

## Málaga

# Fomento estudia la viabilidad económica de la ampliación del Cercanías a Estepona

► El Ministerio termina los estudios de demanda y trabaja en las propuestas de trazado para retomar el proyecto a medio plazo

MIGUEL FERRARY MÁLAGA

► @miguel ferrary

■ La ampliación del Cercanías hasta Estepona ha vuelto a la palestra. La ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció ayer que el Ministerio sigue trabajando en este proyecto, que permitiría conectar por tren Marbella y Estepona.

De hecho, Pastor anunció ayer, durante el acto de inauguración del metro de Málaga, que se han completado los estudios de demanda y las propuestas de trazado alternativo, con idea de analizar ahora la viabilidad económica. Este será el último paso antes de tomar una decisión definitiva sobre el futuro de este proyecto ferroviario.

«Continuamos avanzando» en la ampliación del Cercanías a Marbella y Estepona y cumplir así con este compromiso, insistió Pastor, quien detalló que ya se ha completado el análisis del diagnóstico de movilidad y se han recopilado todos los datos del corredor.

Con estos datos, el Ministerio de Fomento está terminando de plantear las alternativas de trazado que permitan la ejecución de este tren litoral, sorteando una costa muy urbanizada pero a la que tiene que dar también un servicio de transporte adecuado a la posible demanda. De fondo está asegurar la viabilidad económico-financiera, clave para poner en marcha la redacción de los proyectos de obra y licitar las obras invitando a la colaboración privada en la gestión.

La ministra ya anunció el pa-

**Fomento está terminando de plantear las alternativas de trazado que permitan la ejecución de este tren litoral**

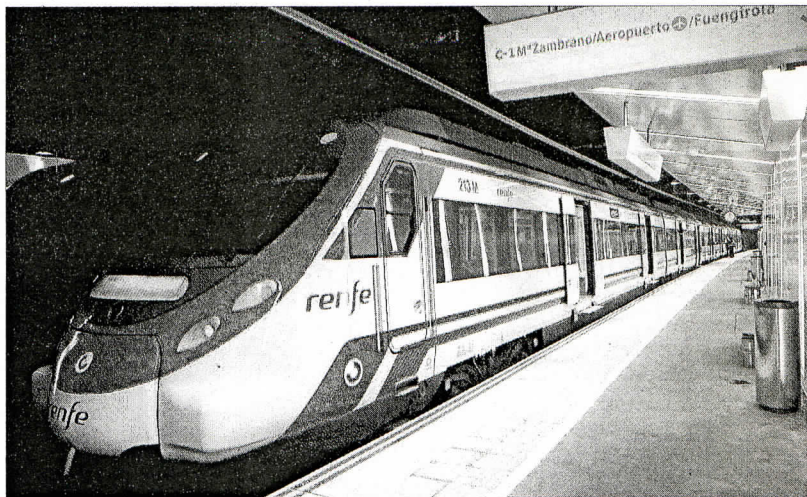
**La viabilidad económica-financiera será clave para retomar este proyecto e invitar a la iniciativa privada**

sado mes de marzo, con motivo de la inauguración del acceso Sur al aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, que el Gobierno estaba trabajando en el estudio de viabilidad técnica para ampliar la línea del tren de Cercanías hasta Marbella-Estepona.

«Málaga está muy presente en la agenda de trabajo de Mariano Rajoy» e hizo hincapié en su «compromiso» y el del Ejecutivo con Andalucía, con la Costa del Sol y con Málaga. Así, reconoció que la ampliación de esta línea del Cercanías es una demanda histórica de la provincia.

Actualmente el Cercanías Málaga-Fuengirola mueve cerca de 9,6 millones de pasajeros al año, con una frecuencia de paso de un tren cada veinte minutos, después de que en 2011 se redujera de los 30 minutos que había tradicionalmente.

La ampliación del Cercanías es un proyecto del que la Junta de Andalucía llegó a licitar la construcción del primer tramo, aunque nunca se ejecutó y fue el Ministerio de Fomento quien retomó la actuación en 2011. Esta línea tendría unos 56 kilómetros entre Fuengirola y Estepona, del que la mayoría tendría que ir soterrado.



Uno de los trenes de cercanías que cubren la línea con Fuengirola. GREGORIO TORRES

## PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y VIVIENDAS (PITVI)

### Del corredor de Alta Velocidad a extender el Cercanías

► El Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), que marca la agenda de obras del Ministerio de Fomento hasta 2024, no incluye la ampliación del Cercanías a Estepona, pero sí la conexión entre Almería, Málaga y Algeciras «por la costa» dentro de las nuevas inversiones en Alta Velocidad. Esta inversión se enmarcaría dentro del Corredor Mediterráneo por la costa, que se quedó fuera de las priorida-

des inversoras de la UE.

No obstante, el abandono de esta línea costera de Alta Velocidad parece que ha dado alas a la ampliación del Cercanías a Marbella y Estepona, que había quedado en suspenso tras el abandono de la Junta de Andalucía —que lideraba el proyecto— de la inversión y el acuerdo de noviembre de 2011 para su cesión al Ministerio de Fomento para que liderara el proyecto mediante la creación de una sociedad mixta.

La actuación supondría ampliar el Cercanías en otros 56 kilómetros, una cifra que casi triplicaría a la ac-

tual conexión Málaga-Fuengirola, con 31 kilómetros de longitud.

La mayor dificultad de este proyecto es la orografía del terreno, con la Sierra Blanca, y el enorme desarrollo urbano de los terrenos por donde iría esta línea. De hecho, los primeros estudios contemplaban un 90% del trazado bajo tierra, con un coste que rondaría los 4.500 millones de euros.

Los primeros estudios de demanda hablan de 100 millones de usuarios al año, una cifra que parece descomunal si se tiene en cuenta que el actual Málaga-Fuengirola mueve 9,6 millones de pasajeros.