministerio plantea como alternativa el ramal entre la línea Málaga-Córdoba y la Córdoba-Sevilla en Almodóvar del Río, conocido como el Bypass de Almodóvar, cuya redacción del proyecto se adjudicó el pasado año.

En cuanto al **Metro de Granada**, nuestro colegio propugna la planificación a largo plazo de la ampliación del metropolitano, extendiendo la línea actual hasta el aeropuerto y una segunda línea conectada con ésta que tocara zonas de gran densidad del área metropolitana y del campus universitario de Cartuja. Asimismo, se promueve la construcción de aparcamientos disuasorios en los extremos de la línea y en los puntos de intercambio modal de especial relevancia.

MÁLAGA.

La **línea litoral de ferrocarril de Cercanías Málaga-Marbella** en una primera fase, pasando por el aeropuerto y conectada con el corredor de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, y de la **Marbella-Estepona-Algeciras** en una segunda fase. El proyecto integraría a 250.000 habitantes en la red ferroviaria y tendría una demanda potencial de 10 millones de turistas. Esta línea está envuelta ahora en la pugna (cosa rara) entre el gobierno estatal y el autonómico, que propugnan soluciones distintas. Lo cierto es que no se entiende que la Costa del Sol no disponga de conexión ferroviaria.

Son significativos los testimonios de expertos recogidos el 31 de enero en el Foro 'AVE 10 años en Málaga, el impacto en la ciudad', donde se reconoció que sin el AVE el valor del PIB malagueño «sería actualmente un 6,5 % inferior y habría un 5,5 % menos de empleo» o que «sin el AVE, por ejemplo, la riqueza malagueña no hubiera crecido a una tasa media acumulativa del 2,8% anual sino dos décimas menos».

El listado de peticiones en esta materia para la provincia de Málaga se completa con la **finalización de la red del metro y la mejora del plan intermodal**, así como un **nuevo ramal de ferrocarril de cercanías de la línea C2 Málaga-Álora al Parque Tecnológico**.

SEVILLA.

Tomando como referencia las aportaciones de nuestros expertos tanto en el *Foro de Ingeniería y Ciudad: Sevilla y su Área Metropolitana*, como en el *Informe de Infraestructuras Necesarias en la Provincia de Sevilla* (febrero 2015), debemos reclamar:

La necesidad de un completo desarrollo de la Red Ferroviaria de Sevilla, pospuesta en diversas ocasiones por la crisis económica, y que debería ser abordada a la mayor brevedad posible. La provincia de Sevilla, como centro neurálgico de Andalucía, tiene necesidad de una infraestructura ferroviaria mínima para dar un servicio ferroviario



adecuado. Las principales actuaciones que se requieren en este ámbito son las siguientes:

-**Eje Ferroviario Transversal Andaluz.** La idea de conectar toda la comunidad andaluza con un ferrocarril de altas prestaciones, por parte de la Junta de Andalucía, no debería abandonarse. Algunos de sus tramos se encuentran ejecutados a nivel de plataforma con fondos de la Unión Europea. El cierre del triángulo de Almodóvar del Río, debe abordarse sólo como una solución provisional y lo más importante debe abordarse ya.

- **Relación Sevilla-Extremadura.** Este Eje Atlántico requiere una fuerte inversión para la modernización y mejora estructural de los ejes ferroviarios que dan acceso a los puertos de Huelva y Sevilla desde Extremadura, dado el estado de abandono actual.

Supresión de 119 pasos a nivel. Sevilla concentra uno de cada cinco pasos a nivel de Andalucía. Señores hablamos de pasos a nivel, de esos que salen en las películas.

- **Línea Utrera-Bobadilla.** Una cuestión que debería estudiarse sería dar utilidad a la infraestructura construida entre Marchena y Bobadilla. La infraestructura de la línea Utrera-Bobadilla, de ancho convencional, está en muy malas condiciones en el trayecto Arahal-Pedrera. Si se utilizara la infraestructura construida en el trayecto Marchena-Santa Ana, se podrían mejorar los tiempos de viaje y la seguridad, con una inversión adicional mínima, puesto que se enlazaría en los puntos más favorables la infraestructura actual con la nueva.

- **La conexión ferroviaria entre el aeropuerto de Sevilla y la estación de Santa Justa** se ha incluido entre los proyectos de futuro del Ministerio de Fomento, que está dispuesto a estudiar su viabilidad este año, y también lo ha retomado la Junta de Andalucía, que estudia la “solución óptima”. Para el Colegio esta conexión podría realizarse a través de un acceso con ancho nacional que iría paralelo en su último tramo a la Ronda Supernorte para pegarse a la A4 hasta el aeropuerto. La zona más compleja o más cara, sería el paso



por debajo de la N-IV, que tendría que hacerse subterránea. La Junta de Andalucía planteó una solución muy ambiciosa en subterráneo hasta pasado el aeropuerto, que formaba parte de lo que iba a ser el enlace ferroviario de Sevilla con Málaga, sin embargo ahora hablan de desarrollar esa salida mediante un viaducto, una opción más económica.

- Existe una **desatención injustificada por Cercanías de algunas zonas de la provincia**, que parece “fueran ciudadanos de segunda”. Se da la incongruencia de que la línea C1 no se extienda al límite provincial llegando a Peñaflores; situación que se repite con la línea C5, que muere en Benacazón en lugar de llegar a Carrión de los Céspedes, y que tarda una hora en llegar al Aljarafe Norte. Podría estudiarse la posibilidad de líneas que llegaran a Arahal, Lora del Río, Osuna, Marchena y Pedrera. El Cercanías a Cartuja debería ampliarse también hasta el final del barrio tecnológico para dar servicio a la Torre de Sevilla y unirlo con la línea 1 del metro.

- **Metro**. Esta “obra fundamental” debe ejecutarse al completo. “La ciudad se ahoga” en tráfico y contaminación pese a que los proyectos están terminados hace casi 10 años. El modelo de movilidad actual en Sevilla es “insostenible” y “la alternativa es el metro con sus cuatro líneas”, cuya inversión se estima en 3.706 millones. En estos momentos las administraciones empiezan a reactivar la construcción de la línea 3, pero ni siquiera completa.

- **Tranvía de Alcalá**. Es fundamental concluir la obra y poner el tranvía en marcha, máxime cuando ya está ejecutada en un 77%. La inversión efectuada asciende a unos 76 millones, con lo que “el coste de no acabar las obras es mayor que el de finalizarlas”, teniendo en cuenta además que están sufriendo robos, destrozos y vandalismo, en una situación que puede elevar el coste de la obra. En los presupuestos de la Junta de 2018 aparece el último tramo del ramal de conexión de la línea 1 del Metro con Alcalá de Guadaíra con 11,7 millones de euros que servirán para finalizar una obra civil que comenzó en febrero



de 2008, aunque el tranvía aún necesita de importantes inversiones. En concreto, harán falta otros 60 millones para todo el sistema de energía, las subestaciones de transformación y acometidas, así como la señalización semafórica, sistema de comunicaciones y trenes, inversiones que, con un año de plazo de ejecución, se espera que estén en 2019.

- **Tranvía del Aljarafe.** Se trata de un tranvía metropolitano que uniría, en superficie, las principales poblaciones de la comarca del Aljarafe sevillano (Coria, Mairena, Bormujos, San Juan de Aznalfarache). Están elaborados los proyectos de tres subtramos y los estudios informativos de otros tres tramos.

- **Relación Cartuja-Sevilla.** La prolongación de la línea C2 de la Cartuja unos 1.500 metros, hasta la altura de Torre Triana y la Torre Pelli, podría suponer un aumento del tráfico de viajeros, por lo que sería necesario hacer un estudio viabilidad de esta inversión que, a priori, no sería de un coste elevado.

ALMERÍA.

En nuestras propuestas en Infraestructuras ferroviarias hemos recogido el **AVE Almería-Murcia, el soterramiento del tren en la capital y la conexión con el Puerto almeriense.** Obras fundamentales para esta provincia y que siguen en las batallas y disputas de todo tipo.

CÁDIZ.

La **duplicación de la vía Sevilla-Cádiz** ha llevado 14 años de obras y más de 700 millones invertidos, pero ha sido insuficiente. A Cádiz no llega la Alta Velocidad, como se prometió por primera vez a principios de la pasada década de los noventa y que ahora parece ya imposible por la incapacidad del terreno de asumir más vías entre Cádiz y San Fernando. A Cádiz llega la 'velocidad alta' que supone una velocidad máxima de unos 220



kilómetros/hora en distintos tramos de la línea entre Sevilla y Cádiz. Esta situación se debe a que no se ha instalado una vía expresamente dedicada a la Alta Velocidad. La existencia de una única doble vía supone que por la misma deben pasar todos los tráficos ferroviarios: los trenes de Cercanías, Media Distancia y los de Largo Recorrido, sin contar con los Mercancías y, a medio plazo, la utilización de estas vías por el tranvía metropolitano.

HUELVA.

En Huelva tenemos una estación del AVE nueva sin AVE. Una estación del siglo XXI a la que llega un tren del siglo XIX. La línea tiene un trazado no adecuado para desarrollar una velocidad aceptable y poder ser competitiva con el tráfico por carretera. La inversión necesaria para lograr una disminución sustancial del tiempo de viaje se lograría con la construcción de la línea de AVE, cuyo estudio informativo hizo el Ministerio de Fomento. En 2010 se incluyó en el Plan Extraordinario de Infraestructuras del Ministerio y se colocó el cartel de las obras. Dos años después seguían prometiendo iniciar a la mayor brevedad posible la redacción de los proyectos de ejecución de los 96 kilómetros de vía. En 2015 dejó de hablarse de AVE y se pasó a denominar Alta Velocidad. A día de hoy, las obras –que pondrían a Huelva a 2 horas y 40 minutos de Madrid y a 35 minutos de Sevilla- aún no están en marcha. Hay previstos trazados como el de Valencina (Sevilla) y La Palma (Huelva), de 45 kilómetros, con un viaducto en el Guadalquivir de 600 metros, las variantes de Villarrasa, Niebla, El Palmar y San Juan del Puerto, además de la supresión de 46 pasos a nivel y el equipamiento necesario para pasar de los 140 kilómetros por hora máximos de ahora a 200 (el AVE Madrid Sevilla alcanza 310 km/hora). A espera de esta inversión, creemos que **se podrían acometer variantes locales que resolvieran problemas de infraestructura y mejorarían el trazado** para poder obtener una disminución de los tiempos de viajes y hacerlo un sistema más competitivo con el automóvil.



CÓRDOBA.

Cómo ya hemos comentado sería urgente acometer el **bypass de Almodóvar** y resolver los **problemas de Cercanías** que tiene la provincia.

Desarrollar el **Metrotrén y el corredor central ferroviario**.

JAÉN.

Es mi provincia y es una vergüenza el trato en materia ferroviaria que tiene, empezando por el famoso **tranvía** del enfrentamiento político permanente y terminando por los trenes del siglo XIX que circulan por su red. Del **AVE** ya casi ni se habla y la gente está muy desencantada con unos y con otros.

Sería muy importante desarrollar los **diferentes puertos secos** de la provincia.

Y después de todo esto, porqué estamos en ese "gerundio" anclado y pesado de Andalucía. Pues porque cayó en mis manos un incunable que se llama "Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía" de 1986 año en el cual aún yo era estudiante y que excepto las obras del 92 que se acabaron (AVE) el resto de lo que hoy les he contado aquí sigue estando de una manera o de otra en los presupuestos del Estado o de la Junta pero sigue, estando, presupuestando, prometiendo, proyectando, ejecutando y lo que es peor no acabando, o sea, en lo de siempre en ese maldito gerundio de Andalucía.