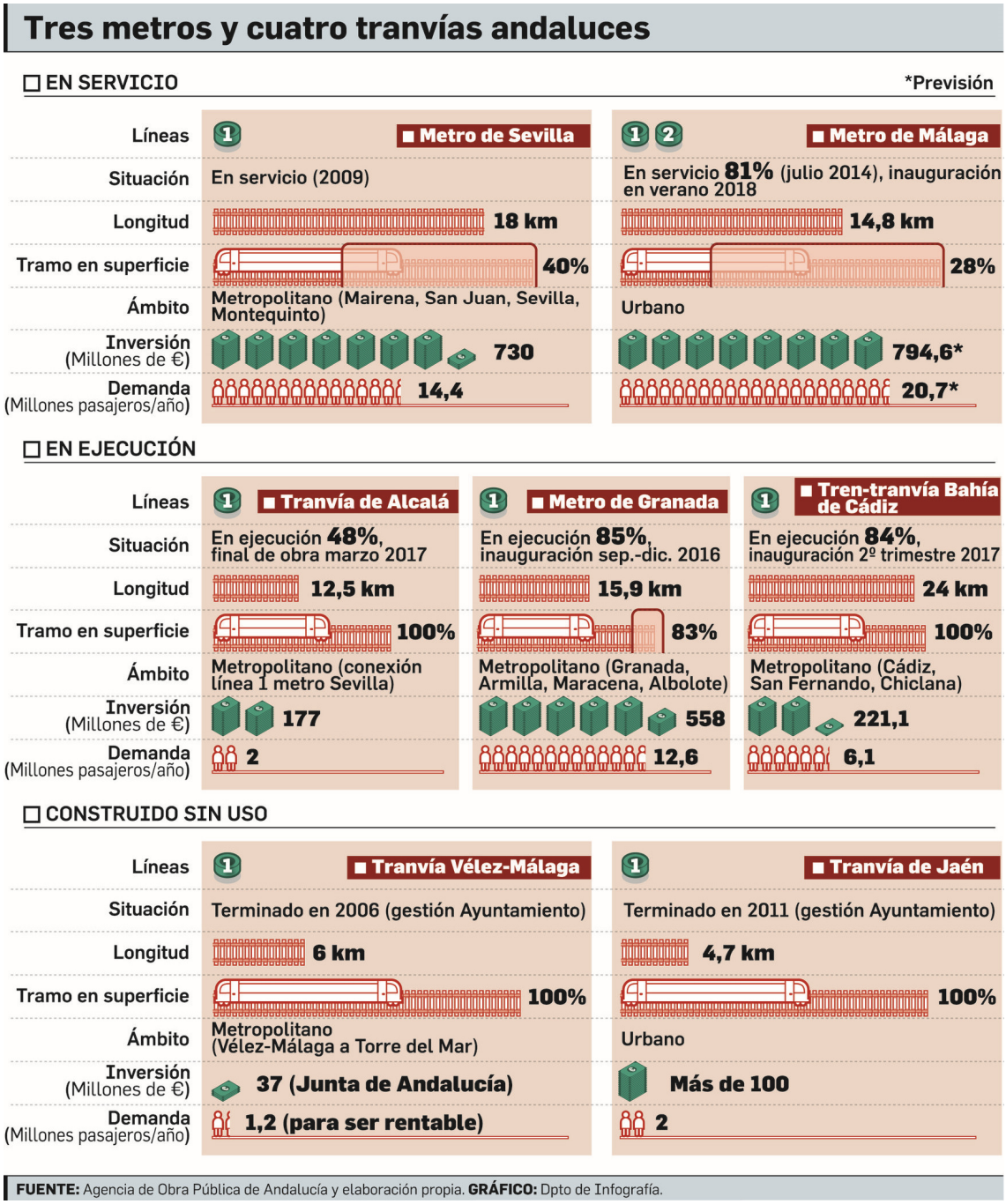
Diario de Sevilla

Historia de los siete metros y tranvías andaluces

Los metros de Sevilla y el 81% en Málaga están en servicio. En ejecución el de Granada y los tranvías de Bahía de Cádiz y Alcalá, y sin uso los de Vélez-Málaga y Jaén.

Tres metros y cuatro tranvías andaluces



FUENTE: Agencia de Obra Pública de Andalucía y elaboración propia. **GRÁFICO:** Dpto de Infografía.

Sevilla cuenta desde 2009 con un una línea de Metro de las cuatro que aprobó el Gobierno andaluz en 2002 siendo la capital andaluza con el área metropolitana de Andalucía más poblada (1,5 millones de habitantes) y la única de la comunidad con una Ley estatal vigente (de 1975) que avala la urgencia de dotar a Sevilla de una red de Metro para atender el crecimiento de población y evitar el colapso circulatorio.

Esta línea, con 14,4 millones de viajeros al año, no soluciona la demanda de transporte de la ciudad y su área al no atender las zonas más pobladas y estratégicas (hospitales, juzgados,...). Para eso necesita la segunda línea de norte a sur conectada con la primera. La única opción a corto plazo es ganar otros dos millones de viajeros con la conexión con Alcalá cuando se inaugure este tranvía, del que se conoce el final de obra (en 2017), pero no la fecha de estreno.

En lugar de priorizar otra línea para esas zonas más pobladas y estratégicas de la capital, la Junta de Andalucía ha preferido destinar sus inversiones anuales a construir metros en Málaga y Granada, así como tranvías en Bahía de Cádiz, Vélez-Málaga y Jaén.

A día de hoy el balance de estos transportes es el siguiente. El metro únicamente funciona en Sevilla (2009) y Málaga (2014), a falta de completar en esta última el 19% de la obra clave del tramo que llega al centro en el verano de 2018. En los demás lugares la construcción no ha terminado (Granada, Bahía de Cádiz, Alcalá de Guadaíra) y si lo ha hecho el transporte está parado y sin uso, como en los tranvías de Vélez-Málaga y Jaén, construidos en su totalidad con inversión de la Junta (37 millones el primero y más de 100 millones el segundo), mientras que la gestión corresponde a sus ayuntamientos, que rechazan costear el solitario su explotación comercial. El Gobierno andaluz negocia ahora la posibilidad de ponerlos en uso a cambio de que la Junta asuma el 40% del déficit de estos transportes. El tranvía del centro de Sevilla lo pagó en su mayor parte y lo gestiona la empresa municipal de transportes urbanos (Tussam), si bien contó con una aportación de 30 millones de la Junta.

La comparación de los metropolitanos y tranvías andaluces arroja interesantes resultados. Si hablamos de inversión pública en estas infraestructuras, Málaga está a la cabeza al ser el metropolitano más subterráneo, cuyas dos líneas la Junta calcula que le costarán 794,64 millones cuando la red esté lista en 2018. El de Sevilla ha costado 730 millones de euros, según el informe de la Camara de Cuentas, que incluye las certificaciones finales de obra y el coste de las reurbanizaciones e intervenciones singulares en los barrios del entorno. El de Málaga tiene un 28% de su trazado en superficie, frente al 40% que tiene Sevilla y el 83% del Metro de Granada.

Cuanto más subterráneo, más caro. El Metro de Málaga es también el que más le cuesta a la Junta en subvención a la explotación comercial para que el precio del billete sea asequible al ciudadano. La Junta paga al año 66 millones de euros en Málaga, frente a los 50 millones al año que paga en el Metro de Sevilla.

En longitud de las líneas, el Metro de Sevilla es el más extenso, con 18 kilómetros, por encima de los 14,8 kilómetros de las dos líneas de Málaga y los 15,9 kilómetros del Metro de Granada. En los tranvías, el de Bahía de Cádiz, con sus 24 kilómetros, será el más grande cuando se inaugure a finales de 2017, seguido del de Alcalá (12,5 kilómetros).

Respecto al ámbito que abarcan, todos son metropolitanos (cubren varios municipios) menos el Metro de Málaga, que sirve sólo a la ciudad, y el tranvía de Jaén.

En viajeros, el del Málaga ha movido en su primer año de existencia 4,9 millones, pero se situará por encima de todos con 20,7 millones de pasajeros al año cuando llegue al mismo centro y a El Corte Inglés en 2018, según estimaciones de la Junta. El de Sevilla no pasa de los 14,45 millones al carecer de la red completa y no pasar por zonas tan estratégicas como el de Málaga, que atiende tres hospitales, la Ciudad de la Justicia y los barrios más poblados.

Respecto a la puesta en servicio, el tranvía de Vélez-Málaga fue el primero en funcionar: en octubre de 2006, cuando el de Sevilla afrontaba el ecuador de sus obras. El tranvía estuvo en uso hasta 2012, cuando el Ayuntamiento del PP suspendió el servicio porque no podía afrontar en solitario su déficit econonómico y sus elevados costes. La Junta mantiene que con una buena gestión y evitando el solapamiento del recorrido con el autobús se pueden lograr los 1,2 millones de viajeros que requiere para ser rentable. El Metro de Sevilla fue el segundo en funcionar, en 2009, seguido por el de Málaga, que lo estrenó parcialmente en julio de 2014.

En Granada la obra, superficial en su mayor parte, está ejecutada al 85% y debe inaugurarse a finales de 2016 tras una inversión de 558 millones. Conectará Granada, Armilla, Maracena y Albolote, 12,6 millones de viajeros al año.

Respecto a los tranvías, el de Alcalá está en ejecución (48%) y debe concluir en marzo de 2017 con una inversión de 177 millones de la Junta. Se calcula una demanda de dos millones de viajeros al año.

El tren-tranvía de Bahía de Cádiz está en ejecución (84%) y su inauguración se prevé para el segundo trimestre de 2017. Con 24 kilómetros, conectará Cádiz, San Fernando y Chiclana tras una inversión de 221,12 millones. Se calcula que tendrá una demanda de 6,14 millones viajeros al año.

El tranvía de Vélez-Málaga se terminó de construir en 2006 con 6 kilómetros que unen este municipio con el costero de Torre del Mar. Necesita 1,2 millones viajeros al año para ser rentable.

El tranvía de Jaén se terminó de construir en 2011 con una longitud de 4,7 kilómetros en el término. Su demanda de viajeros se calcula en dos millones.

Si sumamos la inversión en estos siete transportes andaluces nos da una cifra de 2.617 millones aportados por la Administración andaluza para llenar la comunidad de metros y tranvías en los últimos doce años, desde que en 2003 comenzó la construcción del Metro de Sevilla y del tranvía de Vélez-Málaga.