

# «Nos han querido convencer de que en Málaga todos los proyectos están hechos y no es verdad»

**Ángel García Vidal** Representante en Málaga del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos



**IGNACIO LILLO**

✉ ilillo@diariosur.es

García Vidal reclama la «despolitización» de los problemas técnicos y las infraestructuras, como base para llegar a acuerdos en la ciudad

**MÁLAGA.** Ingeniero de Caminos en activo desde 1995, con una larga trayectoria al frente de grandes empresas y ahora con su propia consultora, Avanza Ingeniería, Ángel García Vidal ha sido representante de los profesionales los últimos cuatro años y acaba de ser reelegido. Lo hace con el reto principal de volver a abrir la sede malagueña del Colegio, que se tuvo que cerrar durante la crisis. En las siguientes líneas, analiza con perspectiva profesional los principales proyectos de infraestructuras pendientes en la provincia.

**–Volvemos a hablar de infraestructuras, la crisis se despeja y la ciudadanía vuelve la mirada a las obras públicas que faltan por hacer.**

–Hemos pasado una época muy oscura en inversiones e infraestructuras. Pero, a la vez, estos años se ha intentado convencer a la ciudadanía de que aparte de que no había dinero, es que estaba todo hecho, que se había hecho mucho en los años anteriores. Autovías, aeropuerto, presas... Se nos ha intentado concienciar de que estaba todo hecho y no es verdad. Es cierto que se ha hecho mucho en los años dorados tanto con los presupuestos nacionales como por los fondos europeos, y por este motivo tenemos unas infraestructuras magníficas de una calidad impresionante, pero ahora hay que mantenerlas y seguirlas adecuando. Celebro que nos hayamos dado cuenta de que no está todo hecho.

**–Sin ir más lejos, en Ronda la gente se ha echado a la calle para demandar una autovía.**

–Que una ciudad tan importante como Ronda no tenga una infraestructura rápida que conecte con Málaga, Sevilla, la A-92, la A-357 (Guadalhorce)... Entiendo a los rondños perfectamente. ¿Por dónde tiene que discurrir? Hay que estudiarlo, pero por supuesto que se merece una conexión rápida con las grandes arterias y capitales de Andalucía, todo ello con sus estudios, con una planificación adecuada e infraestructuras medioambientalmente sostenibles, acordes con el territorio donde se apoyan. Actual-



Ángel García Vidal, representante en Málaga del Colegio de Ingenieros de Caminos, en su despacho de La Malagueta. :: MIGUE FERNÁNDEZ

mente, es impensable hacer una infraestructura sin un adecuado plan medioambiental. Esta la opción de prolongar la autovía del Guadalhorce, que se puede y se debe convertir en otra salida natural de Málaga hacia el oeste, aparte de Las Pedrizas hacia el norte.

**–Entro en uno de los grandes debates históricos en Málaga, ¿qué tren necesita Marbella?**

–En primer lugar, me gustaría que se hablara del tren a Mijas y Marbella. Nos olvidamos de que Mijas es tan importante como el resto y nos fijamos sólo en Marbella. Con respecto a qué tren, hay que ver cuál es el objetivo, porque las infraestructuras no son un fin sino un medio. ¿Para qué vamos a hacerlo? Las infraestructuras generan bienestar social, forman parte del triunvirato con la sanidad y la educación. Retrotraigo la pregunta: ¿Es efectivo el tren que tenemos ahora hasta Fuengirola? Creo que no, es mejorable. Va por un trazado muy complicado, constreñido, en más del 60% es vía única, y se tarda en llegar a Fuengirola entre 45 y 50 minutos. Si duplicamos la distancia con el mismo sistema, vamos a llegar a Marbella en una hora y 45. ¿Ese es el objetivo? Creo que no. En paralelo, ya tenemos el tren de alta velocidad en Málaga, que ha supuesto una revolución en

las comunicaciones y en la forma de entender los negocios y el turismo. Por tanto, sigamos aprovechando esa experiencia. Tenemos un territorio no conectado por ferrocarril, donde viven más de 100.000 personas y que en verano se tripli-

Tren a Marbella

**«Parece lógico seguir aprovechando la alta velocidad y extenderla hacia los núcleos que tienen un potencial enorme»**

Agua potable

**«La presa de Cerro Blanco habría aportado 60 hectómetros cúbicos, que ayudarían muchísimo»**

Ronda

**«Por supuesto que se merece una conexión rápida con las grandes arterias y capitales»**

ca. Por otra parte, tenemos otra infraestructura importantísima que es el aeropuerto. Hay que estudiar y combinar todos esos elementos. Parece lógico seguir aprovechando la alta velocidad y extenderla hacia los núcleos que tienen un potencial enorme, como en este caso: el aeropuerto y el resto de municipios de la Costa, por no decir el Campo de Gibraltar en un futuro. Toda esa combinación de elementos lo cumple un nuevo trazado que apoye el existente del Cercanías, que cumple otra función, porque tiene muchas paradas y lleva al centro de las ciudades.

**–Ha mencionado en su respuesta el aeropuerto, y vemos que el de Málaga puede quedarse pequeño.**

–Ante un posible crecimiento desmesurado del aeropuerto, no caben más pistas, por lo que la operatividad estaría limitada. Pero las terminales actuales absorben el tráfico de las dos pistas en punta, con hasta 70 vuelos a la hora. Cuando lleguemos a ese tope, se puede poner en valor el aeropuerto de Granada-Jaén, que está más cerca de Málaga que algunos aeropuertos europeos de sus capitales. Para un viajero de Leningrado que se baje en Granada pero su destino final sea Málaga no le parece descabellado, y sobre todo si el precio es competitivo. En menos de una hora está en el hotel.

Pero la clave es que el AVE le lleve hasta su destino final, en Mijas o en Marbella, pero eso lo veo a largo plazo.

**–Paso al asunto del abastecimiento de agua, estamos salvados por la campana, con unas lluvias en marzo que nos han sacado de la sequía. ¿Qué solución tiene?**

–Además del embalse aguas abajo de La Concepción, no hay que olvidar otra infraestructura que estaba proyectada como es la presa de Cerro Blanco. El interés general siempre conlleva sacrificios particulares, pero es que como bien dice nos ha salvado la campana, y Cerro Blanco habría aportado 60 hectómetros cúbicos, que ayudarían muchísimo al sistema hidráulico de la provincia. Si sumas la capacidad de embalse de Málaga y la comparas con el consumo, está equilibrado. Pero para eso tiene que llover, y la climatología todavía no la controlamos los ingenieros. Lo que hay que valorar es que la capacidad de embalse y el consumo esté equilibrado y planificado para aguantar estos periodos. Y no sólo eso, sino que dentro de Málaga hay subcuencas, que deberían estar mejor conectadas en alta entre sí. Esas conexiones deben ser reforzadas, especialmente la del Campo de Gibraltar con la Costa del Sol occidental. Ahora mismo la tubería tiene unas dimensiones redu-

Torre del Puerto

**«Tiene un apoyo institucional amplio y sólido, que no se ha roto a pesar de las plataformas en contra»**

Metro al Civil

**«Si el único motivo de hacerlo en superficie es el coste económico, es mejor esperar y ahorrar»**

Politicización

**«Las autovías son de izquierdas, las autopistas de derechas... Hemos llegado al absurdo»**

cidas, y si existiera una conducción con mayor capacidad de transporte la cuenca del Campo de Gibraltar no sería tan excedentaria ni tiraría tanta agua al mar como ahora. Ahí tenemos una fuente de abastecimiento impresionante. Además, entre la proyectada presa de Cerro Blanco y La Concepción habría una conexión muy fácil. Aparte de estas actuaciones habría que regular la subcuenca del valle del Genal, donde se proyectó un azud que no se ha llegado a hacer. Con las infraestructuras que faltan, mejorando la interconexión entre el Campo de Gibraltar y la Costa del Sol Occidental y Oriental y terminando algunas conexiones de las subcuencas de la provincia, el tema estaría completamente resuelto.

**–Hemos tocado caminos, canales y faltan los puertos. En el de Málaga el gran proyecto es el de la torre en el dique de Levante. ¿Cuál es su opinión?**

–En el Colegio de Ingenieros de Caminos lo hemos debatido internamente. El plan de integración del puerto con la ciudad ha dado unos resultados magníficos y a nivel internacional es ejemplo de cómo se debe hacer una integración puerto-ciudad. Por otra parte el nuevo dique de levante ha generado nuevas oportunidades y espacios para desarrollar, como la torre. Que esté situada en ese espacio, que sea más o menos alta y esbelta, y con uno u otro uso, no entramos. Lo que sí pedimos y estamos seguros de ello es que el proceso tenga todas las garantías en todos los ámbitos, y cuanto más consensuado esté, mucho mejor. A nivel institucional, político, social, ambiental, de la ciudadanía, desde la perspectiva arquitectónica y de la ingeniería. Y por supuesto, administrativamente tiene que tener una tramitación impoluta. Pero sobre los gus-

tos no entramos. Estamos seguros de que la tramitación va a cumplir todos los requisitos de transparencia, debate, de estudios serios, etc. Pero encima tiene un apoyo institucional aparentemente muy amplio y sólido. Con los intentos que ha habido de plataformas más o menos amplias, esa solidez política e institucional no se ha roto. Muchas veces los ciudadanos reclamamos el consenso político en las cosas, y cuando lo tienen decimos: ¿Cómo es que lo tiene? ¿Cómo no se están matando con este proyecto? En el lado opuesto, tenemos otro ejemplo en la misma ciudad con la ampliación del metro al Materno, donde las posturas son diametralmente opuestas. Por tanto, en una donde están de acuerdo lo tenemos que celebrar.

**–Precisamente, ha sacado el tema de la prolongación del metro al Civil. ¿Cómo lo ve?**

–El impacto en el tráfico es claro que lo tiene, pero puede ser reconducible y se han hecho estudios y simulaciones que así lo manifiestan. Por tanto, es aceptable. ¿Sería mejor hacerla subterránea? Pues claro. El metro por definición es una infraestructura ferroviaria de alta

capacidad, subterránea. En algunos casos, en ciudades con redes más potentes, en los extremos o llegando a nuevos barrios es cuando sale a superficie, pero en el Centro de las ciudades va bajo tierra. Evidentemente, es más caro. Pero no hay que proyectar a corto plazo sino a largo. Si el único motivo es el coste económico, ese no debería ser un motivo y eso que los ingenieros estamos acostumbrados a proyectar actuaciones económicamente viables. La infraestructura ideal es soterrada, y así se proyectó y ejecutó la red que se ha puesto en servicio y su prolongación hasta la Alameda. Ahora bien, solamente sería admisible el cambio de modelo si obedece a una planificación a futuro, en donde se apueste por un tranvía en superficie incluso en la futura prolongación hacia Ciudad Jardín o hacia el este de Málaga. Pero no tiene mucho sentido que en la periferia se hizo soterrado, y sin embargo en el Centro se quiere hacer así porque solo vale 40 millones. Si ese es el único motivo o el de más peso, espérese o búsquese la financiación por otros cauces.

**–¿Qué opina del transporte público en Málaga?**

–El metro va a más, cada vez será una infraestructura más apreciada por los malagueños, pues sigamos avanzando donde se puede, con una planificación consensuada, lógica, de modelo, y con el resto del sistema de transporte adaptado a las nuevas circunstancias, llámese EMT, tráfico privado, metro, Cercanías y Consorcio de Transporte. Pero todo eso tiene que tener un nexo de unión, saber qué modelo queremos. En la red de la EMT, que es tan útil e importante como la otra, tendrá que haber una adaptación, cosa que hasta ahora no existe, y no hacerse la competencia. No es razonable.

## «Hay decisiones que no superarían un examen de primero de carrera»

:: I. LILLO

**MÁLAGA. ¿A qué cree que se debe la mala planificación de algunas infraestructuras?**

–A los técnicos nos sorprenden mucho estas situaciones, hay cosas que no superarían un examen de primero de carrera, ante un problema de cómo adaptar una red de transporte, si se pregunta cuál es la manera óptima, sale fácilmente. La despolitización de los problemas técnicos y las infraestructuras es importantísima. Cuanto más despolitizada está la infraestructura, más fácil es llegar a acuerdos. Hay herramientas, experiencia y sensatez para analizar situaciones desde el punto de vista técnico, y la política tiene que

desarrollar sus funciones, que son tan importantes como las técnicas. Pero los técnicos no debemos hacer política ni los políticos, ingeniería. Tenemos elecciones cada cuatro años, pero cualquier infraestructura importante, su tramitación y todo el periodo necesario dura los cuatro años o más. En otros países con democracias más asentadas los gobiernos que llegan hacen las obras que diseñaron los otros, porque empezaron años atrás. No es razonable que el nuevo equipo que llegue se dedique a destrozarse el trabajo del anterior, porque hemos perdido tiempo y dinero, y en algún momento habrá que pedir responsabilidades. Y además hay que evitar que las

infraestructuras se califiquen políticamente: las autovías son de izquierdas, las autopistas de derechas, el trasvase de derecha, la desaladora, de izquierda... Hemos llegado al absurdo.

**–Ha sido reelegido como representante en Málaga del Colegio. ¿Un reto para este mandato?**

–El reto es la reapertura de la sede colegial de Málaga, que por reajustes y la crisis se cerró. Teníamos nuestra oficina en la que desarrollar actividades, formación continua, visados de proyectos y la vida colegial y social. Cuando llegué hace cuatro años ya estaba cerrada y estos últimos la situación económica tampoco era favorable. Pero ahora nos lo hemos propuesto como reto y el nuevo decano, Luis Moral, también aboga por ello, lo llevaba en su programa y confío en que desde Málaga, Andalucía y la sede nacional seremos capaces de la reapertura, como centro de actividades, social y cultural para los colegiados y para la ciudad.

## Trasladan a Málaga a más de un centenar de inmigrantes que viajaban en dos pateras

**Las costas andaluzas recibieron en la jornada de ayer un total de siete pateras, que transportaban a 169 personas**

:: SUR

**MÁLAGA.** La Cruz Roja y el dispositivo de asistencia humanitaria recibió anoche a 110 inmigrantes en el puerto de Málaga, después de que fueran localizados en sendas pateras con 54 y 57 personas, respectivamente. En la operación de búsqueda participaron la Guardamar Polimnia, el avión Sasemar 102, la patrullera Valpas y el buque SAR Mastelero, siendo este último el que finalmente rescató a los integrantes de las dos embarcaciones y los condujo al puerto de Málaga.

Salvamento Marítimo evacuó de urgencia en helicóptero a Almería una de las 111 personas rescatadas ayer en estas pateras por encontrarse «enfermo y semiinconsciente». El centro de Salvamento en Almería recibía sobre las 12,30 horas de ayer información de la salida de una patera desde la costa marroquí de Bouyafar. Poco des-

pués, sobre las 13,50 horas, un segundo informante alertaba a Salvamento de la salida de otra patera, esta vez, desde la costa marroquí de Tensaman.

Sobre las 14,00 horas, el buque ‘SAR Mastelero’ avistaba a una de dichas pateras, de las que rescataba a sus 54 ocupantes (50 varones y cuatro mujeres), reincorporándose después a la búsqueda de la otra patera, que divisaba una hora después a su costado. De esa segunda embarcación rescataba a 57 personas (53 varones y cuatro mujeres), conduciéndolas posteriormente al Puerto de Málaga.

**Zona de Gibraltar**

No obstante, estas dos embarcaciones no fueron las únicas localizadas ayer, ya que la cifra total de rescatados aumentó hasta 169 personas procedentes de siete pateras, todas ellas en costas de Andalucía. 50 inmigrantes viajaban en cuatro pateras localizadas en aguas del Estrecho del Gibraltar, y las restantes 119 de otras tres embarcaciones que se han encontrado en el mar de Alborán. La ‘Salvamar Atria’ buscaba además a otra patera cerca de Ceuta que finalmente fue rescatada por Marruecos.

**lafuente**<sup>®</sup>  
enganches y remolques

FABRICANTE DE ENGANCHES, REMOLQUES,  
PORTABICICLETAS Y PORTACARGAS



**POR LA COMPRA DE UN TRANSBIKE,  
TE REGALAMOS UNA CÁMARA SK8\***

\* Transbike Eco2 está exento de esta promoción. (Válida hasta fin de existencias)

[www.lafuente.eu](http://www.lafuente.eu)



(+34)952 625 840

[info@lafuente.eu](mailto:info@lafuente.eu)

Hnos. Sánchez. Lafuente, S.A.

C/ Ruiz y Máiquez, 60. 29590 - Campanillas (Málaga)