

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ, diputado por Málaga, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en el Art. 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente pregunta para que le sea contestada por escrito.

La Autoridad Portuaria de Málaga, con el asesoramiento de la consultoría externa Viatoben, ha realizado un profundo análisis sobre el soterramiento del acceso ferroviario a los muelles a su paso por el litoral oeste de la capital, una infraestructura muy demandada por la comunidad portuaria.

Se trata de una obra de un kilómetro (el paso subterráneo en sí tendría unos 700 metros), que se presupuestó en 2010 –primer intento de acometerlo– en 45 millones de euros. Como primera conclusión, la construcción de este túnel permitiría la entrada y salida de hasta doce trenes diarios por sentido, siempre por encima del 80% de ocupación.

Este sería el rango máximo de los que podrían circular, teniendo en cuenta las ventanas de uso para mercancías habilitados en la red próxima por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

En las actuales circunstancias, con el paso en superficie, este nivel de carga viaria sería inadmisibile: con trenes de unos 330 metros se bloquearían en cada trayecto varios pasos a nivel a la vez, lo que afectaría tanto al tráfico como al tránsito peatonal por el paseo Antonio Machado; además de colapsar la circulación en caso de avería. De ahí que esta sea una infraestructura que interesa incluso más a la ciudad, que al Puerto.

El documento también advierte de que el túnel por sí mismo no es la panacea, sino que tiene que integrarse en una apuesta global, que debe liderar el Ministerio de Fomento, para impulsar el Corredor Mediterráneo Central, que discurre desde Algeciras y Málaga hasta Madrid, Zaragoza y la frontera francesa.

Este está actualmente en un segundo plano en los Presupuestos del Gobierno, en favor del eje litoral, el que discurre por Levante, donde está previsto que llegue al puerto de Valencia en 2025. El plan europeo fija que tendría que llegar también a la costa andaluza, aunque no se espera antes de 2040, pues el tramo de Almería hasta Granada está sin hacer.

En cambio, el corredor central está prácticamente hecho y en desuso, pues aprovecha antiguas vías convencionales ya aparcadas por la red del AVE; que sólo se tendrían que reformar y ampliar en algunos casos, con una inversión mucho más baja que la otra. A nivel estrictamente marítimo, la entrada de mercancías por Málaga y Algeciras es más rentable para las navieras. Es lo que se denomina el «desvío cero», esto es, desde la ruta principal que va del canal de Suez hasta el Estrecho, Algeciras y Málaga suponen una hora de navegación. A Barcelona es un día y medio más; y a Valencia, una jornada.

El informe concluye que el soterramiento –junto a otras actuaciones– es la oportunidad de generar una infraestructura que permitiría aumentar el tráfico de productos –vía Málaga– entre Europa y el norte de África, una región que está viviendo un fuerte desarrollo industrial.

La línea de Cercanías entre el puerto y Los Prados tiene capacidad para incorporar un número suficiente de trenes de mercancías, y con una longitud adecuada en los convoyes. El informe considera que se debe valorar la opción de tener conexiones directas desde el recinto portuario hasta los grandes centros logísticos de Madrid y, sobre todo, de Zaragoza, para abaratar la operativa. Cabe recordar que los acarreo de corta distancia en camión suponen hasta el 50% del coste total de una operativa.

También se han detectado varios retos, tales como el tramo Bobadilla-El Higuero (Córdoba), que se considera un «cuello de botella», a poco que se incremente el tránsito ferroviario con los puertos de Málaga y Algeciras.

Pese a ello, la capacidad general de la infraestructura existente en España es suficiente y justifica la idea de incrementar este tipo de flujos. En los muelles de la capital habría capacidad para operar hasta doce composiciones diarias por sentido, de 330 metros, durante las 24 horas.

El resto de la red permite composiciones de hasta 500 metros y electrificadas. Este aspecto es importante, puesto que el envío es más rentable cuanto mayor capacidad tiene y más kilómetros recorre. Para solventar la diferente capacidad entre el puerto y la red nacional, el informe propone la creación de una terminal logística de apoyo en Los Prados. Se haría mediante un convenio con Adif, para garantizar las circulaciones necesarias de composiciones de mercancías y la complementariedad con este recinto, que pasaría a convertirse en el Complejo Ferroportuario de Málaga.

La plataforma de Los Prados sería necesaria para la formación de cortes de trenes de menor tamaño, hasta esos 500 metros que se consideran óptimos en largos recorridos. A ello, se une el hecho de que en los muelles es difícil garantizar una playa de vías suficiente, dado que la superficie de tierra tiene multitud de usos previstos, y tampoco se podría electrificar.

Además de estar ampliamente extendido en toda Europa, el transporte intermodal con origen o destino en Málaga tiene varias ventajas. Unido a la conexión directa con África, la modalidad sobre railes es más competitiva que el camión en distancias superiores a los 550 kilómetros (esto es, desde Madrid hacia el norte). Siempre que el nivel de ocupación del convoy sea superior al 80% y con una frecuencia de al menos 2-3 relaciones de ida y vuelta por semana. El ahorro llega a ser del 30% para una distancia del tipo Málaga-Zaragoza, o superior.

**Por todo ello se formulan las siguientes preguntas:**

**-¿Cómo valora el Gobierno el análisis realizado por la Autoridad Portuaria de Málaga en relación al soterramiento del tren en el Puerto de esta ciudad?**

-¿En qué fecha prevé el Gobierno iniciar esta actuación?

Grupo  
Socialista

-¿Qué inversión ha realizado el Gobierno en esta actuación desde 2012 hasta la fecha, desglosado por años?

Carrera de San  
Jerónimo, 40  
28014 Madrid

-¿Cómo valora el Gobierno la necesidad de realizar esta actuación para el crecimiento en riqueza y empleo en el Puerto y en la ciudad de Málaga?

-¿Qué inversión ha realizado el Gobierno en material de corredores ferroviarios desde 2012 hasta la fecha, desglosado por Comunidades Autónomas y por provincias?

En el Palacio del Congreso de los Diputados, a 17 de octubre de 2017

  
EL DIPUTADO  
MIGUEL ÁNGEL HEREDIA DÍAZ

  
PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

35/F/api/442

C.DIP 51454 18/10/2017 13:54