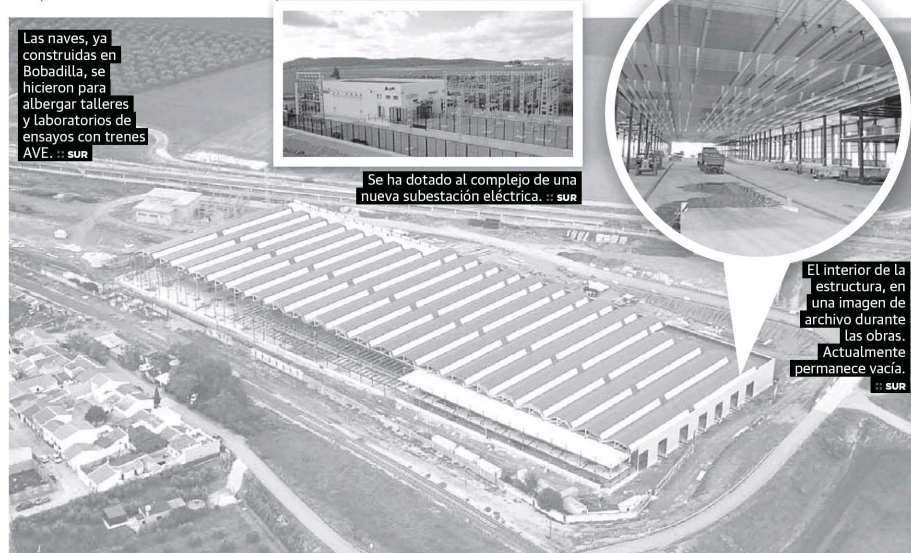


# 2 MÁLAGA

Viernes 10.01.14  
**SUR**



## LAS CIFRAS

### 6,6

millones fue el coste de las obras para construir las dos naves, con 19.140 metros cuadrados.

### 3,5

millones se han invertido en la compra de equipamiento para este centro, aunque no se ha instalado para evitar el riesgo de robos.

### 220

metros es la longitud total del complejo, que está preparado para albergar trenes de alta velocidad.

## Dos naves que costaron diez millones están sin uso por el bloqueo del anillo ferroviario



**IGNACIO LILLO**

ilillo@diariosur.es

Las instalaciones, ya construidas en Bobadilla, se iban a destinar a laboratorios y talleres para los trenes que se probaban en el circuito

**MÁLAGA.** El Centro Integral de Servicios Ferroviarios (CISF) de Málaga se anunció como el embrión del anillo ferroviario; la instalación que serviría como laboratorio, para la experimentación y el estudio de los trenes de alta velocidad que saldrían a rodar por este. Se licitó en julio de 2011, en la última etapa de Gobierno socialista, y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), ya bajo mandato del PP, dio por terminada la obra civil en junio del año pasado. Solo la construcción de las dos naves supuso una inversión de 6,6 millones, a lo que hay que sumar 3,5 millones más para equipamientos, según informó en aquellas fechas la empresa pública. Ambas partidas fueron cofinanciadas en gran parte por los fondos europeos Feder, con una inversión total prevista de más de 13 millones.

Esta instalación, que actualmente no tiene uso, está a expensas de la decisión que se tome sobre la construcción o no del circuito experimental en la Vega de Antequera,

que se encuentra sumido en la incertidumbre ante la falta de acuerdo entre Adif y las empresas que se podrían hacer cargo de su construcción y explotación.

Todavía no pueden entrar ni salir trenes, puesto que el haz de vías no está montado, según explicaron fuentes conocedoras del proyecto; y respecto a la maquinaria, aunque los contratos fueron adjudicados, meses atrás se le pidió a las empresas que no la llevaran hasta allí, para evitar robos. Con todo, existe vigilancia permanente en todo el recinto.

Al ser consultada por el cauce oficial sobre esta cuestión, desde la entidad estatal se limitaron a afirmar que el proyecto del anillo no está finalizado y, por tanto, el Centro Integral de Servicios Ferroviarios tiene también vigencia.

### Equipos de alta tecnología

La estructura, que se compone de dos grandes naves contiguas para ensayos y talleres de material ferroviario, está construida en terrenos propiedad de Adif en el entorno de la estación de Bobadilla. Tiene 220 metros de longitud y 19.140 metros cuadrados de superficie, con la previsión de albergar en la zona de taller un total de cuatro vías de tres hilos, tanto de ancho ibérico como internacional, con electrificación para pruebas.

A su vez, en la nave laboratorio se dibujaron dos carriles de cuatro hilos, de ancho ibérico, internacional y métrico. Conforme al plan inicial, allí se ubicará un gran pasillo que contendrá equipos de alta tecnología. Entre el material de última generación que se adquirió destaca

la que se anunció como la mayor bancada de ensayos ferroviarios existente en Europa.

Asimismo, contará con un banco de ensayo de descarga de rueda, una máquina que permite comprobar que los nuevos trenes pueden circular con seguridad por curvas, especialmente en los tramos de transición entre vías horizontales e inclinadas, o con defectos de nivelación. También está prevista una plataforma giratoria e inclinable, que se empleará para realizar mediciones cuando el convoy se encuentra inclinado. Para mover todo el material se emplearán ocho potentes puentes-grúa.

Cierra el conjunto una zona de ensayos singulares, próxima al CISF y a la vía convencional de Córdoba-

Málaga. Se trata de vías de tres carriles electrificadas, para la realización de ensayos de homologación (freno de estacionamiento, en vías en rampas elevadas, circulación en curva-contracurva, etc).

### Futuro incierto

Para dotar de energía a este recinto industrial, Adif llevó a cabo una subestación eléctrica nueva, a fin de garantizar que el suministro se hiciera con plenas garantías de seguridad y fiabilidad. En este caso sí está en uso, ya que da servicio a las circulaciones de la línea de ancho convencional Bobadilla-Málaga, aunque su cometido principal era atender a la futura demanda de energía del CISF, gracias a dos grupos de transformación y rectificación, y que sus-

tituyó a otra más antigua.

El año 2013 ha terminado sin que se produzca la segunda licitación de las obras del circuito de 58 kilómetros que se dibujó en la Vega (la mayor parte, dentro del término municipal de Antequera), después de que en verano se quedara desierto, por desacuerdo de los privados con las condiciones del contrato de colaboración público-privada que les proponía Adif.

Seis meses después de aquel hito, la posibilidad de que vuelva a salir no está clara, ya que la empresa pública rechaza acometerlo en solitario, y no logra el consenso con las empresas constructoras que inicialmente apostaron por explotarlo. Además de buscar un nuevo destino a las naves ya construidas, corren el riesgo de perderse los 215 millones de euros de fondos europeos que ya estaban autorizados para este fin.

Una de las opciones que ya contempla el Ministerio de Fomento es la posibilidad de que estos fondos —u otra partida con una cuantía similar— se destinen a inversiones productivas en la comarca.

## El PSOE exige a la ministra de Fomento que comparezca para aclarar la situación

### II LILLO

**MÁLAGA.** El Grupo Parlamentario Socialista registró ayer una solicitud para que la ministra de Fomento, Ana Pastor, comparezca y explique en el Congreso de los Diputados la situación del proyecto del anillo ferroviario y los planes del Gobierno al respecto, según anunciaron fuentes de esta formación.

La Comisión Ejecutiva Provincial del PSOE de Málaga tiene previsto aprobar en su reunión de hoy una resolución en la que urge al Mi-

nisterio de Fomento a que saque a concurso en el menor plazo posible la construcción y explotación de la infraestructura prevista en la comarca de Antequera. Al tiempo, reclamará que inicie las negociaciones con los responsables de la Unión Europea para lograr una moratoria con la UE y que no se pierdan los fondos Feder ya consignados.

### Punto de no retorno

«Estamos en un posible punto de no retorno con el proyecto del an-

illo ferroviario. El Gobierno tiene que mover ficha y lo tiene que hacer ya», afirman desde el PSOE malagueño, cuyo papel fue clave en la creación de esta infraestructura durante el anterior Gobierno, así como de que se instalara en esta provincia. Esta formación está convencida del calado económico de esta iniciativa, por lo que insiste en que Fomento vuelva a licitar el contrato, «pero esta vez dejando al margen las condiciones leoninas que disuadieron a las empresas».