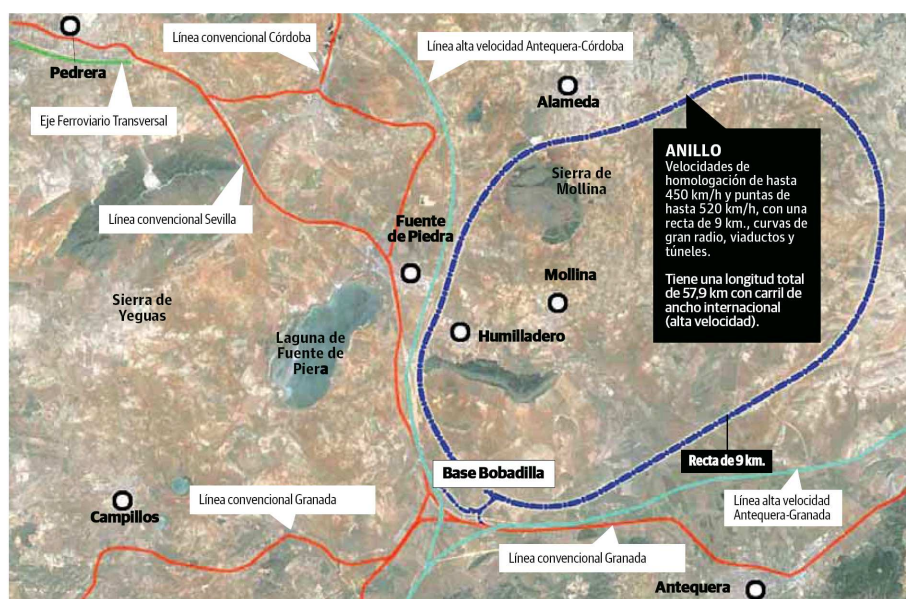


Ubicación prevista del anillo ferroviario de Antequera



Fuente: Proyecto reformado del circuito de ensayos y experimentación de Adif.

:: SUR

Han pasado ya cinco meses desde que el primer concurso quedó desierto y el Gobierno no ha movido ficha

ción de más de 7.000 puestos de trabajo, de los que 4.800 serán directos. Los acontecimientos se suceden rápido y poco después arrancan las obras de las naves de talleres y laboratorios en Bobadilla, que han costado diez millones –sumada la estructura y el equipamiento tecnológico– y que actualmente están cerradas, a la espera de la decisión final. Para reducir su impacto se aparcen los dos anillos secundarios y se trabaja solo en el principal, del que se adjudica la redacción del trazado.

Etapa de Gobierno del PP

Segundo pétalo, «no me quiere». En esas llegan las elecciones y gana el PP. En un primer momento parece que se va a abandonar, e incluso se especula con la posibilidad de desviar los fondos europeos hacia otros usos. Pero apenas unas semanas después el escenario da un vuelco y el anillo regresa a la senda del «me quiere», con ímpetu renovado.

La ministra de Fomento, Ana Pastor, supedita su desarrollo a contar con el respaldo de las empresas del pujante sector ferroviario español, con las que impulsa un consorcio. Un sondeo por parte de Adif muestra que tanto las constructoras que ejecutarían las obras como los fabricantes de trenes, componentes y tecnología están a favor...

...Y la euforia se dispara: Pastor visita Málaga y da detalles de la iniciativa; se presenta a información pública un proyecto reformado para reducir su impacto y se publica el listado de las expropiaciones de terrenos que habrá que hacer. El 28 de junio el Gobierno autoriza la licitación del contrato, por el cual un grupo de empresas iría de la mano de Adif para ejecutar los trabajos y para explotarlo comercialmente.

El último «no me quiere» cae como un jarro de agua helada, sobre todo por lo inesperado. El 7 de agosto se cierra el plazo para que los posibles socios privados hagan sus ofertas y, sorprendentemente, ninguna empresa se presenta. Compañías del sector alegan entonces que el pliego imponía unas condiciones económicas «muy duras» a los interesados, y piden que se revisen.

A pesar del varapalo, la ministra mantiene la esperanza y aboga por volver a licitarlo, siempre que cuente con el apoyo real de los privados. Desde aquel día han pasado ya cinco meses sin novedades. Se mantienen reuniones para negociar un acuerdo, pero este no llega y se agota el plazo para que la UE permita el uso de los fondos más allá del año 2015. En caso contrario, el anillo caerá en un definitivo «no me quiere».

Un anillo sin compromiso

El circuito ferroviario de pruebas sigue estancado tres años después de arrancar

Se presentó como la mayor vía para ensayos de alta velocidad del mundo, pero se puede quedar en nada por la indefinición de Fomento

MÁLAGA. Más que un anillo, el circuito de ensayos ferroviarios de alta velocidad previsto en la Vega de Antequera es una gigantesca margarita, donde desde hace tres años se juega al «me quiere, no me quiere». Al menos cuatro pétalos se han deshojado en esta polémica andadura, que, de momento, ha supuesto una inversión de diez millones de euros en dos naves y su respectivo equipamiento en Bobadilla. Se presentó como la mayor vía para ensayos con trenes de última tecnología del mundo, pero corre el riesgo de quedarse en nada por la indefinición del Ministerio de Fomento: si en los próximos meses no solicita una prórroga se perderán los 215 millones de euros que la UE destinó, y que se tienen que gastar antes de 2015.

Primer pétalo, «me quiere». El 18 de octubre de 2010 aparece por primera vez públicamente el término «anillo», en una reunión del entonces presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), Antonio González Marín, y el excon-



IGNACIO LILLO

lillo@diariosur.es

sejero de Economía, Innovación y Ciencia de la Junta, Antonio Ávila, para la firma del convenio que permitió la puesta en marcha del Centro de Tecnologías Ferroviarias del Parque Tecnológico (PTA). Se plantean entonces dos circuitos de pequeñas dimensiones y uno principal,

de unos 50 kilómetros de longitud, en el que se probarían trenes de muy alta velocidad.

La asociación Asaja no tarda en responder y al día siguiente se manifiesta frontalmente en contra: denuncia que los agricultores serán el colectivo más perjudicado, con la pérdida de más de 50.000 jomales anuales, mientras que 1.100 hectáreas de tierra productiva desaparecerán. IU y varios ayuntamientos y colectivos de la comarca también se sitúan en contra, mientras que el PP mantiene una posición tibia.

El Gobierno socialista sigue ade-

lante y en diciembre de ese año da el primer paso para impulsar su construcción, al autorizar en el Consejo de Ministros un convenio entre el Ministerio de Ciencia e Innovación y Adif. Ya entonces se plantea que la iniciativa estará cofinanciada por los fondos Feder.

Casi al mismo tiempo se presenta un estudio de la Universidad de Málaga (UMA), en el que participa el actual consejero de Economía de la Junta, José Sánchez Maldonado, en el que se pone de manifiesto que el circuito supondrá la atracción de nuevas empresas a la provincia y la crea-



Las naves de apoyo al anillo, construidas en Bobadilla, están actualmente sin uso. :: SUR