

# La indecisión sobre el futuro del anillo ferroviario pone en riesgo 215 millones de fondos europeos



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

La posibilidad de que el proyecto vuelva a salir a concurso está cada vez más lejos por la falta de consenso con las empresas

El año termina sin que vuelva a licitar, mientras que se ha relevado a uno de los directivos de Adif que impulsaba su construcción

**MÁLAGA.** El futuro del anillo ferroviario de ensayos de alta velocidad previsto en la Vega de Antequera se complica, y con él, el destino de los 215 millones de fondos europeos que ya estaban autorizados para afrontar la mayor parte de la inversión. El año ha terminado sin que se produzca la segunda licitación del proyecto, tras quedar desierto por primera vez en verano. Y la posibilidad de que vuelva a salir está cada vez más lejos, por la falta de consenso entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el Ministerio de Fomento y las empresas constructoras que inicialmente apostaron por esta obra.

En cambio, si se ha producido el relevo de Antonio Berrios, quien, desde su anterior puesto de subdirector de Innovación y Desarrollo Tecnológico de Adif ha sido uno de los principales impulsores de su construcción. Se le ha destinado al área de Activos de Energía de la empresa pública. Fuentes de la entidad aseguraron que la decisión no tiene ninguna vinculación con el devenir de esta infraestructura, puesto que el equipo del departamento será el mismo; y lo enmarcaron en el proceso para la reorganización de la entidad.

Respecto a los fondos de la UE, el alcalde de Antequera, Manuel Barón, ya ha planteado en varias ocasiones la posibilidad de que esa partida -o una equivalente- se destine a proyectos de I+D para la comarca de Antequera. Y colectivos como la Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores (Asaja) aseguran, tras contactar con los organismos europeos, que es factible. En cambio, expertos del sector ponen de relieve que, en todo caso, tendrá que ser una nueva petición a los fondos Feder, ya que la actual se destinaba exclusivamente a este fin.

Los contactos que desde el verano hasta ahora se vienen produciendo entre representantes de Adif, primero, y del Ministerio de Fomento, en segundo término, con las cons-

tructoras que se interesaron en su día por esta iniciativa no han fructificado, al no existir un acuerdo sobre las condiciones del contrato de colaboración público-privada. A ello, se une la negativa de Fomento a llevarlo a cabo en solitario. Así las cosas, el año ha terminado con el proyecto totalmente estancado.

Tras quedar desierto el primer concurso, en agosto, se creó -tanto por la presión empresarial como por indicación del Ministerio- un grupo de trabajo entre altos directivos de Adif y representantes de las empresas, sobre todo de las grandes constructoras vinculadas a la patronal Seopan, en Madrid. Así lo expusieron fuentes cercanas a la negociación, según las cuáles los privados mostraron su

disposición a participar en el consorcio, pero siempre que se suavizara el pliego de condiciones, para hacerlo más asequible en plazos y en condiciones económicas.

#### Proyecto estancado

En cambio, en encuentros posteriores no se logró ningún avance, por lo que -siempre según estas fuentes- las compañías recurrieron directamente al Ministerio de Fomento, donde el anillo se mantiene como una opción viable. En este punto se encuentra actualmente el debate, aunque después de seis meses no ha trascendido ningún cambio sustancial en un sentido o en otro.

Este periódico contactó con empresas del sector ferroviario, que pi-

#### EL DATO

## 386,2

millones es el presupuesto total del anillo ferroviario de ensayos previsto en la Vega de Antequera, para crear un circuito de pruebas de muy alta velocidad, de 57,9 kilómetros. De estos, 215 millones parten de los fondos Feder de la UE y otros 100 millones de un préstamo europeo. El resto lo tendrían que poner los socios privados, entre los que se negocia fundamentalmente con algunas de las grandes constructoras nacionales, asociadas en la patronal Seopan.

dieron no ser citadas aunque reconocieron que en estos momentos son ajenas a tales contactos. Del mismo modo, un portavoz de Seopan declinó hacer declaraciones al respecto mientras las negociaciones estén abiertas.

Sin embargo, otras fuentes próximas a Adif aportaron una versión distinta y responsabilizaron a los privados de no dar un paso adelante para implicarse de lleno en esta infraestructura, en la que tendrían que hacer frente a una parte de la financiación; así como asumir la responsabilidad de su explotación comercial a largo plazo. Los consultados reconocieron abiertamente que en estos momentos no se ve a corto plazo la posibilidad de una nueva licitación.



Tren laboratorio de Adif para pruebas en la vía, estacionado en la base de Bobadilla, en Antequera. :: SUR

## Barón: «Si en cinco meses no ha habido acuerdo ya es complicado que llegue»

El alcalde de Antequera aboga por agotar todas las vías de negociación antes de plantear posibles alternativas para los fondos europeos

II. LILLO

**MÁLAGA.** «Si en cinco meses no ha habido acuerdo ya es complicado que llegue». El alcalde de Antequera, Manuel Barón, es uno de los responsables del PP de la provincia

que más se ha implicado en este proyecto (la mayor parte se construiría dentro de su término municipal), y no escondió las dudas sobre su futuro, después de que las conversaciones entre el Ministerio de Fomento y las empresas hayan resultado hasta ahora infructuosas.

Con todo, abogó por agotar todas las vías de negociación antes de plantear posibles alternativas para que no se pierdan los 215 millones de ayudas de la UE que estaban destinados a este fin. «En caso contrario, hay opciones para destinar esos

fondos a inversiones productivas en la comarca», recalcó.

El regidor antequerano aseguró que Adif ha flexibilizado las condiciones y los plazos iniciales para tratar de captar posibles socios que se hagan cargo de la construcción y explotación, «pero las empresas tienen que mostrar interés, porque no se puede sacar otra vez a concurso sin la seguridad de que hay ofertas. Ahora tienen que dar el paso adelante».

Según su testimonio, los contactos entre ambas partes siguen, pero

agregó que éstos no se pueden basar en que todos los gastos los ponga Adif: «No puede ser una instalación fantasma; el proyecto tiene que tener sentido y un plan de negocio, que lo tienen que hacer las empresas. Si van a explotar esa instalación tienen que poner sobre la mesa qué inversión van a hacer, y eso que Adif paga casi el 100%».

A este respecto, Manuel Barón aclaró que la ministra le trasladó el pasado verano su intención de volver a licitar las obras -y se fijó como plazo para ello el de final de año- «pero sólo si había interés». El mismo se mostró a favor de seguir adelante con el anillo, aunque bajo esa misma premisa de contar con el respaldo del sector constructivo y ferroviario, que será el que le dé el valor productivo a la inversión.