

Un Metro en cuestión: demasiado coste para poca demanda

Un informe sitúa al suburbano malagueño como un proyecto "sin sentido" al relacionar la inversión realizada y los pasajeros que lo utilizan en este momento

[Sebastián Sánchez](#)

Si a una infraestructura como el Metro de Málaga se aplicasen términos de rentabilidad económica los resultados serían abrumadoramente negativos. Las magnitudes que rodean al mayor proyecto en la historia reciente de Málaga elevan a alrededor de 600 millones de euros lo invertido hasta la fecha en la construcción del suburbano, en servicio de manera parcial desde principios de agosto, con la previsión de alcanzar al menos los 800 millones una vez se culminen las piezas del trazado aún pendientes: Renfe-Guadalmedina, Guadalmedina-Atarazanas, Guadalmedina-Hospital Civil. El punto de partida era de unos 350 millones de euros, valor por el que fue adjudicado a finales de 2004.

Pero si a este componente exclusivamente dinerario se añade la necesaria vinculación social, ¿en qué punto queda el ferrocarril urbano malagueño? La cuestión vuelve a ponerse sobre la mesa tras conocerse las conclusiones de un informe realizado por la revista Carril Bus, especializada en temas de movilidad, en el que se recapitula la situación de 18 proyectos ferroviarios españoles y se clasifican en función de si su ejecución es acertada o no. Para alcanzar esta valoración, los responsables del estudio toman en consideración los costes de construcción de estas infraestructuras, de un lado, y el movimiento de pasajeros.

El citado informe, al que tuvo acceso este periódico, sentencia al Metro de Málaga como un proyecto "sin sentido" de acuerdo con los detalles económicos derivados de su ejecución y la demanda de pasajeros actual. Bien es cierto que el trabajo toma como elemento de análisis la realidad presente del suburbano, en funcionamiento de manera incompleta, lo que merma sensiblemente la cifra real de pasajeros que moverá cuando el trazado esté completado.

"Cuando aplicamos el ratio de utilidad social de la inversión, teniendo en cuenta los primeros datos reales de demanda, el resultado es muy decepcionante", apuntan los autores del estudio, que parten de un dato equivocado de los pasajeros que de media han utilizado el ferrocarril urbano en los primeros cinco meses del año, ya que hablan de 18.000, cuando la cifra real queda situada en este periodo en unos 13.500. Con todo, según Carril Bus, el ratio de viajes por cada millón de euros invertido en el caso malagueño es de 30. Ello deja al Metro de Málaga como el que peor relación tiene de

los 18 proyectos analizados, a excepción del Metro de Palma de Mallorca, con un ratio de 11, y de los tranvías de Vélez-Málaga y Jaén, que no están en funcionamiento.

A juicio de los técnicos que participan en este informe, la magnitud de inversión que se aplica al ferrocarril urbano "no se justifica para atender la demanda prevista; ni siquiera un tranvía en superficie se justifica", sostienen. En este sentido, el estudio señala que la demanda que hace razonable la construcción de un Metro ligero, que es el caso de la capital de la Costa del Sol, debería situarse entre 100.000 y 200.000 usuarios, parámetros muy alejados no sólo de los umbrales en los que se maneja el Metro con el recorrido incompleto, sino también de los que tendrá cuando quede completado el recorrido.

En ese momento, fijado para finales de 2017, los números manejados por la Junta de Andalucía sitúan el movimiento anual en unos 21 millones de viajeros, lo que supone una media de 57.500 diarios. Tomando como referencia la tabla de equivalencias que se incluyen en el informe, esa demanda potencial no justificaría el Metro ligero, pero sí un tranvía en superficie (entre 30.000 y 150.000 viajeros diarios). Un modelo de transporte rechazado de plano en los orígenes del proyecto.

El diagnóstico que se puede hacer del suburbano malagueño es aún más negativo si sus dimensiones se enfrentan al espejo de los proyectos que, a juicio de estos expertos, representan obras más que justificadas. En este particular ranking, la primera posición es ocupada por el tranvía de Zaragoza, que con sus casi 400 millones de euros invertidos, fue capaz de mover casi 27 millones de pasajeros el año pasado, lo que equivale a una media de 74.000 diarios (alcanza los 100.000 en días laborables). Ello implica que con la mitad de la inversión contemplada en Málaga, el tren urbano zaragozano mueve del orden de 16.000 usuarios más que el de Málaga. "Con estos datos se confirma que el tranvía de Zaragoza es el mejor proyecto de tranvía llevado a cabo en España", concluye.

En una situación igualmente favorable se encuentran proyectos como el tranvía de Vitoria, el Barcelona Trambaix, con un uso diario de unos 44.000 viajeros; el tranvía de Tenerife (50.000 viajeros diarios) y el de Valencia. Por el contrario, tiene consideración de inadecuados el tranvía de Parla, con un ratio de 110 viajes por millón de euros de inversión; el Metro ligero de Granada, con un ratio de 71 y el de Sevilla, con un ratio de 64.