



Alcaldía

PRESENTADO UN ESTUDIO PARA LA CREACIÓN DE UNA NUEVA LÍNEA FERROVIARIA EN LA COSTA DEL SOL

El estudio, financiado por Unicaja Banco y elaborado por ARCS y por Analistas Económicos de Andalucía, establece los aspectos clave de la propuesta para la conexión ferroviaria entre Málaga y Marbella, sus características técnicas y los datos económicos y de servicio

La solución propuesta plantea la creación de una nueva línea con un trazado de 47 kilómetros, como una primera etapa de un recorrido en toda la provincia, que fomentaría la intermodalidad entre distintos tipos de transportes

04/01/2024.- El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre y el presidente de la Diputación, Francisco Salado, han participado esta mañana en la presentación de un estudio-informe, financiado por Unicaja Banco y elaborado por ARCS, Estudios y Servicios Técnicos y Analistas Económicos de Andalucía, realizado con el objetivo de ofrecer un diagnóstico general e identificar las necesidades, funciones y servicios necesarios para atender la conexión ferroviaria en la Costa del Sol; en concreto, en el tramo comprendido entre Málaga y Marbella, como una primera etapa de un recorrido en toda la provincia.

Previamente, el alcalde, acompañado de la delegada del Área de Urbanismo, Carmen Casero, y el presidente de la Diputación han mantenido un encuentro con los alcaldes y alcaldesas de los municipios de Torremolinos, Margarita del Cid; Benalmádena, Juan Antonio Lara; Fuengirola, Ana Mula; Mijas, Ana Carmen Mata; la concejala del equipo de gobierno de Marbella, Kika Caracuel; y la delegada en Málaga de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, María Rosa Morales, en el que los equipos redactores han expuesto el contenido y las conclusiones del trabajo realizado.

Así, el informe expone los condicionantes básicos y considera los escenarios futuros para establecer las posibles soluciones para realizar el proyecto de una nueva línea ferroviaria en la Costa del Sol.

Los autores lo consideran un primer documento para el reinicio de los procesos necesarios para construir esta nueva línea que complementaría, por un lado, a la C1, que actualmente ofrece servicio en la articulación interna del Área Metropolitana entre Málaga, Torremolinos, Benalmádena y Fuengirola; y por otro, a las infraestructuras viarias actuales, dado el crecimiento poblacional que



han experimentado estas localidades en los últimos años (la población conjunta de estos cuatro municipios más Mijas y Marbella alcanza la cifra de 1.045.000 habitantes –datos del año 2022– a los que hay que añadir el alto volumen de residentes discontinuos y turistas).

Se plantea como un proyecto estratégico para la Costa del Sol, la provincia y Andalucía y como una solución eficaz para multiplicar la oferta de transporte público de la provincia, ya que actualmente Málaga cuenta únicamente con dos líneas de tren de cercanías con 70 kilómetros de longitud, muy por detrás de ciudades españolas como Sevilla (5 líneas y 254 kilómetros), Valencia (6 líneas y 323 kilómetros) o Madrid (10 líneas y 370 kilómetros). Según la comparativa entre distintas ciudades españolas de viajeros e ingresos relativos al 2019 realizada por los autores del estudio a partir de datos de Renfe, el núcleo de cercanías de Málaga es el más eficiente y rentable de España.

Con la nueva línea ferroviaria de la Costa del Sol se optimizarían las infraestructuras existentes, se reduciría el uso del transporte privado a través del fomento de la intermodalidad y se mejorarían los desplazamientos entre la capital y los municipios de la costa, así como con el aeropuerto.

SOLUCIÓN PROPUESTA

Entre las alternativas planteadas, para cuyos estudios se han tenido en cuenta las variables geográficas y de desarrollo urbanístico de Málaga, este informe ha concluido que, para atender a las necesidades de conectividad entre los municipios del litoral malagueño, la mejor solución es la construcción y operación de una nueva línea ferroviaria de 47 kilómetros que conecte la actual línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga con Marbella, pasando por el Aeropuerto de Málaga y por los municipios de Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola y Mijas. Asimismo, el proyecto prevé la posibilidad de añadir dos ramales de conexiones de unos 11 kilómetros.

Se plantea un nuevo Sistema Integral de Transporte inspirado en el concepto 'Maas' (Mobility as a Service), que ofrecería una solución intermodal (buses alimentadores, aparcamientos disuasorios, facilidades a VMP, etc.) extendida a todo el área urbanizada, en la que la nueva línea férrea y las estaciones son el esqueleto y la clave de la funcionalidad de la propuesta.

El diseño de la línea se basa en una infraestructura UIC solo para pasajeros: no de alta velocidad pero sí de altas prestaciones y para servicios de cercanías y trenes regionales y nacionales. Asimismo, el proyecto contempla la adaptación de la actual línea C1 a condiciones de interoperabilidad con la nueva línea ferroviaria prevista y con la L.A.V. Córdoba-Málaga.

Así, dadas las características del territorio por donde discurrirá la nueva línea ferroviaria, la solución propuesta pasa por la ordenación de su desarrollo diferenciando dos partes: tramo Aeropuerto-Fuengirola (con ramal de conexión con la línea AV junto a Campanillas) y tramo Fuengirola-Marbella (con ramal de conexión entre la nueva y la actual en Fuengirola).



Además, se definen dos tipos de estaciones a lo largo de todo su recorrido que son 8 en total y que tienen 5,8 kilómetros de distancia media entre ellas. Así, se plantean las de tipo A con andenes de 200 metros de longitud y que pueden atender todo tipo de servicios y articular funciones urbanas de amplio alcance; y las de tipo B, con andenes de 100 metros de longitud y que únicamente atenderán servicios regionales y de Cercanías.

Se plantea que las nuevas estaciones se conviertan en lugares de centralidad y de servicios de los municipios, que reúnan elementos tales como intercambiadores de modo de transporte, estacionamientos disuasorios, comercio y, según los casos, actividades culturales, administrativas, sociales, etc.

Esta distribución de los emplazamientos de nuevas estaciones contemplan las actuales estaciones de la línea C1 (que se mantendrá en servicio interoperable) con sus limitaciones funcionales, así como la idea de multimodalidad—aparcamientos, autobuses y tren— que se plantea para la nueva línea.

Con esta solución se alcanzarían tiempos de viaje muy ventajosos, pudiendo señalarse, como ejemplo, que el tiempo de viaje entre el Aeropuerto y Marbella (sin paradas) sería de 22 minutos, y de 40 minutos entre Antequera y Fuengirola.

En cuanto al trazado, tomando en consideración los planes urbanísticos de los municipios por donde discurre la conexión ferroviaria, éstos no prevén espacios reservados para la construcción de una nueva vía férrea, por lo que, para su construcción se proponen dos posibles soluciones subterráneas (sección con falso túnel o túnel perforado) en la mayor parte del trazado (88%) e ideado para trenes que circulen a una velocidad máxima de 160 km/h.

ESTIMACIÓN INICIAL DE LA DEMANDA DE VIAJEROS

El informe también incluye una estimación de la demanda de viajeros que podrían utilizar la nueva línea ferroviaria en el año 2032 y que según los estudios realizados podría registrar entre 34 y 46 millones de viajeros.

Esta previsión se ha realizado a partir de datos derivados de estadísticas oficiales, del número de viajeros que se desplazan utilizando la autovía y la autopista y tomando como referencia a los viajeros de la línea C1 captables por la nueva.

PRESUPUESTO ESTIMADO

El presupuesto previsto variará en función de las dos soluciones subterráneas que propone el estudio.

En este sentido, en el caso de que se optara a la construcción de la sección de la vía a través de la ejecución de falso túnel el presupuesto de la operación en todos sus tramos asciende a 2.500 millones de euros; y en el caso de la



construcción de los tramos subterráneos a través del método de túnel perforado el presupuesto de ejecución alcanza los 2.761 millones de euros, ambas cantidades sin IVA. En el caso de no llegar a realizarse los ramales de conexión, los costes se reducirían del orden del 10%.

En cuanto a la financiación, el estudio abre la puerta a la colaboración público-privada y refleja que “el escenario en el mundo de los inversores en este tipo de proyectos – con dimensión, demandas, impactos sociales y rentabilidades diversas—es favorable ahora a Málaga y al proyecto, por diversas circunstancias, lo que abre situaciones de oportunidad que deberían ser aprovechadas”. Esto descargaría la inversión pública y facilitaría la ejecución de esta infraestructura cuya justificación y viabilidad ha quedado acreditada tanto por el presente estudio como por otro realizado por SEOPAN en el año 2017 en el que el proyecto del tren litoral de la Costa del Sol resultaba el de mayor interés y rentabilidad de todos los considerados de España. Del mismo modo podría explorarse la obtención de otro tipo de fondos.

La previsión de creación de empleo en la opción de optar por la construcción de la línea férrea con la solución de un falso túnel es de 29.612 puestos de trabajo. Por su parte, la ejecución a través del túnel perforado, los empleos que se crearían ascenderían a 32.674. Ambas previsiones son puestos de trabajo a tiempo completo.

Por último, el informe también incluye una estimación de ahorro de 603,1 millones de euros al año en cuestiones ambientales y sociales que traerá consigo la construcción de la nueva línea ferroviaria Málaga-Marbella. En este sentido, prevé un ahorro en cogestión de 253,5 millones de euros al año, 60,2 millones de euros al año en ahorro en polución, ruido y cambio climático, 74,4 millones de euros al año en ahorro de tiempo en los desplazamientos, 75,9 millones de euros en accidentes y 139,1 millones de euros al año por menor uso de otros medios de transportes.

Con los datos expuestos, la nueva línea reforzaría el liderazgo de Málaga en la rentabilidad de los trenes de cercanías.