

POSICIONAMIENTO CICCP DEMARCACIÓN ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA EN RELACIÓN A LAS ACTUACIONES DEL CORREDOR SEVILLA – CÁDIZ

Desde la Comisión de Transportes y Movilidad del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla en relación a la necesidad de mejorar la conexión de Sevilla y Cádiz, se entiende que, la apuesta por la carretera ni es la única ni la principal hoy en día. **Hay una serie de aspectos clave que deben primar en la actualidad en materia de movilidad sostenible, como es la priorización y fomento del transporte público y la optimización de los recursos en materia de infraestructuras del transporte.**

Existiendo actualmente ya dos carreteras, la actual autovía A-4, con dos carriles por sentido, y la carretera N-IV, con un carril por sentido, se confirma que existe cobertura, accesibilidad y conectividad entre los dos polos principales como son Sevilla y Cádiz.

Es por ello, que previamente a valorar cuál de las dos actuaciones posibles (*tercer carril en la A-4 o desdoblarse la N-IV*), se quiere **dar relevancia a una solución que se entiende como mucho más interesante y positiva: la apuesta por el ferrocarril.** Partir de la base de “**mejorar la conexión por carretera**” se presenta como una **solución sesgada.** Cuando se habla de transporte y movilidad, se debe considerar la complejidad del problema en su conjunto, y se sabe que las soluciones de transporte no solo se deben centrar en el transporte de alta capacidad por autovía. Si hay problemas de congestión en carretera, se debe asumir que esa demanda podría ser atendida por otros sistemas de transporte. Incluso, **hay que analizar lo continuo o esporádico del problema, como en este corredor parece suceder.** Cabría valorar si la congestión en diferentes días del verano requiere seguir invirtiendo altas cantidades de dinero en más movilidad motorizada privada. Es conocido que **más incrementos de capacidad inducen a más movilidad privada,** lo que incluso hace que se incrementen los impactos del transporte viario y reducimos los viajeros al transporte público. **Provocamos el efecto contrario al deseado: generamos captación (o regreso) al vehículo privado.**

La apuesta por la movilidad sostenible requiere que la disyuntiva planteada en materia de actuación entre A-4 y N-IV se entiende como innecesaria. Además, debe tenerse en cuenta el corredor verde de la AP-4, un ejemplo de integración ambiental y paisajística que, con la ampliación, probablemente desaparecería.

En esta línea, tenemos que entender que **la capacidad viaria tiene sus límites,** y que si se ha alcanzado (y posiblemente sólo en ciertas puntas) no se debería apostar por ampliarlas como solución principal: se debe apostar por **invertir en mejorar los servicios de transporte público,** RENFE + bus para la primera/última milla (imprescindible además en las localidades costeras) y transporte de mercancías ferroviario. **Incluso destinar parte de ese presupuesto a invertir en otras infraestructuras,** como recuperar el ferrocarril en la costa norte de Cádiz, desaparecido ya hace tiempo.

Si hay que invertir en carreteras, es importante enfocarlo a evitar que la carretera N-IV sea una pista de carreras y a **mejorar la seguridad vial**, con reductores de velocidad u otras soluciones; además de destinarlo principalmente al **mantenimiento**, una de las principales necesidades en las carreteras españolas.

Existe otro factor a tener en cuenta y es la apuesta por el sistema de pago por uso que puede implantarse en poco tiempo, lo que puede suponer (o no) algún tipo de efecto en la demanda de estas carreteras, **lo que podría hacer innecesarias las ampliaciones**. La vuelta al peaje por uso puede contener de nuevo la demanda, y debería ser una previsión a tener en cuenta en la toma de decisiones.

En relación a qué acción o proyecto debe priorizarse, **la duplicación de la actual N-IV supondría el crear dos vías de alta capacidad en paralelo, lo que parece ilógico, siendo más adecuado entender que cada vía debe tener su función, una de media-larga distancia, otra para atender la corta-media distancia**. Optimizar vías mediante un proceso de jerarquización y funcionalidad.

El corredor de la N-IV da más rodeos y es una vía para otros tráficos que quedarían excluidos en una vía de alta capacidad, véase ciclistas, vehículos agrícolas o tráfico local de las distintas pedanías y poblados de colonización que hay desperdigados por el entorno. Además, se añade **el impacto en ocupación de suelo y probablemente económicos, por lo que este desdoblamiento se supone la peor de las opciones**.

A continuación se van a desarrollar con más detalle algunos aspectos, ya comentados, pero que son **clave en este análisis**:

- El **corredor de transporte del sistema Sevilla – Jerez – Bahía de Cádiz** debe ser considerado en su conjunto de una forma **MULTIMODAL**, es decir, no sólo orientado al transporte por carretera enfocado al vehículo privado.
- El concepto de alcanzar la capacidad es otro aspecto a tener en consideración cuando se piensa que se requiere ampliar.
- Otro concepto de interés en esta valoración es el del **valor del tiempo**. Cuando se evalúa una actuación, mediante un **análisis Coste-Beneficio**, se alimenta de los beneficios o perjuicios que supone dicha actuación, cuantificando económicamente ese resultado, y el ahorro (o pérdida de tiempo, en este caso) tiene una cuantificación en relación al valor del tiempo.
- Hoy en día, y gracias a la tecnología existente, puede (y debe) apoyarse la gestión de la demanda en los **Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)**, otro canal de mejora a explorar.
- Uno de los inconvenientes del tercer carril en la AP-4 sería la posible afección a lo que se denomina una “park way”, uno de los insumos positivos que presenta esta autovía actualmente.

Consideración del corredor de transporte del sistema Bahía de Cádiz-Jerez – Sevilla en su conjunto MULTIMODAL.

Este corredor no solo se compone de las mencionadas carreteras para el transporte de personas y mercancías, sino que existe también un corredor ferroviario con doble vía electrificada y apto para alta velocidad.

El corredor ferroviario dispone de capacidad de transporte tanto de personas como de mercancías remanente. En la prensa se ha leído que el corredor ferroviario no tendría capacidad suficiente. Esto debe analizarse con un mayor rigor. Que los servicios regionales que se sirven actualmente vayan completos (por cierto, falsamente completos por efectos perniciosos del bono gratuito) no significa que el corredor no tenga capacidad. Se puede ampliar con más frecuencia, con trenes de mayor capacidad (por ejemplo, de dos pisos y de más composiciones) o más veloces, ya que la infraestructura lo permite. Si las relaciones Bahía de Cádiz- Jerez- Sevilla son propias de una región metropolitana extendida, éstas deberían de articularse entorno a un transporte público troncal y de alta capacidad.

Por ello, uno de los aspectos recomendados sería el de estudiar la capacidad real de transporte de la conexión ferroviaria, que permitiera cuantificar y dimensionar posibles mejoras y soluciones.

Y para completar el corredor multimodal, se debe mencionar el estuario del Guadalquivir, el único río navegable de España, con capacidad de transportes de mercancías igualmente remanente. El transporte de mercancías por ferrocarril y cabotaje con adecuadas infraestructuras de intercambio modal deberían de ser una opción económica para parte de las mercancías de largo recorrido que emplean actualmente las carreteras.

¿Qué significa que una carretera, pensemos en la AP 4, ha alcanzado su capacidad?

La **capacidad física** de canalización de tráfico de un carril de una sección de carretera ronda los **2.000 vehículos ligeros/hora**. Es por ello que una sección de 2 carriles por sentido y dos sentidos de circulación, como sucede con la autovía A-4, presenta una capacidad de 8.000 vehículos ligeros/h y, como el día tiene 24 horas, la capacidad podría considerarse de 192.000 vehículos ligeros/día. La IMD (el volumen de tráfico diario medio) de la autovía AP-4 en su tramo más cargado debe rondar los 30.000 veh/día. Luego, a priori, este primer concepto de capacidad no parece que falte.

Pero esta comparativa no puede aplicarse de esta forma debido a que **la demanda no es plana** y resulta que los 30.000 veh/día **se concentran en periodos que sí llegan a alcanzar la capacidad.**

Normalmente, en ingeniería de tráfico, lo que se hace es **ordenar las horas del año por intensidad y ver cuantas horas presentan problemas de capacidad.** Si son muchas horas del año, habría que plantearse alguna solución, pero si no son tantas horas, podría no resultar eficiente la ampliación de la capacidad para solventar un problema que solo se daría poco tiempo durante el año.

Valor del tiempo

Como se ha indicado, la valoración de una actuación suele conllevar un Análisis Coste-Beneficio que permita resultar la viabilidad económica o no de una actuación. Así, uno de los factores que intervienen, es el coste que significa ese tiempo de demora que sufren quienes se encuentran en esas horas del año en que se presentan congestión.

A este respecto, habría que analizar en qué periodos del año se produce congestión en la AP-4 Cádiz – Sevilla. Aparentemente, esta congestión se produce asociada a periodos de vacaciones y/o fines de semanas e idas y vueltas de las playas de Cádiz, es decir, afecta en gran medida a **viajes por motivo ocio**.

Dentro de la dificultad de traducir tiempo en costes monetarios al modo en que se hace en los estudios Coste-Beneficio, los **viajes por motivo ocio presentan un valor del tiempo menor que el valor del tiempo de viajes por motivo laborables**, como sería el caso de que la AP-4 presentara congestión en horas puntas de días laborables, lo cual no parece ser el caso. Por ello, son aspectos a tener en cuenta, si bien, lo que se recomienda es desarrollar esos ACB y ver la viabilidad y beneficios, no sólo financieros, sino sociales para la población.

Apoyo de las ITS a la gestión de la demanda. Junto con mayor permeabilidad transversal de la AP-4

La AP-4, siendo de peaje, tenía muy pocos enlaces. Hoy por hoy, liberalizada, no se ha actuado sobre la falta de permeabilidad viaria de la misma, si se exceptúa el cartel que ya indica que en sentido Sur (y sólo en ese sentido), al cruzar la carretera N-IV sobre la autopista, existe un ramal que te permite salir de la AP-4 hacia El Cuervo.

Es por ello, que uno de los aspectos a tener en cuenta sería la necesidad de estudiarse la posibilidad de permeabilizar más la AP-4 con el viario que la intersecta con nuevos enlaces como, por lo menos, el mencionado con la N-IV en la que podrían pasar a estar disponibles todos los movimientos.

En este sentido, un mayor mallado de la red viaria existente, junto con las actuales posibilidades de información del estado de tráfico a tiempo real y de guiado del tráfico tanto por paneles de mensajes variables como por dispositivos embarcados, deberían de permitir una **gestión de la demanda a tiempo real proactiva** que permitiera sacar el máximo provecho y optimización de toda la capacidad viaria en los momentos, precisamente, de mayor tensión, permitiendo aliviar las secciones próximas a saturación de la AP-4 apoyadas en la contribución la capacidad de la N-IV.

Otras medidas ITS (a estudiar) para ampliar la capacidad puntualmente de la AP-4 sería la de habilitar puntualmente el uso de los arcenes como carriles adicionales.



Algunos problemas de la ampliación de calzada de la AP-4: Park Way

Un aspecto a considerar en relación a la posible ampliación de las calzadas de la AP-4 es la afección a la vegetación de sus márgenes. La AP-4 posee un valor patrimonial en el sentido de una vía que presenta características propias de aquello que denominaron los americanos, en el inicio de la automoción, las “park ways”. Por una parte, presenta un agradable trazado ligeramente sinuoso sobre un terreno en el que bien podría haberse trazado una monótona sucesión de alineaciones rectas. Y, por otra parte, presenta una vegetación en mediana, y especialmente boscosa en las márgenes, que constituyen un auténtico oasis en medio del seco y la premarisma de la baja Andalucía. Pensar en una ampliación de carriles podría suponer una afección y/o pérdida de lo que actualmente es un insumo positivo.

Ampliación de infraestructura viaria: contratendencial

Toda vez que la ampliación de capacidad viaria objeto del análisis **no se corresponde con un corredor infradotado infraestructuralmente**, sino que se está considerando la ampliación de un corredor con una autopista y una carretera convencional de primer orden con tramos de autovía, debe tenerse en cuenta el momento histórico y contextual actual y de futuro.

No es posible que la planificación de infraestructuras de transporte siga anclada en el viejo “Project & Provide” de infraestructura viaria para el tráfico rodado basado en el crecimiento de tráfico del motor de combustión. Y quien diga que el tráfico seguirá creciendo con tasas interanuales al modo “business as usual” lo cual, por cierto, dan lugar a crecimientos geométricos que ya se sabe que la Naturaleza no soporta, y que simplemente se sustituirá una tecnología de motor por otra (eléctrico, hidrógeno...) está ignorando las evidencias de la ciencia y el cambio de paradigma en que -parece ser- va a venir para quedarse.



CONCLUSIÓN

A modo de conclusión, desde la Comisión de Transportes y Movilidad del CICCIP Andalucía, Ceuta y Melilla, el problema que se viene presentando en el eje Sevilla – Cádiz en relación a la congestión en verano y fines de semana obviamente requiere la búsqueda de soluciones, que en materia de movilidad sostenible permite abrir un abanico amplio. La principal acción, hoy en día, y ante la ya existencia de dos infraestructuras paralelas, no parece pasar por la ampliación de ninguna de ellas. Usamos el lema “más vías no es la vía”, sino que la principal apuesta debe enfocarse al fomento y mejora del transporte público, especialmente el servicio ferroviario en ese eje, junto a plataformas reservadas de autobús en los respectivos accesos.

La entrada del pago por uso puede provocar un efecto de reordenación de demandas, lo cual, si se prevé próximo como así parece, no tendría sentido hoy en día hacer una fuerte inversión en ninguna de las vías, hasta valorar qué efecto ha tenido y cómo se ha reordenado la demanda.

En cualquier caso, la actuación en la N-IV parece la menos interesante, debido a que carece de sentido generar 2 autovías de alta capacidad en paralelo, sino que se optimiza más y mejor los tráficos con una jerarquización y diferenciación de usos. Por tanto, en caso de requerirse alguna actuación complementaria a todo lo anterior, pasaría por el tercer carril en la AP-4.

Desde el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla se entiende que las inversiones para el sistema de transporte del eje Cádiz – Sevilla son realmente bienvenidas y, sin duda que hacen falta, pero no para seguir haciendo más de lo mismo.