Los estibadores reclaman el soterramiento de las vías tras la vuelta del tren al Puerto

Inician contactos con las instituciones para convencer a Fomento de la urgencia de esta obra, que llegó a estar incluida en los Presupuestos

:: IGNACIO LILLO

MÁLAGA. Si por algo se caracteriza el colectivo de estibadores del Puerto es por ir siempre a una y por no rendirse fácilmente ante las adversidades, que últimamente no son pocas en su gremio. Después de cuatro años, el tren ha vuelto a cruzar el paseo marítimo, ahora cargado de cemento, camino de los muelles. Y con él, los responsables de la carga y descarga han vuelto sobre uno de sus principales frentes de batalla: el soterramiento de las vías.

Los trabajadores han elaborado un dossier muy amplio, que incluye el proyecto que en 2009 elaboró el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif); así como mociones del Pleno del Ayuntamiento de Málaga, cartas de adhesión de instituciones y empresas y documentos que prueban el interés creciente de consignatarias y compañías internacionales de logística por el transporte ferroviario.

Estibadores, junto a las vías del tren del Puerto, muestran el documento en el que piden el soterramiento. :: CARLOS MORET

«Nuestra idea es entregar una copia a todas las instituciones que se han mostrado interesadas en ayudarnos, con el fin de lograr el máximo eco posible, que llegue hasta el Gobierno central y que este destine una partida presupuestaria para poder acometerlo», explica Sergio Cosano, miembro de la comisión que el comité de empresa ha destinado a este fin. A esas horas se encuentra, precisamente, en la entrada de la línea ferroviaria por el muelle de San Andrés, junto a sus compañeros Tomás Guerra y José Antonio Jiménez, con los que comparte faena. «El túnel beneficiaría al puerto, dotándolo de una buena comunicación. Las navieras y las empresas consignatarias optarían por el transporte de mercancías por tren, y además conectará con el futuro puerto seco de Antequera, donde irá instalado uno de los centros logísticos más grandes de Europa», explican, con un profundo conocimiento de una cuestión de la que depende, en buena parte, su futuro laboral. «Ante todo, lo que hay que dejar claro es que esta inversión es rentable», destacan.

La vuelta de la circulación, aunque escasa (inicialmente, están previstos solo dos movimientos al mes) ha sido el detonante definitivo para el arranque de la campaña: «Queremos aprovechar el tirón de la vuelta del tren y darle un impulso para concienciar a las administraciones». En este punto, recuerdan que ya existe un proyecto de Adif, que llegó a estar incluido en los Presupuestos Generales, con una cuantía de 50 millones (ahora, con la caída de la construcción, sería más barato) y un plazo de ejecución de 18 meses. «El diseño está redactado y el estudio de impacto ambiental superado», aclaran. Incluso el último escollo, el viejo edificio de pescadores, que pillaba justo en el trazado, fue derribado el pasado año por el Ayuntamiento. «Hay vía libre para hacerlo en cuanto esté el presupuesto necesario».

Proyecto rentable

Los estibadores continúan con su argumentación: «Las empresas están apostando por el transporte ferroviario, porque abarata los costes». De hecho, ya hay navieras que han manifestado su intención de dejar de trabajar con los puertos que no tengan conexión. «Nosotros la tenemos y se puede utilizar, pero no está preparada para albergar un volumen de mercancías suficiente ni tiene una disponibilidad absoluta porque estorba al tráfico y a los vecinos, además de poner en peligro a los ciudadanos. Las empresas no se fían porque la vía es precaria y temen que haya problemas de continuidad en el transporte».

En cambio, si se hiciera esta actuación la red estaría disponible las 24 horas, todos los días, para meter y sacar cualquier mercancía desde Málaga. «Esta es la mejor política de empleo», concluyen.

¿EN QUÉ CONSISTE?

▶ **Ámbito:** Discurrirá desde el Puerto hasta la estación María Zambrano, bajo el paseo marítimo y las calles Héroe de Sostoa, Ayala y López Pinto, con la consiguiente supresión de los pasos a nivel.

▶ **Longitud:** Tiene un total de 1.146 metros. El grueso de la obra es un túnel de 700 metros de longitud y una profundidad máxima de 30 metros, ejecutado mediante muros pantalla.

▶ **Características:** Estará electrificado en un recorrido de 600 metros (en la zona portuaria los trenes circularán con motor diésel) y con una vía única montada en placa flotante para reducir la vibración y los ruidos. La iniciativa se complementa con la rehabilitación y refuerzo del puente metálico sobre el río Guadalmedina.