



La Junta llegó a adjudicar el diseño de las estaciones. :: SUR



En los apeaderos primaba la luz natural. :: SUR

ropa sino por el enlace con el aeropuerto de Málaga», valoró sobre el proyecto del tren ferroviario; que de momento se ha quedado en el aire a la espera de que el Gobierno español convenga a la Unión Europea.

A quien más les preocupa este traspás es a los vecinos, que a aunque fuera a varios años vista empezaban a atisbar el perfil de un tren a lo lejos. «Ha sido un varapalo porque aunque sabemos que no iba a ser en tres días Marbella no puede seguir desconectada de Málaga», se lamentó Manuel Sánchez, presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Marbella y San Pedro Alcántara. Censuró que en el siglo XXI la principal vía de comunicación sea una carretera nacional donde el límite de velocidad es de 80 kilómetros por hora, «lo que estrangula el tráfico». «El tren económico de Andalucía es la Costa del Sol y necesita el tren, así que espero que vuelvan a insistir», confió.

Desde la vecina Estepona, que también estaba incluida en los pri-

mitivos proyectos redactados por la Junta, la concejala de Presidencia del Ayuntamiento, Ana Velasco, dijo estar «decepcionada» porque la localidad se quede fuera y aseguró que el Ayuntamiento «hará todo lo que sea posible» para solicitar esta infraestructura. La edil consideró que es especialmente necesaria porque el municipio «tiene un nivel de comunicación muy escaso. A día de hoy los turistas que llegan al aeropuerto solo pueden acudir al municipio en taxi o autobús y con un tren se ganaría en rapidez y comodidad».

Su reflexión es válida para Estepona y para toda la Costa del Sol, que lleva décadas clamando por un tren que acerque Málaga con Marbella, la capital con la locomotora del turismo en Andalucía. La primera vez que se oyeron cantos de sirena fue hace doce años. El expresidente de la Junta, Manuel Chaves, prometió alargar el Cercanías hasta Estepona. Pasaron varios años, se redactaron a su ritmo varios proyectos e incluso se llegó a adjudicar un tramo pero nunca llegó a asomarse una máquina por los terrenos,

más allá de las que se encargaron de hacer las prospecciones. El ferrocarril no llegó a pisar el acelerador ni siquiera a rozarlo. Solventado el problema técnico, al que durante años nadie se atrevía a plantarle cara: la orografía y la urbanización del litoral, lo que obligaba a que el grueso de los 53,2 kilómetros de trazado fueran bajo tierra, el principal escollo era cómo financiar los 4.000 millones en que había cuantificado la actuación.

Bajo tierra

Lo curioso es que en marzo de 2009 el Gobierno andaluz ya había dado un paso de gigante. Había adjudicado el primer tramo, entre La Cala de Mijas y Las Lagunas. Cuatro kilómetros a lo largo de dos túneles que costarían 164,7 millones de euros y necesitarían de 42 meses de obras. Más allá del anuncio de que se le había encomendado la actuación a la Ute compuesta por Azvi y Ferrovial, nunca más se supo. El de La Cala de Mijas-Las Lagunas era uno de los subtramos de los tres tramos en que se dividieron los 53,2 kilómetros para la redacción de proyectos: uno entre Fuengirola y Los Monteros, en Marbella; un segundo entre Los Monteros y San Pedro Alcántara; y el último entre San Pedro Alcántara y Estepona.

A ninguna estación de las 14 que estaban previstas les faltaría traspase. Según un estudio de la Junta, la demanda estimada es de unos 100 millones de viajes al año, gracias sobre todo a que el trayecto entre Estepona y Marbella se cubrirá en 20 minutos y el de Marbella y Fuengirola, en solo 17,5 minutos. Pero la crisis dejó empanatado el esperado tren litoral. La Junta pidió auxilio a Fomento, que tenía encomendado desdoblarse el tramo entre Málaga y Fuengirola, y se unieron para buscar financiación privada. Ahora, el Ministerio de Fomento, de la mano del PP, la busca en Europa. De momento con resultado negativo.

En esta información han colaborado: Ignacio Lillo, Francisco Jiménez y Selene Vega.

El tren litoral no volverá a entrar en la agenda de la UE hasta junio

Una eurodiputada española participará en las ponencias sobre transporte que se presentarán ante el Parlamento europeo

IGNACIO LILLO

MÁLAGA. Tras la negativa de la UE a tener en cuenta la nueva propuesta del Ministerio de Fomento español sobre las redes transeuropeas de transporte que pueden ser objeto de financiación, se abre un proceso parlamentario largo, que, en el mejor de los casos, podría dar lugar a un cambio de criterio a finales de este año. De momento, el siguiente hito se producirá previsiblemente en junio, cuando se presenten los informes que darán pie al debate en la Eurocámara.

Se redactarán dos documentos en el seno de la Comisión de Transporte, uno relativo al mapa de las comunicaciones y otro específico sobre las cifras económicas de estas infraestructuras. Cada uno estará elaborado por dos ponentes de distintas nacionalidades y grupos políticos, y entre ellos se encuentra Inés Ayala, eurodiputada aragonesa del Grupo Socialista, según informó ayer un miembro de su equipo en Bruselas. Este tema será objeto de debate en la Comisión y, cuando lleguen a unas con-

clusiones, deberán presentar un informe a todo el pleno que contenga recomendaciones y proponga enmiendas, que serán objeto de votación. Para llegar a este punto habrá que esperar inicialmente hasta finales de año.

Trabajo desde Málaga

Consciente de estos plazos, el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, consideró que era pronto para poder conseguir el cambio (en referencia al intento que hizo el jueves la titular de Fomento, Ana Pastor, en el Consejo de ministros de Transportes de la UE). «La perspectiva es de más meses, para plantear las propuestas en las cuáles estamos trabajando desde Málaga con Ferrmed (consorcio dedicado a la promoción de las redes transeuropeas de transporte), donde esos estudios, que están en marcha, servirán para que podamos cambiar la posición, en coordinación con el Gobierno nacional y el Gobierno regional futuro del PP», dijo De la Torre.

A su juicio, hay tiempo razonable para plantear estudios y reflexionar sobre el tema, con «propuestas nuevas, bien fundamentadas, con más datos», y consideró que este plazo se extenderá, al menos, hasta verano u otoño de este año. «Espero que lo consigamos, sin perjuicio del trazado interior andaluz, por Antequera».

En términos similares, el presidente de la Diputación de Málaga, Elías Bendodo, consideró que este intento había sido solo el principio: «La UE ya conoce la voluntad del Gobierno de España de que se tenga en cuenta el trazado por el litoral, el partido acaba de empezar y ahora nos tocará pelear con uñas y dientes en Europa para volver a deshacer el entuerto que no dejó el gobierno socialista, dejando fuera a Málaga del tren del futuro. El PP lo corrigió en cuanto pudo y espero que en los próximos meses se pueda reconducir».

Habrá que redactar un nuevo informe y debatirlo en la Comisión específica

La votación de las enmiendas en el Parlamento europeo se hará a finales de año

Ana Velasco
Edil de Presidencia Estepona

«Sería fundamental para el turismo»

«Estepona tiene un nivel de comunicación muy escaso y el transporte se beneficiaría mucho. La puesta en marcha de una línea ferroviaria así es fundamental para la imagen turística».



Francisco de la Torre
Alcalde de Málaga

«Hay tiempo para hacer propuestas»

«Hay tiempo para plantear las propuestas en las cuáles estamos trabajando desde Málaga con Ferrmed; esos estudios de Ferrmed; esos estudios de Ferrmed que nos podíamos cambiar la posición».



Josefina Cruz
Consejera de Obras Públicas

«Intento ingenuo y electoralista»

«La ministra Ana Pastor ha mostrado gran ingenuidad o ha hecho un intento electoralista de mover lo que han negociado 27 países durante dos años, que no se puede modificar unilateralmente».



Elías Bendodo
Presidente de la Diputación

«El partido acaba de empezar»

«El partido acaba de empezar y ahora nos tocará pelear en Europa para volver a deshacer el entuerto que no dejó el gobierno socialista, dejando fuera a Málaga del tren del futuro».



José Alba
Ingeniero de Caminos

«Prolongar el Cercanías»

«Hay que dar una solución a cada problema y no mezclar los temas. El corredor litoral debe hacerse desde el punto de vista de los viajeros, prolongando el tren de Cercanías».

