

## Estado de las obras de la línea Antequera-Sevilla



## La Junta ofrece el trazado del AVE Málaga-Sevilla para el anillo ferroviario



MARÍA DOLORES TORTOSA

✉ mdtortosa@vocento.com

Se trata de un tramo de 77 kilómetros donde la plataforma ya está construida, y cuya prolongación está paralizada desde 2011

**MÁLAGA.** La Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía ha hecho llegar al Ministerio de Fomento una propuesta para poder utilizar de forma provisional la plataforma ferroviaria del AVE entre Marchena (Sevilla) y Antequera-Santa Ana como «anillo ferroviario» y así salvar los fondos europeos para esta infraestructura, en el aire tras quedar desierta su licitación. Según fuentes de la Junta, la propuesta permitiría garantizar las inversiones tanto en el PTA como en la propia Vega de Antequera de empresas ligadas a la innovación e investigación en materia ferroviaria, que sin esta infraestructura podrían perderse. También proporcionaría un uso a la plataforma construida de una línea paralizada desde 2011 y postergada sin fecha por falta de financiación debido a la crisis y al objetivo del déficit. «Sería como dar respiración asistida al anillo», dijeron estas fuentes.

El tramo Marchena-Antequera, de 77 kilómetros de longitud, forma parte de la línea de alta velocidad entre Sevilla y Granada, que permitía además enlazar en Antequera con la de Málaga. Su construcción corría

por cuenta del Gobierno y la Junta, de forma que el primero desarrollaba el trayecto desde Antequera a Granada y la administración andaluza el de Sevilla a Antequera. La Junta solo tiene terminado en parte el tramo mencionado, en el que invirtió 279 millones de euros para construir las dos líneas en superficie, así como las diferentes estructuras de conexión, como pasos superiores, inferiores, puentes y viaductos. Falta la electrificación, la colocación de las vías y la señalización.

### Cesión temporal

Lo que el Gobierno andaluz propone a Fomento es ceder, en unas condiciones por negociar, esta plataforma para que de forma provisional «hasta que se pueda construir el circuito inicialmente previsto» sirva para los ensayos ferroviarios, para lo que solo tendría que terminar una sola vía. La Consejería de Fomento ha presupuestado las obras en 158 millones de euros. El coste previsto del anillo ferroviario es de 386,2 millones de euros, de los que hay consignados 215 millones de fondos europeos que se perderán si en diciembre de 2015 no está ejecutada la obra.

La solución ofrecida por la Consejería de Fomento y Vivienda permitiría mantener los fondos europeos, así como la generación de empleo y actividad productiva en la co-

**Para poner en marcha este tramo de ensayos solo habría que instalar las vías, las catenarias y la señalización**

marca de Antequera. Sería una solución para «un dinero que se ha invertido y para otro que se puede dejar de invertir», dijeron fuentes de este departamento.

La iniciativa, trabajada entre las consejerías de Fomento y de Economía, Innovación y Empleo, fue presentada por la titular de la primera, Elena Cortés, a la ministra de Fomento, Ana Pastor, el pasado mes de diciembre. «La ministra acogió la propuesta con interés», aseguraron fuentes de la Junta, pero aún no han recibido una respuesta del Gobierno central.

En el dossier remitido al ministerio, al que tuvo acceso este periódico, la Junta afirma que el tramo Marchena-Antequera permite velocidades máximas por encima de los 330 kilómetros/hora (hasta 400 km/h en algunos puntos). La plataforma posibilita la instalación tanto de vía de ancho internacional para trenes AVE, como de una vía mixta, que combine así pruebas de prototipos y de ancho de vía ibérico para servicios ferroviarios convencionales. La plataforma entre Marchena y Antequera, pese a disponer de un trazado en su mayor parte recto para alcanzar las velocidades antes descritas, consta también de curvas de gran radio, como requieren los anillos ferroviarios para poner a prueba los nuevos modelos.

Fuentes de la Junta indicaron que la cesión de la plataforma no implica que se renuncie al corredor ferroviario Sevilla-Málaga-Granada, aunque la propuesta en sí ya admite que esta infraestructura no será posible realizarla hasta después de 2020. Para ello, esgrimieron que en la actualidad ya se puede ir en AVE desde Sevilla a Málaga (a través de Córdoba), con una duración del viaje inferior a las dos horas.



Plataforma de la línea Antequera-Sevilla. :: sur

## Pista de pruebas de bajo coste

### :: I. LILLO

**MÁLAGA.** La opción planteada por la Consejería de Fomento aporta tres soluciones. La primera, es la oportunidad de utilizar los 215 millones de fondos europeos para su objetivo inicial, que era crear un circuito (ahora, pista) de pruebas para trenes de alta velocidad, en el entorno de Antequera y vinculado al PTA. Cabe recordar que ya está instalado el Centro de Tecnología Ferroviaria y una

nave-laboratorio para I+D en Bobadilla, a la espera del tercer pilar que era el anillo.

La segunda, es la opción de dotar de uso a una plataforma ferroviaria construida, con un equipamiento que, en una segunda fase, se podrá reciclar para el paso de los trenes que conectarán directamente Málaga y Sevilla. Y la tercera, que puede ser posible con una inversión que es la mitad de la prevista inicialmente.