Kiosko y Más - Diario Sur - 18 dic. 2014 - Page #4 http://lector.kioskoymas.com/epaper/services/OnlinePrintHandler.ashx?...

La Junta pide dinero a Europa para sacar del olvido los grandes proyectos pendientes

IGNACIO LILLO
ilillo@diariosur.es

La mayor cuantía corresponde al Corredor Ferroviario de la Costa del Sol, para el que pide 3.900 millones

MÁLAGA. En la Junta lo llaman de broma «la carta de los Reyes Magos», tanto por la proximidad de las fechas navideñas como por la extensión y la cuantía de los 'regalos' que le han pedido al maná de Europa. La batería completa que la presidenta de la Junta, Susana Díaz, le entregará a su homólogo nacional, Mariano Rajoy, durante una visita a la Moncloa el próximo 22 de diciembre la componen 669 proyectos, por un valor de 13.255 millones. No todo son infraestructuras, ni siquiera este capítulo es el más abultado, pero sí es el más llamativo por los casos que afectan a la provincia. El Ejecutivo andaluz ha sacado del olvido las grandes infraestructuras pendientes en la provincia y las ha devuelto a la primera línea de la agenda institucional, en algunos casos, después de años guardadas en el cajón.

El proyecto más importante –y que más años llevaba fuera de juego– es el del Tren Litoral. Conforme al reparto que se hizo en 2004 entre el Ministerio de Fomento y la entonces Consejería de Obras Públicas, esta última se hacía cargo del trazado más difícil, completamente nuevo, desde Fuengirola hasta Estepona (53,2 kilómetros). La ocupación del territorio con urbanizaciones obligaba a hacerlo subterráneo en su mayor parte, con lo que ello suponía para el presupuesto final: más de 5.000 millones, totalmente inasumibles para las arcas autonómicas.

Se llegó a adjudicar el primer tramo, el 17 de marzo de 2009, en un Consejo de Gobierno extraordinario de la Junta, en Antequera. El doble túnel iba desde Las Lagunas a La Cala de Mijas (cuatro kilómetros de longitud), con un plazo de ejecución de 42 meses y un importe de 163,7 millones. Nunca empezó. Ahora, cinco años después de aquel momento y en un contexto preelectoral (las Municipales se celebrarán en mayo), Susana Díaz ha anunciado que pedirá 3.900 millones dentro de los fondos del llamado Plan Juncker de la UE para hacer posible el sueño de los marbellíes de tener algún día un tren, a ser posible, de alta velocidad.

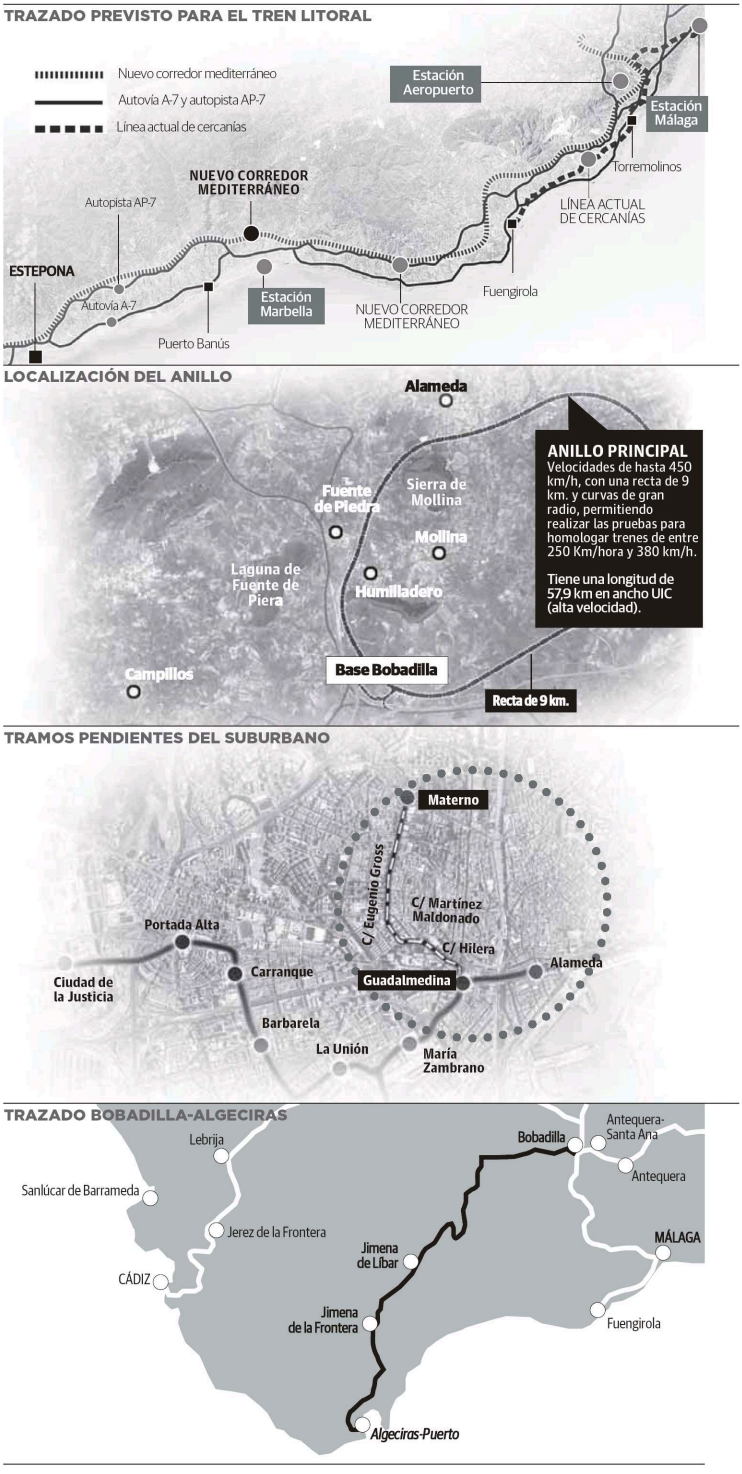
El listado de proyectos para ser financiados con cargo al plan europeo de inversiones también incluye 1.300 millones para la modernización de la línea ferroviaria entre Algeciras y Bobadilla. Esta actuación es clave no sólo para el principal puerto español de mercancías, sino también para Antequera, donde el Puerto Seco está llamado a convertirse en uno de los principales nodos logísticos de Europa. Al tiempo, el listado incluye 400 millones –el coste total– para ejecutar el anillo ferroviario, un circuito de ensayos y experimentación para los futuros trenes de alta velocidad, previsto en la Vega de Antequera.

Por último, ha reclamado a Europa 204,4 millones para acabar los tramos pendientes del metro de Málaga (Callejones del Perchel, avenida de Andalucía, Alameda Principal y Hospital Civil) en los próximos tres años. Esta cuantía equivale al 25% de la inversión total prevista cuando esté terminado, y que rozará los 800 millones.

LA CHINCHETA

NI TANTO NI TAN POCO

Confundir el Plan Juncker con una carta a los Reyes Magos o utilizarlo como arma política arrojadiza sería una irresponsabilidad política viniese de donde viniese. Por eso toca llamar la atención sobre la importancia de la responsabilidad y lealtad institucional para aprovechar esta oportunidad y que Málaga pueda acceder a fondos europeos con los que sacar adelante proyectos de enorme importancia como el tren Litoral. Es preciso para ello firmeza para reclamar, inteligencia para negociar y sentido común para no perderse en enfrentamientos y riñirras políticos y perder de vista lo importante. Vaya a ser que de tanto pedir luego nos quedemos con poco. O con nada.



press reader Printed and distributed by PressReader PressReader.com + 1 604 278 4604 COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW

Kiosko y Más - Diario Sur - 18 dic. 2014 - Page #5 http://lector.kioskoymas.com/epaper/services/OnlinePrintHandler.ashx?...

TREN LITORAL

Marbella, la última gran ciudad española sin conexión ferroviaria

El tren litoral es un proyecto muy caro y ambicioso, pero la única opción de que la localidad pueda tener acceso algún día a la alta velocidad

:: I. LILLO

MÁLAGA. La urbanización excesiva de la Costa del Sol se ha convertido en una trampa para las infraestructuras ferroviarias, hasta el punto de que, a día de hoy, la única forma de llevar un tren –sin ocupar viales de tráfico– es hacerlo bajo tierra, lo que multiplica el coste. La Junta redactó los proyectos de los tres tramos del Corredor Ferroviario entre Fuengirola (donde concluye el Cercanías, y que Fomento se comprometió a desdoblar y mejorar) y Estepona. Incluso llegó a adjudicar el primero, aunque las obras nunca empezaron. Esta infraestructura, valorada en unos 5.000 millones de euros, se concibe con una doble funcionalidad: altas prestaciones para media distancia (hasta 220 km/h) y un servicio de Cercanías.

Llegó a alcanzarse un acuerdo entre la Junta y el Gobierno en mayo de 2004, en el que ambas administraciones se comprometían a impulsarlo, correspondiendo al Ejecutivo andaluz el tramo entre Estepona y Fuengirola (53,2 kilómetros de trazado y 14 estaciones) y a Fomento el de Fuengirola-Málaga (30,4 kilómetros). Incluso en este último, más fácil, la duplicación de vía sólo se ha podido hacer en dos tercios del trazado, por la imposibilidad física de acometer dicha duplicación en el tercio restante (núcleo urbano de Fuengirola). En la última etapa, el Gobierno ha impulsado un estudio para prolongar sólo el Cercanías hasta Marbella, aunque con poca determinación.

EN CIFRAS

3.900

millones de euros es la petición que hace la Junta al Ejecutivo central, para que sean incluidos en el Plan Juncker, de impulso a la economía.

5.000

millones es el presupuesto en el que se estimó en 2009 el desarrollo de la línea, casi totalmente en subterráneo, por los 53,2 kilómetros que van desde Fuengirola hasta Estepona.

ANILLO FERROVIARIO DE ANTEQUERA

Un laboratorio para los trenes de alta velocidad del futuro

El circuito diseñado por Adif, que todavía no ha encontrado socios privados, impulsaría el papel del PTA como centro de I+D

:: I. L.

MÁLAGA. El anillo ferroviario de ensayos y experimentación de la Vega de Antequera fue uno de los proyectos estrella durante la última etapa del anterior Gobierno socialista. Se trataba de un circuito de unos 58 kilómetros, destinado a testar los trenes de alta velocidad que se fabriquen en todo el mundo en las próximas décadas. Para ello, se aprovechaba la sinergia con el PTA, donde ya está instalado y trabajando con buenos resultados el Centro de Tecnología Ferroviaria, dependiente de Adif, en el que participan medio centenar de las principales empresas del sector. También la cercanía del puerto, por donde llegarían las máquinas. Y las buenas comunicaciones desde el aeropuerto.

Inicialmente, la financiación iba a ser netamente pública, y de hecho los fondos Feder de la UE ya tenían reservados a este fin 215 millones (el coste total es de unos 400). Se redactó el proyecto constructivo y se levantaron unas costosas naves-laboratorio en Bobadilla (16 millones), actualmente sin uso.

Con el cambio de color político en el Ministerio de Fomento se planteó una colaboración público-privada, para involucrar a las empresas que se harían cargo de su construcción y explotación. El concurso convocado se quedó desierto, y aunque la ministra, Ana Pastor, aseguró que se volvería a convocar, este paso no se ha producido. La Junta aboga por volver al modelo público inicial.

EN CIFRAS

400

millones es la petición autonómica, la cantidad total en la que se presupuestaron las obras.

215

millones ya están consignados en los fondos Feder de la UE para este fin.

58

kilómetros de vías de alta velocidad se han previsto en la Vega.

CULMINACIÓN DE LAS LÍNEAS 1 Y 2 DEL METRO DE MÁLAGA

El último tirón para llegar hasta el Centro y el Hospital Civil

La Junta ha asumido hasta ahora el grueso de la inversión, que alcanzará casi los 800 millones, y reclama ahora el 25% a Europa

:: I. L.

MÁLAGA. Las obras de las líneas 1 y 2 del metro son la mayor inversión de la Junta en la capital en toda su historia. El Gobierno andaluz las ha afrontado hasta ahora prácticamente en solitario, a pesar de que otros metropolitanos cuentan con cuantiosos fondos nacionales y europeos. La inversión prevista llegará casi a duplicarse, al pasar de los 403,73 millones en que se adjudicó en 2004 a un total de 794,6 millones, según las últimas previsiones de la Consejería de Fomento. Ya se han invertido 636,9 (de los que casi 600 corresponden a lo que ya está en marcha, desde la Carretera de Cádiz hasta Teatinos, pasando por El Perchel). El Banco Europeo de Inversiones (BEI) subvenciona casi la mitad de lo ya ejecutado (325 millones); mientras que el Ministerio de Fomento ha puesto hasta la fecha unos 60 millones.

Todavía faltan algunos de los tramos más importantes: la culminación de la avenida de Andalucía y la llegada hasta la Alameda Principal; así como la prolongación en superficie hasta el Hospital Civil. A ello, hay que añadir los altísimos costes de mantenimiento, con la contrapartida de alcanzar casi 22 millones de viajeros a partir del año 2018.

Por ello, la Junta recurre a Europa para pedirle que aporte 204,4 millones, el equivalente a un 25% del coste total de la infraestructura completa. Con esta suma se podrían afrontar cómodamente los trabajos en los tres ejes que están pendientes y atender los compromisos con la concesionaria.

EN CIFRAS

204,4

millones es la petición de fondos que ha hecho la Junta a la UE para completar los tramos pendientes del metro. Esta cifra corresponde con el 25% del coste total previsto.

794,6

millones es la previsión final de inversión en obras del suburbano que maneja la Consejería de Fomento. Hasta ahora se han invertido 636,9 millones (casi 600 en los tramos ya abiertos).

MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA BOBADILLA-ALGECIRAS

La oportunidad de crear un gran centro logístico en Antequera

El proyecto consiste en modernizar y electrificar las vías para mercancías, aunque el ritmo actual de inversión del Ministerio de Fomento es muy bajo

:: I. L.

MÁLAGA. La línea férrea Bobadilla-Algeciras es la salida natural de las mercancías que entran y salen por el puerto de Algeciras hacia Europa, y convertirá a Antequera en uno de los principales centros logísticos de España. No en vano, se ha integrado en dos corredores ferroviarios europeos, el Mediterráneo y el Atlántico, lo que le permitirá recibir una importante dotación de fondos de la UE en los próximos años. Además, el puerto seco prevé instalaciones específicas para atender a los servicios ferroviarios. A pesar de su importancia para las provincias de Málaga y Cádiz lo cierto es que el ritmo actual de inversión del Ministerio de Fomento, a través de Adif, es muy bajo.

Los trabajos consisten básicamente en desdoblar (o incluir un sistema de tercer carril) y electrificar las vías, a lo largo de unos 178 kilómetros. El coste estimado, según Fomento, es de 1.153 millones. En cambio, desde 2012 sólo se han invertido 115, y en los Presupuestos Generales para el año próximo se han consignado apenas 53. Mientras que la ministra Ana Pastor se ha comprometido recientemente a darle prioridad en los fondos europeos –lo que encajaría con la petición de la presidenta de la Junta, Susana Díaz– la consejera de Fomento, Elena Cortés, ha amagado incluso con denunciar los Presupuestos del Gobierno ante la Justicia europea, por lo que considera una clara marginación de este territorio frente a otros.

EN CIFRAS

1.300

millones es la cifra que la Junta reclama al Gobierno central para incluir el proyecto en el plan especial de ayudas europeas.

178

kilómetros es la longitud total del recorrido.

115

millones es la cuantía que se ha invertido desde 2012.

press reader Printed and distributed by PressReader PressReader.com + 1 604 278 4604 COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW