El soterramiento del tren del Puerto permitiría la entrada y salida de hasta doce trenes diarios

IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

Con el actual recorrido en superficie, los convoyes, que tienen longitudes de 330 metros, bloquearían en cada trayecto todos los pasos a nivel de la ciudad

MÁLAGA. La Autoridad Portuaria, 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 inadmisible: 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 la presión del 'lobby' valenciano es más que patente y se espera que llegue a ese puerto 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.

Esta obra cobra sentido en una estrategia global de impulso al corredor entre Europa y África

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 acarreos 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 Higuerón (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.

Terminal en Los Prados

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 raíles 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.

El tren de mercancías a su paso por el paseo marítimo camino del puerto, en una de sus últimas apariciones, en 2013. :: SUR

El reto de la rampa de 21 milésimas

La elevada pendiente del futuro túnel obligaría al uso de máquinas diésel o híbridas, pero no eléctricas convencionales

:: I. LILLO

MÁLAGA. El único trazado posible del futuro túnel del soterramiento estará condicionado tanto por la distancia que hay que superar, unos 700 metros, como por la cercanía de los edificios. Como resultado, los convoyes se tendrán que enfrentar obligatoriamente a una rampa de 21 milésimas, que es superior a la que se considera óptima, que es de 18.

Son apenas tres milésimas, pero obligarán a una operativa muy concreta, especialmente cuando los convoyes lleguen cargados. De entrada, la tracción eléctrica no permitiría superar tales pendientes si circulan llenos, por lo que habría que emplear máquinas diesel, o bien de doble tracción (que funcionan tanto como gasóleo como con electricidad). Además, existe el problema añadido de que no se pueden implantar catenarias en la zona de los muelles, por la falta de espacio.

De ahí que en la operativa habrá que tener en cuenta, en primer lugar, si Adif permitirá la entrada en el túnel del soterramiento de Málaga (entre María Zambrano y Los Prados) de máquinas de combustión durante el día. De lo contrario, sólo se podrá operar con cabezas mixtas, que circularán con pantógrafos prácticamente todo el camino; hasta llegar a un punto cercano al soterramiento del acceso al puerto, donde se cambiará a la tracción diesel para terminar el recorrido. Inicialmente, Adif resolvió el problema con la creación de un apartadero en el interior del túnel para cambiar de una máquina a otra, algo que encarecería mucho la operativa.