

El tren a Marbella, la eterna promesa incumplida

El ministro de Fomento se enfrenta por primera vez hoy en Málaga a los numerosos interrogantes que dejó su antecesora, Ana Pastor

:: IGNACIO LILLO

MÁLAGA. El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, accedió al cargo en noviembre pasado, cuando sustituyó a Ana Pastor. Hoy visita Málaga por primera vez desde su nombramiento, donde participará en un foro organizado por Europa Press, y en el que tendrá que responder a los numerosos interrogantes que dejó su antecesora acerca del estado de la tramitación del tren a Marbella, la única ciudad de España de más de 100.000 habitantes que no tiene ferrocarril.

Las últimas noticias eran que Fomento estaba realizando el estudio informativo y analizando distintas alternativas, sobre la base de la propuesta para prolongar el Cercanías. Los dos itinerarios posibles irían por la costa o por el interior, con un coste de unos 4.000 millones de euros para la primera; y de entre 1.000 y 2.000 millones para la segunda (según llegue hasta Marbella o Estepona). El trabajo tenía dos fases, primero para fijar los trazados, y después bajar al detalle, con un inventario de edificios, afecciones por ruidos y una cartografía actualizada. Así fue durante toda la anterior legislatura, en la que no se produjo ningún avance.

En los últimos meses ha surgido un creciente movimiento ciudadano y cívico en Málaga y la Costa del Sol, en el que participa el alcalde de la capital, Francisco de la Torre; la asociación de hoteleros (Aehcos); la asociación Cívica; los clubes rotarios y diversos colectivos empresariales y sociales, que demandan

que se lleve a cabo un trazado nuevo e independiente desde el Aeropuerto hasta la ciudad marbellí, la única opción que sería competitiva frente al coche particular.

La historia del tren de la Costa es una sucesión de promesas incumplidas, desde que inicia su andadura en la década de los 90. La primera etapa corresponde a la Junta, que en 1999 anuncia que iba a sacar a concurso un estudio de transporte en el corredor costero que incluía la prolongación del tren de Cercanías a toda la Costa del Sol.

Ya en 2003, el Gobierno central, a través del entonces ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, dice a su vez que ha encargado a la Dirección de Ferrocarriles el

proyecto de prolongación del Cercanías hasta Marbella. Junta y Estado hacen cada uno la guerra por su cuenta, pero ninguno llega a concretar nada. El tren litoral del Gobierno andaluz –una propuesta muy ambiciosa, con trenes de velocidad alta– llegó a tener el primer tramo de obra adjudicado, entre Las Lagunas y La Cala de Mijas, con un presupuesto de 163 millones de euros y un plazo de 42 meses. Fue en

Durante la pasada legislatura no se produjo ningún avance firme en esta infraestructura

marzo de 2009, pero las obras nunca empezaron.

Ante la incapacidad de la Junta, ya es el Gobierno el único que sigue dando pasos –sólo sobre el papel– para tratar de prolongar el Cercanías, que es su apuesta, desde Fuengirola hasta Marbella, lo que daría tiempos de trayecto en el entorno de una hora y cuarto (haciendo sólo las principales paradas), que no serían competitivos frente al vehículo particular. En 2012 se incluye en los Presupuestos del Estado una partida de 682.000 euros para la redacción de un estudio sobre esta posibilidad.

Ese mismo año, en un foro organizado por SUR, la entonces ministra, Ana Pastor, se compromete a impulsar la extensión del Cercanías y a encargar un estudio sobre la viabilidad de la actuación. Incluso anuncia, de nuevo en Málaga, que durante el primer trimestre de ese año (2015) se presentaría el resultado del estudio realizado por Fomento sobre su viabilidad, el trazado y la financiación. Y hasta hoy...



Estación del Cercanías en los Álamos. :: FERNANDO GONZÁLEZ