

Europa dice no al tren litoral

El Consejo de ministros de Transportes de la UE apoya financiar el corredor mediterráneo que irá por Antequera, pero rechaza la propuesta costera

Fomento reconoce el contratiempo pero asegura que seguirá negociando para que se incluya



IGNACIO LILLO
@lillo@diariosur.es

MÁLAGA. El tren litoral ha perdido la primera batalla en Europa. El Consejo de ministros de Transportes de la UE respaldó ayer la propuesta de la Comisión Europea tal y como quedó diseñada con el anterior Gobierno de España, lo que supone la inclusión entre las prioridades de financiación del corredor ferroviario mediterráneo, para pasajeros y mercancías, que tendrá uno de sus ejes

en Antequera. En cambio, rechazó abrir de nuevo el debate para incluir las últimas propuestas del Ministerio de Fomento, entre las que destaca, por su repercusión en Málaga, un eje costero, desde Almería hasta Algeciras, y que podría convertirse en el embrión de una conexión por tren hasta Marbella y Estepona.

Los 27 alcanzaron ayer un acuerdo sobre los proyectos prioritarios

de la Red Europea de Transporte, esto es, aquellos que recibirán fondos comunitarios (entre el 20 y el 40% de su coste), y que, en el caso de España, ha incluido los corredores mediterráneo y atlántico. En este sentido, la ministra Ana Pastor mostró su oposición a la negativa por parte del comisario europeo de Transporte, Siim Kallas, de incluir varias mejoras, entre las que se encuentran, además de la propuesta, los nuevos accesos al aeropuerto de Málaga.

La última propuesta (la que incluía el recorrido costero) se remitió a la UE semanas atrás y, según fuentes del Ministerio de Fomento, no se ha incluido en el orden del día, de manera que solo se ha vota-

do el plan anterior, que data de octubre del año pasado. Aunque en Madrid reconocen que no es una buena noticia, recalcan que el proceso sigue en marcha, para lo que se presentarán enmiendas en el Parlamento europeo.

«El Gobierno de España no puede compartir la propuesta actual de la Comisión porque con ella no se asegura el acceso equilibrado de to-

das las regiones al espacio europeo, al quedar excluidos algunos itinerarios y algunos nodos que para nosotros son fundamentales y vertebradores», dijo la ministra al término de la reunión. «Nuestros eurodiputados van a seguir defendiéndolo», aseguró, y añadió: «Nos quedan todavía unos meses de trabajo muy intenso y a ello nos vamos a dedicar en las próximas fechas».

El comisario de Transportes se mostró dispuesto a ajustar elementos «menores» en la lista de peticiones de España pero rechazó iniciar todo el proceso de nuevo. «Tuviéramos negociaciones muy difíciles con el entonces ministro (José) Blanco y llegamos a un acuerdo. Algunos elementos no pueden cambiarse. No podemos crear el precedente de iniciar de nuevo las negociaciones sobre la red».

En cambio, el trazado ferroviario que ya tiene las bendiciones de la UE supondrá importantes beneficios para la provincia, en especial para Antequera, que verá reforzada su posición como uno de los principales nudos de transportes y comunicaciones de Europa. El diseño actual de la infraestructura contem-

El trazado aprobado convertirá a Antequera en un nudo europeo de transportes

El mapa de las conexiones ferroviarias

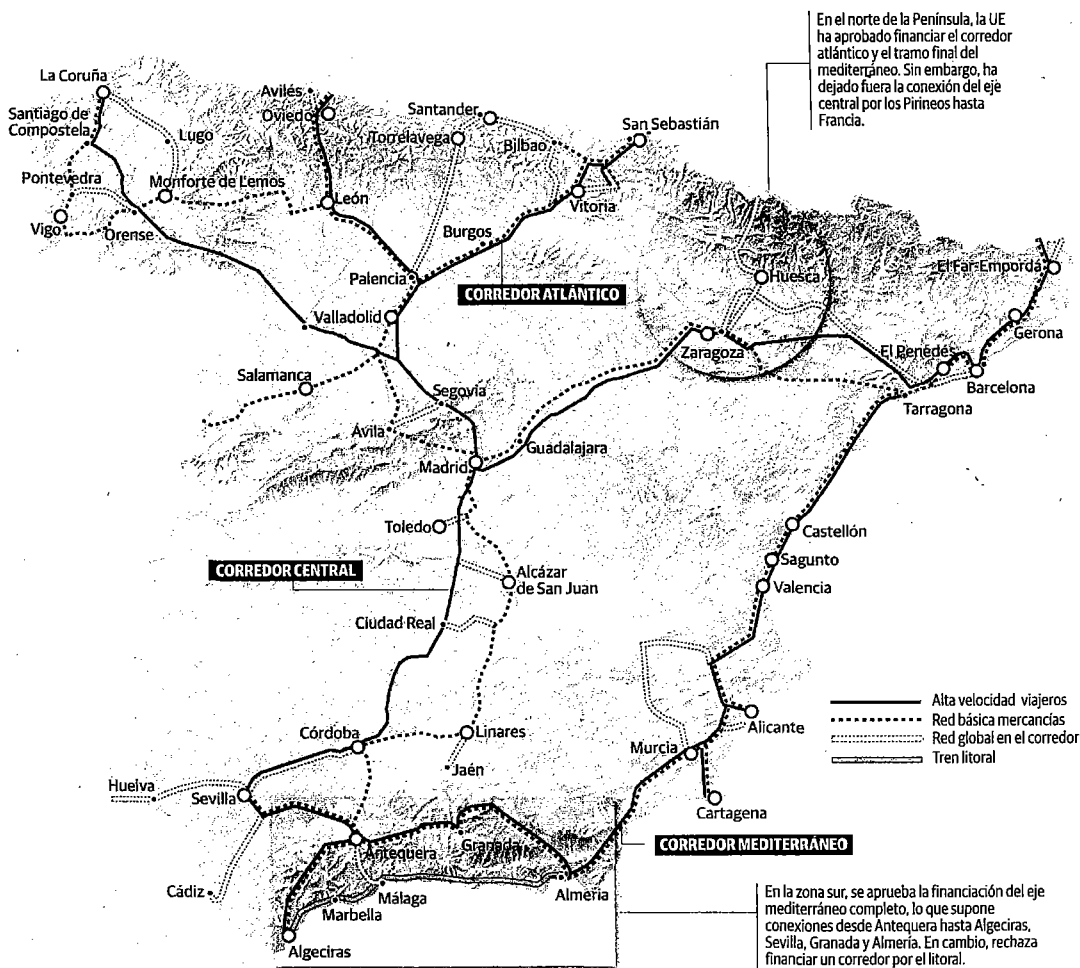


GRÁFICO ANTONIO TORRES

PUNTO DE VISTA

UN TREN DE FUTURO

J. VICENTE ASTORGA



La ministra Ana Pastor regresó ayer de Bruselas con un portazo, europeo y educado, a sus pretensiones (corredor central y túnel bajo el Pirineo aragonés, más esa cesta de guiños periféricos en forma de conexiones con aeropuertos como Málaga). El Gobierno tendrá que seguir pegando a la puerta de la UE para revisar el catálogo de proyectos que el ministro Blanco planteó a Bruselas en octubre como prioritarios. El corredor mediterráneo estará en la posición de salida, pero seguirá dando esquinazo a la Costa del Sol y a su corredor litoral, que pueden quedar fuera de circulación por varios años. La satisfacción 'mediterránea' con membrete de la Comisión va desde el Ampurdán hasta Almería y se vuelve decepción costera a partir de ahí, con forma de arco interior hasta Algeciras y tangente en Antequera, un trazado de lógica indiscutible, pero no incompatible con un eje ferroviario en la costa. En el actual calendario español de los proyectos transeuropeos -50.000 millones y horizonte año 2030- el tiempo es problema y ventaja. La hoja de ruta incluye revisiones, una 'TTV' que acabará por rendirse a la evidencia de que el cogollo del dinamismo andaluz -entre Algeciras a Almería- necesita ese tren que ya acarician Murcia, Valencia y Cataluña.