



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L



Ayuntamiento de Málaga

APARTADO E

Redes Trans- Europeas de Transporte.

**Trazado Sur del Eje Ferroviario Mediterráneo
Estudio Argumental -FERRMED**

Consideraciones referidas al nodo de Málaga.

Julio 2012

Redes Trans- Europeas de Transporte.

Consideraciones referidas al nodo de Málaga.

ÍNDICE

0.-Antecedentes

1.- Consideración de Málaga como Nodo Principal de la Red Básica.

ANEJOS

- Anejo 1.- Decisión Unión Europea 19.Octubre.2011
- Anejo 2.- Decisión Unión Europea 19.Octubre.2011. Documento de Trabajo
- Anejo 3.- Decisión Unión Europea 19.Octubre.2011 Documento Anejo
- Anejo 4.- Red Transeuropea de Transporte. Nodos principales (22.Marzo.2012)
- Anejo 5.- EUROSTAT. Metodología.
- Anejo 6.- EUROSTAT. Metadata. Criterios
- Anejo 7.- Junta de Andalucía. Movilidad en las Regiones de Andalucía-2011
- Anejo 8.- Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga.
- Anejo 9.- Diputación de Málaga. Población real de la Provincia de Málaga.
- Anejo 10.- Áreas Metropolitanas en Europa. Instituto Federal de Planificación

0.- Antecedentes.

□ La Comisión Europea aprobó la Propuesta sobre las Redes Trans-Europeas de Transporte el pasado 19 de Octubre. Esta propuesta se enviará al Parlamento Europeo para iniciar la tramitación correspondiente para su Aprobación definitiva. En su tramitación se requerirá la opinión del Comité de las Regiones y del Comité Económico y Social Europeo.

□ Según la propuesta del Ministerio de Fomento del Gobierno español (Septiembre- 2011) a la Comisión Europea, Málaga no fue incluida en la lista de ciudades que han de formar parte del conjunto de Nodos Urbanos principales del "Core Network" de las Redes Trans-Europeas de Transporte.

□ La Agencia Europea que gestiona las Redes Trans-Europeas es la denominada TEN-TEA (Trans- European Transport Network Executive Agency).

□ La Agencia TEN- TEA, desarrollará la Red Trans-Europea de Transporte en un doble escenario que incluye en primer lugar los Nodos y las Red Principal (Core Network) que deberá estar ejecutada antes del 31 de Diciembre de 2030. Esta red principal es la red prioritaria a efectos funcionales y presupuestarios. Asimismo, se han seleccionado un conjunto de Proyectos Prioritarios incluidos en la Red Principal. También se definen los Nodos Secundarios y la Red Global ("Comprehensive Network") que deberá estar ejecutada antes del 31 de Diciembre de 2050.

□ El Ministerio de Fomento del Gobierno español, con fecha de 15 de Febrero de 2012, ha redactado una nueva propuesta de la Red Trans-Europea de Transportes, la cual habrá de ajustarse al próximo Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda (2012-2024) en fase de estudio y redacción. Asimismo, esta nueva propuesta habrá de cumplimentar los trámites correspondientes en la Unión Europea para que las actuaciones que se aprueben, se incorporen a la definición final de la Red, lo cual se producirá en el primer semestre de 2013.

La nueva propuesta del Ministerio de Fomento del Gobierno español se considera muy positiva y bien argumentada, rectifica el error de la propuesta del anterior equipo ministerial y también de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. Se incluye el trazado del Eje Ferroviario Mediterráneo por el litoral, Almería-Motril-Málaga-Algeciras con el carácter de línea de Alta Velocidad perteneciente a la Red Básica ("Core Network") tanto en viajeros como en mercancías.

Asimismo, se incluye a Málaga entre los Nodos Urbanos Principales y también al aeropuerto Málaga – Costa del Sol.

□ El 19 de Marzo de 2012, el Consejo Europeo (formado en este caso por los Ministros de Transportes de la Unión) acuerda la propuesta basada en las Decisión de la Comisión Europea de 19 de Octubre, si bien introduce algunos ajustes puntuales en las redes de Italia, Polonia y con mayor extensión en Rumania. Asimismo, se cita expresamente la pertenencia de determinados aeropuertos a la Red Principal y se incorporan las plataformas interiores de intercambio modal de mercancías.

Con respecto al aeropuerto de Málaga – Costa del Sol (12,1 Mpax/año), (que sigue sin ser considerado de la Red Principal), subrayar que se da la paradoja que los aeropuertos de Valencia (4,9 M pax/año), Bilbao (3,8 M pax/año), Sevilla (4 M pax/año) y muchos otros en Europa, sí forman parte de la Red de Aeropuertos de la Red Principal. Esto es debido que el hecho de ser designado Nodo, implica que también lo son el conjunto de redes de transporte que allí se localizan independientemente de los tráfico que soporten.

El Consejo de Europa ha emitido una comunicación del resultado de esa reunión en el que se expresa : *"...Sin embargo, algunos Estados miembros, aunque no se opusieron al texto, propusieron que otras tramos de su infraestructura nacional deberían ser incluidos en los mapas o que en todo caso tuvieran alguna consideración en los programas financieros. Otra delegación hizo hincapié en que sus demandas de inclusión de sus redes en los mapas, no habían sido tenidas en cuenta suficientemente. Esta delegación y también otras, expresaron su esperanza que sus reivindicaciones se abordarían en las futuras negociaciones con el Parlamento Europeo".*

Con respecto a los Nodos, el Gobierno de Francia ha incorporado la ciudad de Estrasburgo a la lista de Nodos Urbanos de la Red Principal, decisión que se considera acertada y justificada teniendo en cuenta su importancia demográfica y económica si bien su población es inferior al millón de habitantes y tampoco es una ciudad MEGA en la terminología de la Agencia Europea ESPON.

Se considera que Málaga debería haber sido también incluida en los Nodos de la Red Principal porque cumple perfectamente las condiciones exigidas por tamaño poblacional y por el grado de relación funcional directa entre los diversos municipios de su entorno geográfico lo cual se considera que se puede documentar con sólidos argumentos técnicos y normativos.

A las razones expuestas en el documento de trabajo que se exponen a continuación, habría que añadir:

□ El Departamento Federal de Planificación Regional de Alemania, incluye a Málaga entre las Área Metropolitanas Europeas en un estudio redactado en Enero 2011. Le asigna una población de 1,4 millones de habitantes.

□ El estudio publicado por la Diputación de Málaga en Marzo 2012, indica que la población real vinculada a nivel provincial más la media de la población turística anual, implica un incremento de 560.000 habitantes respecto del censo. Esta referencia significa que la población real de hecho en el Nodo de Málaga se sitúa en 1,45 millones de habitantes.

1.- Consideración de Málaga como Nodo Principal de la Red Básica.

□ Los criterios que expresamente ha seguido la TEN-TEA para realizar su propuesta, han sido en base a las siguientes consideraciones:
(Anejo - 1, Anejo - 2)

1.- Identificación de los Nodos principales de los Estados miembros de la Unión Europea que incluye a sus capitales, las ciudades "MEGA" (según la Agencia Europea ESPON) y además, todas aquellas ciudades, más sus conurbaciones y áreas metropolitanas con las que exista una relación funcional directa y que sean mayores de 1 millón de habitantes. Para definir estos Nodos, se han tenido en cuenta las determinaciones de EUROSTAT (Agencia Estadística Europea) (Anejo - 3) en lo referente a la "Auditoria Urbana" (Urban Audit) y las "Conurbaciones Urbanas" (LUZ- Larger Urban Zones). En base a ello, se seleccionaron 83 Nodos urbanos. En esta fase, también se identificaron los puertos principales, aeropuertos y puntos fronterizos más destacados.
(Anejo - 4)

2.- El documento expresamente mencionado en la Decisión de la Comisión Europea, "Las Nuevas Políticas de la Red Trans-Europea de Transporte" (Anejo - 2) menciona que serán consideradas como nodos de la Red Principal aquellas conurbaciones que sobre la base de su ámbito NUTS-3, (en España, la provincia) exista dentro de ellas una " interrelación funcional directa". Los criterios que ha utilizado EUROSTAT (siendo el INE su representante en España) para definir las "LUZ", se refieren a aspectos demográficos y poblacionales, proximidad, contigüidad y movilidad para calibrar de esta forma, el grado de "relación funcional directa" entre los diversos municipios del entorno geográfico de una determinada ciudad. En relación a la movilidad, se menciona específicamente el concepto de "commuting" estableciendo que un municipio forma parte de la LUZ de la ciudad principal, si más de un 15% de su población trabajadora se desplazan a trabajar entre ambos núcleos.

La metodología específica que aplica EUROSTAT, se desarrolla en los documentos y manuales siguientes : " Urban Audit. Methodological Handbook" (Anejo - 5) y "Urban Audit. EUROSTAT Metadata" (Anejo - 6). Se define como "commuting" a los desplazamientos que se efectúan por residentes en una ciudad cuyo lugar de trabajo o instalaciones de clientes se ubican fuera de la misma. También se aplica cuando residen fuera y se desplazan al interior de la ciudad. Se considera que forman parte de una LUZ común cuando el ratio de estos desplazamientos se encuentra entre el 10-20% de la población.

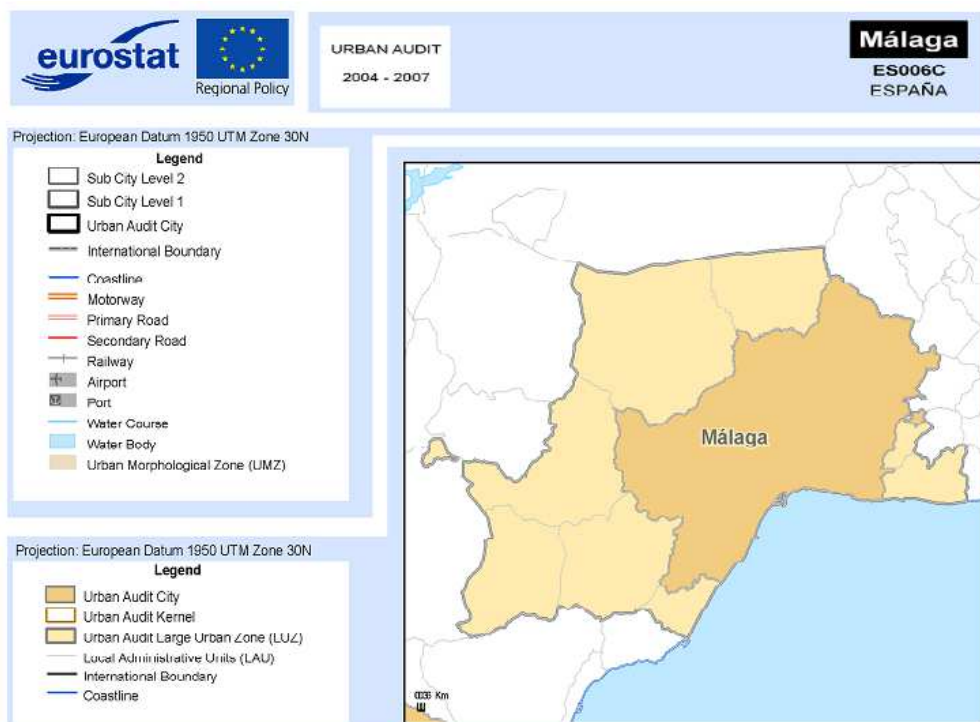
También se refiere el caso de las ciudades que se encuentran próximas entre sí y forman parte de una conurbación. Se resuelve mediante la definición de una LUZ única para dos o mas ciudades análogamente a lo que se ha realizado en la zona del Rhur (Alemania), Yorkshire (Reino Unido) y Katowice (Polonia).

En todo caso señalar, que estos métodos se utilizan para definir el ámbito de un espacio geográfico que se ha de caracterizar por un área urbana funcional a modo de "hinterland" de una determinada conurbación.

Coincidiendo en efecto con estos criterios, el INE considera que los municipios forman parte de la LUZ, cuando los desplazamientos diarios de la población trabajadora implican a más del 15% del total de sus habitantes.

□ La Propuesta de la Comisión Europea de 19 de Octubre 2011, no incluye a Málaga dentro de los Nodos principales Urbanos de la Red Básica. Sin embargo, se considera que la aplicación de los criterios definidos para identificar los Nodos Urbanos Principales implicaría sin ninguna duda que la conurbación de Málaga fue excluida de este conjunto, sin que exista ninguna justificación documentada.

□ La Aglomeración Urbana de Málaga está incluida en la clasificación del EUROSTAT según se especifica en la definición de las áreas "LUZ" con un ámbito que incluye 9 municipios (Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Cártama, Casabermeja, Málaga, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán), figurando con una población de 752.006 habitantes (2009) y una superficie de 944 Km². Esta delimitación se considera que no se ajusta a los criterios que determinan oficialmente la delimitación de las LUZ. Hay que señalar que incluso han excluido los municipios de Álora, Benalmádena, Coín y Pizarra que forman parte oficialmente del Centro Regional de Málaga.



EUROSTAT. "LUZ- Málaga".

□ El conjunto de las Áreas Territoriales de Andalucía están definidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (P.O.T.A.) aprobado definitivamente el 28 de Noviembre de 2006. En este Plan se determina el Centro Regional de Málaga, que representa su área metropolitana desde el punto de vista de la planificación territorial. Posteriormente y sobre este mismo entorno territorial, se desarrolla y aprueba (21 de Julio de 2009) el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga. Esta área incluye los Municipios de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán. El área así definida exclusivamente por criterios territoriales, tiene una población de 871.661 hab. (INE-2010) y una superficie de 1.332 Km².

□ El Instituto de Cartografía y Estadística de Andalucía (Junta de Andalucía) en colaboración con EUROSTAT, ha redactado el estudio " Movilidad en las Regiones de Andalucía – 2011", utilizando los mismos criterios que sirven para definir las "LUZ" : intensos flujos de movilidad intermunicipal, aglomeraciones urbanas del P.O.T.A. y pertenecer a redes de Transporte Público Metropolitano (Anejo - 7). Este estudio menciona textualmente idénticos criterios a los que establece el INE :

".....En este estudio se establece que para que un municipio pertenezca a un área metropolitana, éste debe enviar o recibir de otro un flujo superior a 100 personas, que además representen más del 15% de sus ocupados en el primer caso o de sus empleos en el segundo."

"...Pertener a una red metropolitana de transporte público que facilite los flujos de movilidad intensa. Se incluyen aquellos municipios que son miembros de alguno de los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía o bien que su transporte interurbano forme parte de los servicios del consorcio correspondiente."

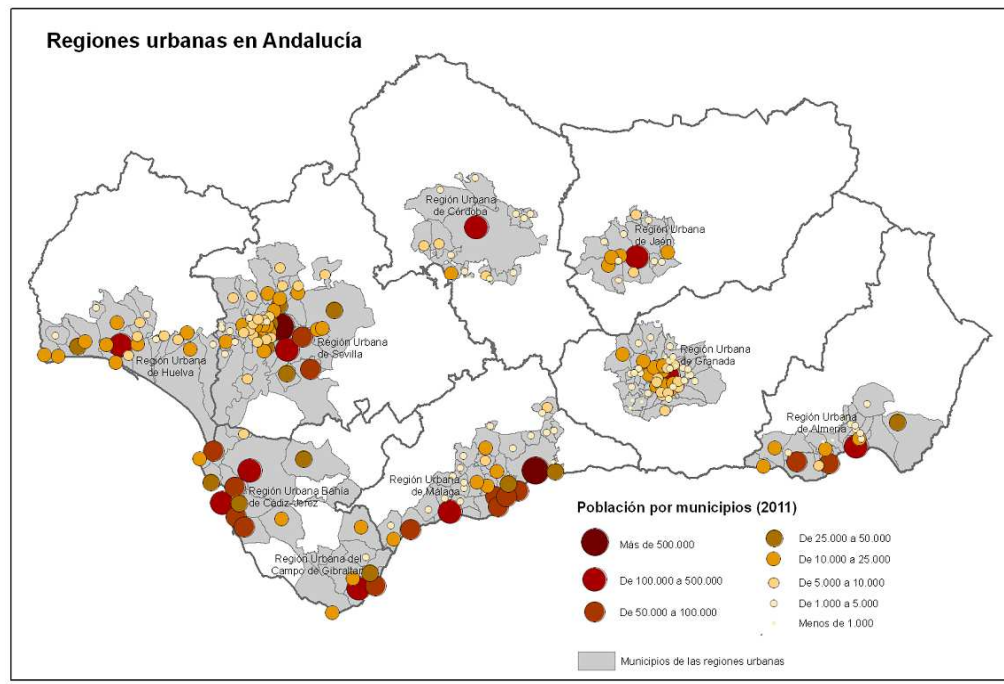
Como se puede apreciar, los criterios son coincidentes, obteniendo en base a esta delimitación, un resultado que se considera muy clarificador y definitivo: el Nodo Urbano de Málaga alcanza 1.294.982 habitantes (2011). Téngase en cuenta además, que en este estudio colabora el propio EUROSTAT.



Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, INNOVACIÓN Y CIENCIA



Unión Europea
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Nodo de Málaga. Instituto de Estadística y Cartografía.
Junta de Andalucía. Unión Europea (FEDER)

□ El Observatorio de Movilidad Metropolitana (Universidad Politécnica de Madrid) es una prestigiosa institución de la que forman parte todas la Autoridades del Transporte de España, Dirección Gral. de Tráfico, Ministerio de Fomento, Ministerio de M^o Ambiente, etc. Se considera que sus informes ha de ser tenidos muy en cuenta en aspectos relativos a movilidad, dado que disponen de la mejor información y experiencia profesional en España. El último Informe del Observatorio asigna al Área Metropolitana de Málaga, integrada por 15 municipios, una población de 990.669 habitantes (2009).

Esta Área Metropolitana definida estrictamente por criterios de movilidad, también coincide con el ámbito del Consorcio de Transportes Metropolitanos de Málaga (Anejo - 8), estructurado sobre la base de la movilidad diaria (commuting). Téngase en cuenta que el sistema tarifario integrado , se configura sobre un billete único (mediante tarjeta chip sin contacto) con descuentos sobre la tarifa normal cuando existe desplazamientos frecuentes entre las diferentes zonas y municipios que conforman el Área incluso transbordos entre los diferentes operadores interurbanos. La actualización de la población a 2011 de estos municipios, alcanza un total de 1.012.031 hab.

Si a éstos se añade el municipio de Coín que pertenece oficialmente a la Aglomeración Urbana de Málaga, se obtiene un total de 1.034.190 hab.



Consorcio de Transportes Metropolitanos de Málaga.
 Observatorio de Movilidad Metropolitana

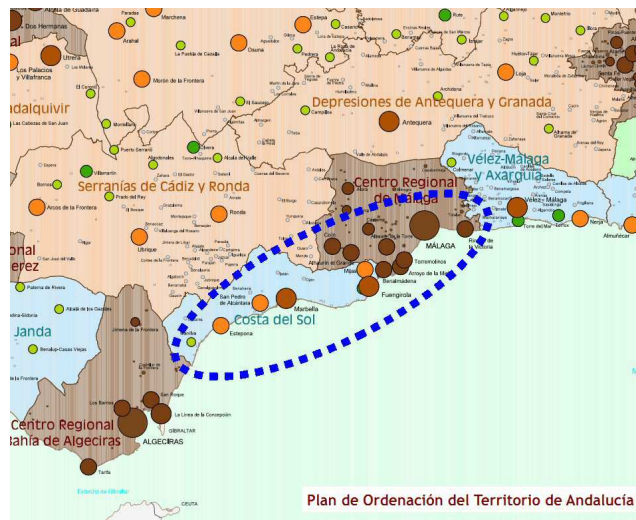
□ En base a los criterios que determinan las áreas LUZ y más específicamente “movilidad-commuting”, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga adjudicado en 2006 (todavía no aprobado definitivamente) por la Junta de Andalucía, incluye los siguientes municipios para el área metropolitana: Málaga, Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Almogía, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Colmenar, Fuengirola, Mijas, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán. Con el conjunto de estos municipios (criterio de movilidad) más los que forman parte de la Aglomeración Urbana (criterio territorial, contigüidad y demográfico), se alcanza una población total del Nudo Urbano de Málaga de 1.023.487 hab. (2010) y 1.034.190 hab (2011) sólo considerando la población de derecho. Como se puede apreciar, el resultado es coincidente con lo obtenido por el Observatorio de Movilidad Metropolitana.

□ En el desarrollo de los trabajos del Plan de Transporte Metropolitano de Málaga (presentado el 20 de Septiembre de 2006), el ámbito del Área Metropolitana se amplía en base a los criterios territoriales y de funcionamiento del sistema de transporte, dando cumplimiento a lo que se establece en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía (Ley 2/2003). Con esta delimitación, el ámbito del Área de Málaga alcanza 1.133.340 habitantes con la previsión de alcanzar 1.345.000 hab. en el año 2020.



Nodo de Málaga. Plan de Transporte Metropolitano.

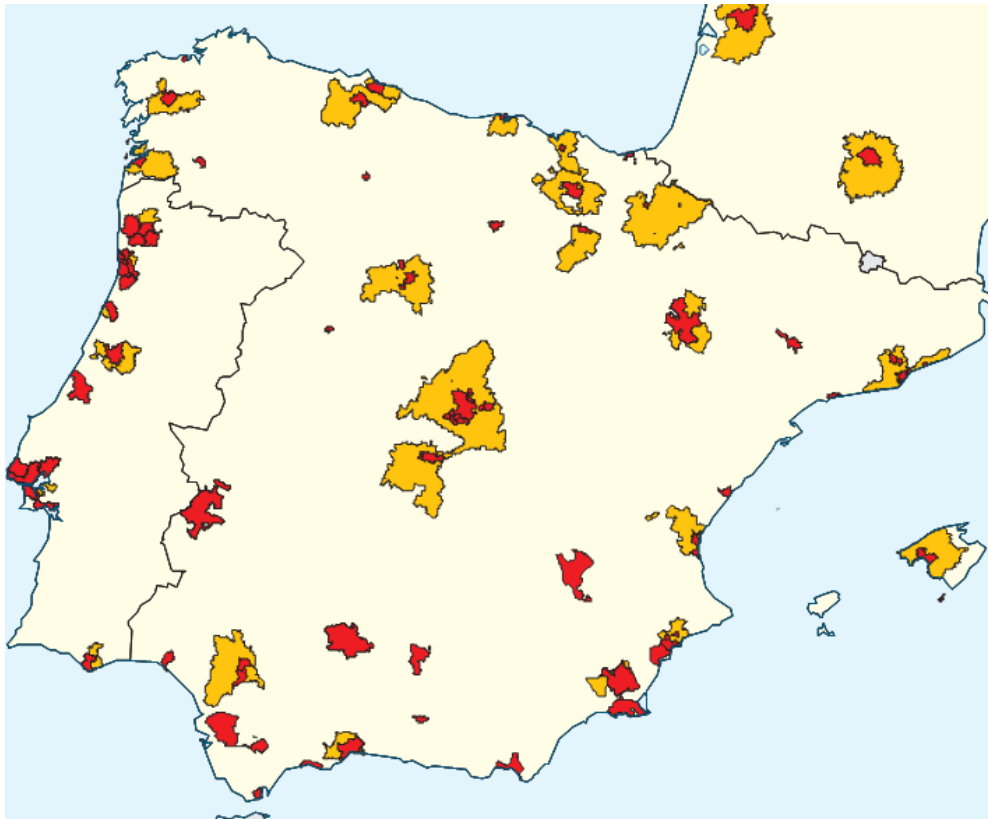
□ Además, hay que señalar que el conjunto del Área Metropolitana de Málaga más la Costa de Sol (área territorial también definida como tal en el P.O.T.A.) constituyen a todo los efectos un NODO, con una población de 1.250.995 hab. (2010) y una superficie de 2.273 Km², que cumple perfectamente con las características de gran conurbación urbana con una clara "relación funcional directa" tal y como textualmente se definen en los criterios para la identificación de los Nodos Principales de la U.E. Esta delimitación es muy similar a la propuesta por El Instituto de Cartografía y Estadística de Andalucía. Por otra parte, es necesario considerar que además de la población de derecho, existe una permanente población real de hecho formada por los ciudadanos de la Unión Europea y de otros países que nos visitan por razones de turismo (8,8 millones en 2010), que es nuestra principal actividad económica.



Nodo de Málaga

□ Los criterios establecidos para definir las áreas "LUZ" teniendo en cuenta factores territoriales y de movilidad fundamentalmente, son los que han justificado delimitaciones específicas; a título de ejemplo se señala la "LUZ" de Madrid, donde se ha incluido la totalidad del ámbito de la Comunidad Autónoma (6.271.628 hab. y 8.021 Km²).

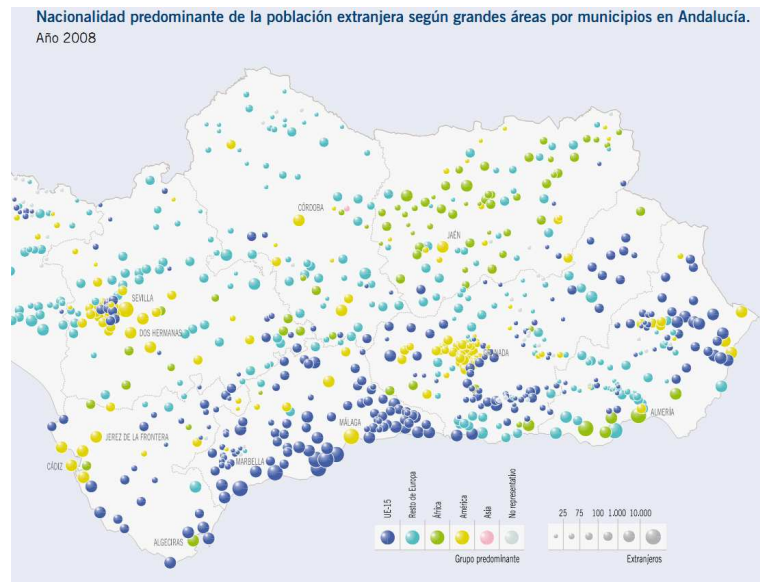
Análogamente la Conurbación Urbana de Sevilla (1.307.097 hab.) tiene en el inventario "LUZ" de EUROSTAT una superficie de 3.081 Km² duplicando la superficie de su Área Territorial definida en el P.O.T.A. Esta ampliación ha sido justificada en base a su Plan de Movilidad y ámbito del Consorcio Metropolitano de Transportes. Señalar que en todo caso, el área Metropolitana de Sevilla, dispone de una población superior a un millón de habitantes. Señalar que EUROSTAT asigna a Córdoba una LUZ con una población de 798.822 hab. superior incluso a la LUZ de Málaga.



Áreas LUZ en España. EUROSTAT

□ También, es preciso considerar el efecto de la población “de hecho” más allá de la población registrada y censada dado que la demanda de movilidad y la necesidad de infraestructuras de transporte está en función de los residentes reales que habitan un territorio. En el caso de Málaga, la Diputación provincial ha redactado recientemente un documento que considera que la población real es de 2,18 millones de hab. lo cual implica un 34,6% superior a los habitantes censados. (Anejo - 9)

- Señalar específicamente lo relativo a la población con origen en países de la U. E. y residente en el litoral de Andalucía representa el 7,4% de la población total, porcentaje muy significativo y que es difícil de alcanzar en otras áreas metropolitanas del Corredor Mediterráneo.



Ciudadanos de la Unión Europea residentes en Andalucía.

- Asimismo, subrayar que esta zona es el destino turístico de más de 8,7 millones de personas de los que 3,6 millones son españoles y 4,8 millones procedente de otros países de la Unión Europea.

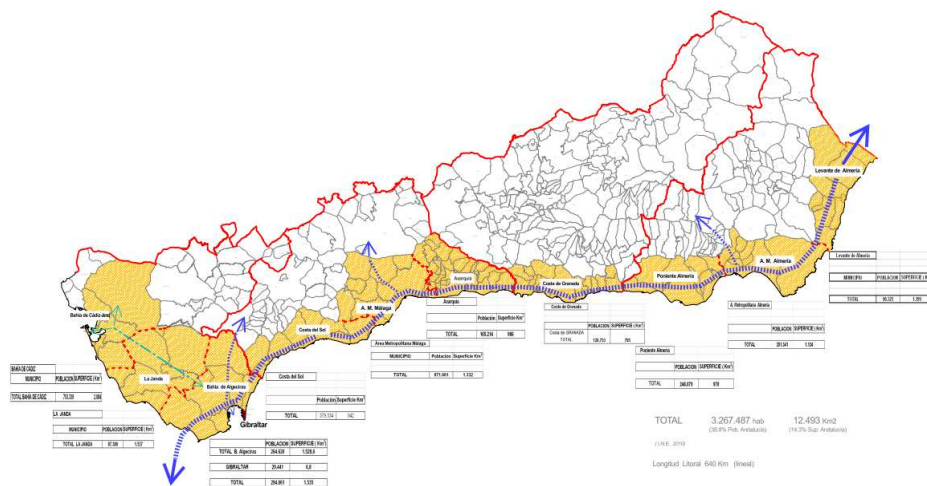


Alojamientos turísticos en Andalucía.

- El Instituto Federal para el Desarrollo Territorial y Urbanismo, organismo del Gobierno Federal de Alemania, ha redactado un estudio sobre las Áreas

Metropolitanas Europeas que incluye al área metropolitana de Málaga asignándole una población de 1,45 millones de hab. (Anejo - 10).

□ La influencia del Corredor Ferroviario Mediterráneo en Andalucía, se extendería a la totalidad de la comunidad autónoma, si bien sus efectos directos se deberían cuantificar en primer lugar sobre las unidades territoriales por las que discurre. Utilizando la nomenclatura de EUROSTAT, habría que referirse en primer lugar a las denominadas NUTS-3, que en España son las provincias y que en este caso son Almería, Granada, Málaga y Cádiz. La actividad económica de estas cuatro provincias se verían directa beneficiada por el trazado de este corredor; téngase en cuenta que representan el 53,2 % del PIB total de Andalucía (2009).



Provincias, Áreas Metropolitanas y Comarcas del Corredor Ferroviario Mediterráneo.

□ Las Áreas Metropolitanas y comarcas por las que discurre el trazado obtendrán un efecto positivo directo del trazado de este Corredor. Se trata de las siguientes áreas territoriales :

- Levante de Almería
- Aglomeración urbana de Almería
- Poniente almeriense.
- Costa de Granada
- Axarquía
- Aglomeración urbana de Málaga.
- Costa de Sol occidental
- Campo de Gibraltar
- La Janda
- Bahía de Cádiz –Jerez

La población total de estas áreas, alcanza los 3.267.487 habitantes (2010) lo cual representa el 38% del total de la comunidad autónoma. La superficie total

de estas áreas es de 12.493 Km², representado el 14,3 % del total de Andalucía. Gibraltar, territorio que también es preciso considerar, tiene una población de 29.441 hab.

□ Se puede estimar que el PIB del conjunto de estas áreas metropolitanas y comarcas, representa el 39,4% del total de Andalucía. Este dato se ha obtenido por una estimación dado que sólo se dispone de los registros de los PIB provinciales. La estimación se ha realizado por medio de los registros del VAB municipales (2000), de lo cual se obtiene valores muy aproximados a la realidad en cuanto a los porcentajes de participación en el PIB.

CONCLUSIÓN :

□ **La aplicación de los criterios definidos para identificar los Nodos Urbanos Principales implica sin ninguna duda que la conurbación de Málaga fue excluida de este conjunto, sin que exista una justificación suficiente y en base a datos desactualizados.**

□ **La nueva propuesta del Ministerio de Fomento del Gobierno español (15 Febrero 2012) sí establece que Málaga deberá ser considerada Nodo Principal de la Red Básica. Se considera que esta propuesta basada en argumentos sólidos y objetivos debería ser tenida en cuenta por el INE y EUROSTAT, para su posterior trámite de aprobación definitiva en el Parlamento Europeo.**