Fomento se compromete con el Cercanías a Marbella

HÉCTOR BARBOTTA

@barbotta

El ministro, Iñigo de la Serna, ayer en Marbella junto a la alcaldesa, Ángeles Muñoz. :: JOSELE-LANZA

El Ministerio reduce a dos los posibles trazados y sacará a información pública a principios de verano los resultados del estudio

Una inversión en una horquilla de 2.370 a 3.850 millones de euros. Eso es lo que costará, dependiendo del trazado que se siga, conectar Marbella y Estepona con la red ferroviaria. La fórmula que baraja Fomento, contenida en un estudio realizado cuya primera fase presentó ayer en Marbella el ministro Iñigo de la Serna, prevé una extensión del Cercanías Málaga-Fuengirola. Fomento baraja dos posibles trazados, que en ningún caso permitirían de momento la llegada del AVE a Marbella.

De los cinco posibles itinerarios que se estudiaron inicialmente, dos discurrían de manera paralela a la A-7 y otros tres, denominadas 'mixtos' junto a la autopista de peaje aunque abandonaban ese eje para llegar a las estaciones previstas, en Marbella y en San Pedro Alcántara, antes de terminar en Estepona.

El ministro de Fomento,

Iñigo de la Serna, que presentó ayer en Marbella la primera fase de este estudio acompañado de la alcaldesa, Ángeles Muñoz, y de otros representantes institucionales del Partido Popular en la provincia, recordó que en 2014, un año después de que desde ese departamento se decidiera retomar el proyecto, se realizó un estudio de viabilidad con la previsión de viajeros y alternativas de trazado, y que un año más tarde se contó con el documento inicial ambiental, desarrollado a partir de las conclusiones del estudio de viabilidad. El estudio informativo, cuya primera fase se presentó ayer, está aún en redacción.

De la Serna explicó que desde un principio se descartaron los corredores que se habían planteado anteriormente, que transcurrían de manera paralela a la AP-7 sin llegar a entrar en los núcleos urbanos. «Esas alternativas no son las que la sociedad civil está demandando; el concepto de acercar el ferrocarril a los núcleos urbanos es el que nosotros manejamos para realizar actuaciones que sean utilizadas», dijo.

Tras el estudio, Fomento ha reducido a dos las alternativas posibles: una casi completamente soterrada bajo la A-7, más cara, y otra que transcurriría paralela a la autopista de peaje y que obligaría a soterrar solamente las desviaciones para acercarse a los núcleos de población. Sobre esta

Liberar el peaje de la AP-7 costaría unos 2.000 millones

El ministro de Fomento criticó ayer la propuesta formulada en el borrador del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol de liberar el peaje en la AP-7 a su paso por la Costa del Sol Occidental. «Con todos mis respetos, para plantear esa cuestión no hace falta ser un gran experto urbanístico», ironizó. Según De la Serna, «si el análisis urbanístico consiste en que el que tiene la infraestructura la ponga gratis, no hace falta tener un gran conocimiento». El ministro aseguró que solamente hasta Estepona, liberar el peaje supondría una inversión de 2.000 millones de euros. En su opinión, una planificación territorial requiere más rigor sobre cómo resolver el crecimiento en el litoral de la provincia.

2024

Es el año que se ha tomado como referencia para calcular el número de viajeros potenciales. El ministro no ha aventurado plazos para la ejecución de la obra.

opción, denominada 'corredor mixto', se ha propuesto también una variante que adelantaría la salida de la línea de la autovía para acercarse al Hospital Costa del Sol,

De los dos posibles trayectos que han quedado, el 'mixto', que transcurre en su mayor parte junto a la AP-7, tendría un coste sensiblemente más reducido que el de la autovía debido a que discurriría en su mayor parte por superficie. Tendría una extensión de 55 kilómetros y supondría una inversión de unos mil millones de euros entre Fuengirola y Marbella y de 2.370 millones en el trayecto completo hasta Estepona. El que discurre bajo a la autovía y paralelo al mar, de 53 kilómetros, supondría invertir 2.000 millones hasta Marbella y 3.850 millones si se considera el trayecto completo.

Los presupuestos, de todas formas, no están cerrados ya que dependen de los estudios geotécnicos, que ya se están realizando y que incluyen 11 sondeos, de los que ya se han terminando nueve, según explicó el ministro. Una vez que se disponga del resultado de esos estudios, se podrá contar con planos a escala 1/5.000 y se sabrá qué características tendrán que reunir los túneles.

Se trata, en todo caso, de soluciones de difícil ejecución técnica, según advirtió ayer el ministro. «Tenemos una orografía muy complicada, un área de actuación muy poblada, con muchas urbanizaciones y zonas que aunque no están aún desarrolladas están ya clasificadas como urbanizables», indicó.

Según el estudio realizado por Fomento, la proyección de viajeros en el horizonte de 2024 es de entre 4,6 y 5 millones en el tramo Fuengirola- Marbella y de 7,44 a 8,15 millones en el itinerario completo hasta Estepona. La previsión de viajeros en la alternativa mixta es ligeramente inferior que en la que transcurre soterrado bajo la autovía. La diferencia radica en que el corredor que discurre más al sur tendría mayor capacidad para la captación de viajeros al tratarse de un itinerario en zonas más densamente pobladas, según explicó De la Serna. El ministro afirmó también que los estudios de demanda que se habían realizado anteriormente y que apuntaban a un tráfico de pasajeros mucho mayor no se ajustan a la realidad.

El Ministerio tiene previsto llevar a comienzos del próximo verano el estudio con ambas opciones a información pública, y una vez que se resuelvan las alegaciones se enviará al Ministerio de Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental. Inmediatamente después se licitará la redacción de los proyectos correspondientes, según De la Serna.

Preguntado acerca de si esta conexión ferroviaria sería competitiva con el coche, que actualmente permite cubrir la distancia entre Málaga y Marbella en poco más de 45 minutos si se utiliza la autopista de peaje, el ministro aseguró que si no fuese así no se estaría acometiendo el proyecto, aunque matizó que la competitividad debe medirse también con criterios medioambientales y sociales, ya que el tren permitirá reducir la congestión de tráfico y las víctimas en accidentes.

De la Serna reconoció que el tramo Málaga-Fuengirola soporta una densidad de tráfico muy alta, por lo que los incrementos sustanciales de tráfico como los que se prevén al extender la línea férrea hasta Marbella y Estepona requerirán de modificaciones en las líneas ya existentes que no necesariamente consistirán en la duplicación. «Se pueden realizar duplicaciones parciales y dotar a las vías de apartaderos de más de 750 metros», explicó.

El ministro no adelantó qué velocidad podrán alcanzar los trenes ni el tiempo que consumiría cada trayecto, información que sólo se podrá confirmar una vez que se realicen los estudios geotécnicos, aunque adelantó que los tramos soterrados son los que permitirían alcanzar mayores velocidades.

Carolina España, Iñigo de la Serna, Ángeles Muñoz y Elías Bendodo, ayer en Marbella. :: JOSELE-LANZA

El incremento de viajeros se estima en unos ocho millones. :: SUR

«Una conexión que llevamos años reclamando»

La alcaldesa de Marbella, Ángeles Muñoz, resaltó ayer antes de la presentación del estudio realizada por el ministro de Fomento que la ciudad lleva muchos años reclamando una conexión ferroviaria. La regidora criticó que los responsables de la Junta «se olviden» de una actuación tan trascendente en el documento inicial del POT de la Costa del Sol. «Fíjense ustedes el criterio técnico que al día siguiente, por la contestación social, dijeron que sí estaría», ironizó. A la presentación del estudio asistieron el presidente de la Diputación Provincial de Málaga, Elías Bendodo; el subdelegado del Gobierno en Málaga, Miguel Briones, y la diputada del Partido Popular por la provincia, Carolina España, entre otros cargos de esa formación política.

LAS FRASES

«El problema del corredor ferroviario es un problema de encaje de la solución técnica por la orografía y las urbanizaciones»

«Las alternativas que se habían planteado por el interior lejos de los núcleos de población no son las que se están demandando»

«Los tramos subterráneos son un inconveniente desde el punto de vista económico pero permiten velocidades altas»