



Prolongar el tren de Cercanías desde Fuengirola hasta Marbella se ha convertido en uno de los principales retos para el Ministerio de Fomento. :: SUR

La Junta ofrece a Fomento los estudios para llevar el Cercanías hasta Marbella



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

Obras Públicas dispone desde 2008 de un proyecto ferroviario en subterráneo de 35 kilómetros, que tuvo un coste de 13 millones

MÁLAGA. La propuesta del Ministerio de Fomento, incluida en los Presupuestos Generales del Estado, de un estudio informativo para prolongar el Cercanías desde Fuengirola hasta Marbella ha encontrado una rápida respuesta por parte de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. Este organismo se ha comprometido a entregarle al Ejecutivo central el enorme caudal de conocimientos que se han obtenido a lo largo de casi una década de estudios y proyectos para diseñar el tren litoral, y que han supuesto una inversión de 13 millones de euros.

Hay que aclarar que las iniciativas de las dos administraciones no son iguales, puesto que los responsables autonómicos apuestan por llevar hasta Estepona dos tipos de trenes (uno de alta velocidad y otro de corta distancia), mientras que Fomento aboga, de momento, por prolongar solo el Cercanías hasta Marbella. Sin em-

bargo, fuentes de la Consejería aseguran que ambos tienen muchos elementos comunes, y se podría decir que la última propuesta es una especie de versión reducida (adaptada a la crisis) de la original.

La primera clave –y que determina todo el desarrollo posterior– es que Obras Públicas ya pudo constatar que la única forma de llevar un corredor ferroviario hasta la localidad es de forma soterrada. Ya fuera para un AVE o para un tren convencional, el trazado debía discurrir en paralelo a la carretera A-7, junto al lateral norte. Salvo en el trazado por los cascos urbanos, para instalar las estaciones, donde se utiliza el espacio de las avenidas más amplias. En ningún caso se trabajaría debajo de viviendas, aunque el corredor sí afectaba a algún equipamiento y a espacios al aire libre. En su momento se estudió la opción únicamente de lle-

LA CIFRA

2.742

millones es el coste estimado por Obras Públicas para construir un túnel ferroviario desde Fuengirola hasta Marbella.

var un tren convencional en superficie, pero se constató que era imposible, a causa de la aglomeración urbanística. «Por eso se proyecta en subterráneo, porque no hay otra forma, ni siquiera en vía única», comentan fuentes de este departamento.

Otra incógnita resuelta es el método constructivo, para lo que ya se determinó que el más adecuado a la orografía, el tipo de terreno y el trazado era la tuneladora (salvo en las estaciones, que se harían con muros

pantalla). Al margen de las dimensiones del túnel (sería más pequeño si solo tiene que pasar el Cercanías) este aspecto tampoco tendría por qué variar sustancialmente.

Triple proyecto

La Consejería de Obras Públicas cuenta con un estudio informativo; tres proyectos constructivos, realizados por algunos de los principales estudios de ingeniería de España y listos para licitar las obras; y un estudio de demanda, que llevó a cabo el despacho BB&J Consult, que dirige el ingeniero Javier Bustinduy (el mismo que diseñó el intercambiador del metro de Málaga). Estos inicialmente prevén una doble vía, con un servicio de Cercanías omnibus, con parada en todas las estaciones (14 desde Fuengirola hasta Estepona, a 50 km/h); un Cercanías exprés (con menos paradas y una velocidad de 90

km/h) y un AVE de media distancia (220 km/h de punta).

La actuación se dividió en tres tramos: Estepona-San Pedro; San Pedro-Los Monteros y Los Monteros-Fuengirola. En cuanto al coste, solo el trazado desde Fuengirola hasta Marbella supondría una inversión de 2.742 millones. Aunque estas fuentes reconocen que el presupuesto bajaría si se destina solo a Cercanías, el descuento no sería sustancial, por la necesidad de hacer un túnel de 35 kilómetros.

Sobre el tiempo de viaje, los expertos recuerdan que esta iniciativa se topa con un escollo en la línea ya existente (Málaga-Fuengirola), donde solo se han podido duplicar las vías en dos terceras partes del trazado. De manera que, si ahora se tardan 46 minutos en cubrir el trayecto completo de la C-2, se necesitaría en torno a una hora y cuarto para llegar hasta Marbella.

Consultado sobre esta propuesta, el ingeniero malagueño José Alba afirmó que llevar el Cercanías a Marbella debe ser «la prioridad», y así lo ha entendido Fomento al incluirlo entre las prioridades de los Presupuestos. Al margen del ofrecimiento de la Junta, consideró lógico que el Ministerio quiera conocer el terreno en el que se pretende mover, y puso de relieve que, aunque tienen en común el hecho de ir en subterráneo, la infraestructura será distinta si tiene que albergar un tren convencional o un AVE.

Para el presidente de la CEM, Javier González de Lara, el tren a Marbella es «un bálsamo en medio de

Los tomos del proyecto

Los proyectos del tren litoral se agrupan en una decena de tomos con miles de folios, que se guardan en la Consejería de Obras Públicas de la Junta. Es el fruto del trabajo desarrollado desde abril de 2003, cuando arranca el estudio informativo, hasta marzo de 2009, cuando se licita el primer tramo, que no llegó a arrancar.

