

# Un tren por la vía rápida

**Empresarios, urbanistas y el sector turístico urgen a las administraciones que impulsen ya una línea ferroviaria que recorra toda la Costa del Sol**



**FRANCISCO JIMÉNEZ**  
✉ pjimenez@diariosur.es

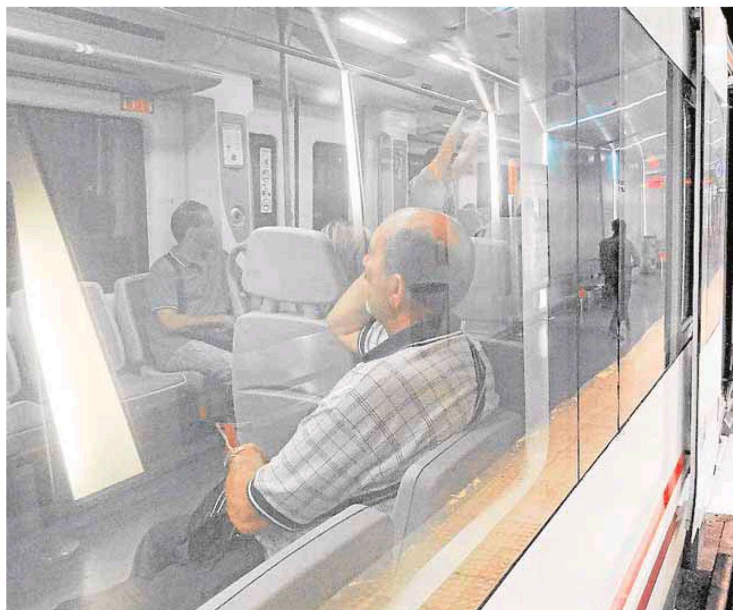
**Coinciden en que para ser competitivo tiene que ser rápido, con paradas en los núcleos urbanos y conexión directa con el aeropuerto**

**MÁLAGA.** Ha llegado el momento de dejar atrás las palabras y pasar de una vez por todas a los hechos. Ése es el mensaje unánime que empresarios, urbanistas, constructores, hoteleros, alcaldes e incluso partidos políticos de distintos colores lanzan a los gobiernos central y autonómico para que, después de años guardada en el cajón de los grandes proyectos olvidados, impulsen de forma definitiva la conexión ferroviaria hasta Marbella y Estepona, bien sea bajo la marca de tren litoral que plantea la Junta bien mediante la prolongación del Cercanías Málaga-Fuengirola que estudia el Ministerio de Fomento. Independientemente de cuál sea la propuesta que cobre cuerpo, en lo que sí que coinciden los representantes de la sociedad civil malagueña consultados por SUR es en el impacto social y económico que supondría esta infraestructura. Destacan en este sentido tanto el salto cualitativo que darían las co-

municaciones de la Costa del Sol (limitadas actualmente a una carretera nacional reconvertida en autovía con tramos en los que no se pueden superar los 80 km/h y a una autopista de peaje) además del plus de competitividad que esta infraestructura aportaría a la economía de la provincia en todos los ámbitos, y muy especialmente en el turístico. De ahí que también pongan el acento en que, aunque sea más a largo plazo, también se contemple su extensión a la franja oriental.

«Es un proyecto vital para el desarrollo de la Costa del Sol, así que lo único que esperamos y deseamos es que se pongan a trabajar ya para que sea una realidad cuanto antes», afirma el presidente de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA), Javier González de Lara, quien remarca la «puesta firme y decidida de los empresarios» por este proyecto, considerado por la patronal una prioridad como así se lo hicieron saber a la presidenta andaluza, Susana Díaz, cuando exigieron su inclusión en el paquete de actuaciones susceptibles de ser cofinanciadas con fondos europeos a través del denominado Plan Juncker, aunque también se requerirá capital privado (el tren litoral se valoró en unos cinco mil millones). A su juicio, «la llegada del tren al corazón de la Costa le daría un factor de competitividad inmenso y difícil de combatir por otras zonas turísticas de España».

Unas palabras que suscitan los representantes de la industria turística. «Si queremos ser competitivos hoy en día tenemos que serlo tam-



El Cercanías Málaga-Fuengirola es la única conexión ferroviaria del litoral malagueño. :: FERNANDO GONZÁLEZ

bién en infraestructuras. Ya lo somos por carretera, por el AVE y por el aeropuerto, pero nos falta serlo por tren. Para el sector sería fundamental, porque no se entiende que un destino maduro como el nuestro no tenga una conexión ferroviaria entre dos núcleos tan importantes como el aeropuerto y Marbella y toda su área de influencia», apunta el presidente de la Asociación de Empresarios Hoteleros (Aehcos), José Carlos Escrivano. Desde Marbella, la patronal también recibe con los brazos abier-

**Los expertos también proponen que se estudie su llegada a la Axarquía**

tos los compromisos de Gobierno y Junta, aunque con cautela. «Se trata de un paso importante, pero es el primero de muchos que habrá que dar después. Lo verdaderamente importante es que se cumpla», precisa el presidente del Centro de Iniciativas Turísticas, Juan José González.

## La hora del tren

Sobre la necesidad de encauzar esta actuación, el urbanista Ángel Asenjo lo tiene claro. «Es la obra que toca ahora en la provincia. Igual que llegó el momento de renovar la estación de trenes, ampliar el aeropuerto, mejorar el puerto y crear más carreteras, lo evidente es que ahora nos falta un tren litoral», esgrime el arquitecto, incidiendo en que a su «evidente valor turístico también se suma el efecto vertebrador que supondrá para las relaciones comerciales y de servicios al conectar no solo la provincia sino también la red andaluza».

Si contundente a una línea ferroviaria que recorra el litoral, pero siempre que cumpla tres directrices básicas para garantizar su éxito: un tiempo de paso competitivo, llegar a los núcleos urbanos y tener conexión con el aeropuerto. «Si se hace extendiendo el Cercanías o con un trazado nuevo deben resolverse con los estudios, pero esas tres condiciones son fundamentales para conseguir lo que se está buscando, que es dar respuesta a un problema de transporte en la Costa del Sol occidental», valora el decano del Colegio de Arquitectos, Antonio Vargas. Sobre esta cuestión, también pone el acento en que la decisión debe adoptarse cuanto antes para que los municipios vayan haciendo las reservas de suelo. «Nos hemos pasado años construyendo la Costa sin hablar del tren y ahora nos encontramos con la falta de sue-

lo y expropiaciones que pueden ser muy costosas», advierte.

En términos similares se expresa el arquitecto Salvador Moreno Peralta al lamentar «la histórica cortadía de miras y cicatería de quienes planificaron la línea hasta Fuengirola», que además es la más rentable de la red estatal de Cercanías. «El problema aquí es que todas las infraestructuras se han ido haciendo detrás de la demanda por una falta de confianza institucional en la potencia del turismo como primer sector productivo, dejándolo a la aventura del sector privado. Pasó con la carretera de Las Pedrizas, el desdoblamiento de la N-340, luego con la autovía, el puerto o el mismo aeropuerto y ahora sucede con la conexión ferroviaria. Ahora es difícil y costoso, pero la pena es que se ha perdido mucho tiempo y dinero en obras menos importantes como aeropuertos sin aviones y estaciones de AVE sin pasajeros», reprocha Moreno Peralta, para quien «la conjunción entre un aeropuerto y un tren litoral que vaya de un extremo al otro de la provincia es un argumento absolutamente clave para la definición del modelo turístico de la Costa del Sol».

Pese a las complejidades técnicas y económicas, los constructores también confían en que esta vez sea la definitiva. «Por desgracia, estamos acostumbrados a que muchas palabras nunca se reflejen en los hechos, pero ahora que los gobiernos de Madrid y Andalucía lo han planteado es el momento idóneo para que le den el empujón que necesitan», urge el presidente de la Asociación de Constructores y Promotores (ACP), José Prado, para quien la falta de una conexión ferroviaria entre todo el litoral de este a oeste «es una asignatura pendiente solo comparable al saneamiento integral de las aguas residuales».

## Un compromiso de Gobierno y Junta al que le falta el empujón definitivo

✉ F. J.

**MÁLAGA.** En su última visita a la capital, Susana Díaz reconocía hace unas semanas que «es difícil imaginar una inversión más rentable en Málaga que el tren litoral». El testigo de este compromiso lo tomará el nuevo gobierno que salga de las elecciones autonómicas del próximo 22 de marzo, pero lo que sí que ha dejado hecha la presidenta andaluza es su petición formal al Gobierno central de 3.900 millones de euros dentro de los fondos

del Plan Juncker de la UE para construir esta infraestructura. Una actuación que ha sido desempolvada por el Ejecutivo regional cinco años después de que la abandonara cuando ya se había adjudicado el primer tramo por la incapacidad de asumir ya en plena crisis una inversión de cinco mil millones.

Ante este estancamiento que ha condenado a Marbella a ser la única gran ciudad del país sin una comunicación por tren, la ministra de Fomento también ha aprove-

chado sus últimas visitas a Málaga para comprometerse a impulsar la prolongación del Cercanías desde Fuengirola hasta Estepona. Hace dos semanas, Ana Pastor garantizó que antes de abril se dará a conocer el estudio técnico que determinará el trazado del corredor ferroviario, con el objetivo de que la redacción del proyecto de construcción del recorrido que se considere más viable pueda iniciarse este mismo año. Lo que también está en el aire es su financiación.

