

# ALMERÍA PIDE EL TREN EN EL CORAZÓN DE EUROPA

La Mesa del Ferrocarril consigue en Bruselas compromisos para impulsar el Corredor del Mediterráneo y la continuación de que el Gobierno de España es el responsable de que no se retomen las obras en la provincia, que no considera prioritarias

MIGUEL BLANCO

FOTOGRAFÍA: MESA FERROCARRIL / FOCO SUR

Luces y sombras para el impulso del Corredor del Mediterráneo. La reciente visita a Bruselas de una comitiva de la Mesa del Ferrocarril ha servido para «situar a la provincia de Almería en el mapa de Europa» y que se sepa la verdadera situación actual de esta infraestructura, fundamental para el desarrollo económico de nuestra provincia pero también estratégica para la UE. Allí, la Mesa ha conseguido apoyos que deberían servir para que se desatase la situación en un futuro no muy lejano. Sin embargo, se ha confirmado la sospecha de que las obras no se retoman por decisión del Gobierno de Mariano Rajoy, ya que, según les han confirmado en Bruselas, no existen proyectos en Almería para los que se hayan solicitado los fondos comunitarios previstos para el Corredor.

La Mesa del Ferrocarril, no obstante, ha regresado optimista y «con la mochila cargada de compromisos», según anunciaba tras el viaje su portavoz, José Carlos Tejada, quien asegura que «con este viaje histórico vamos a obtener unos réditos importantes y va a ayudar a que el Gobierno de España cambie el paso y empiece a acordarse de la provincia de Almería». En este sentido, confían en que los Presupuestos Generales del Estado para 2017, que se aprobaban el último día de marzo, incluyan partidas para infraestructuras ferroviarias en la provincia. Incluso el Grupo Municipal Popular tenía prevista presentar una moción para «instar al Gobierno de España» a que adquiera un compromiso «firme y prioritario respecto del Corredor Mediterráneo», que incluya una partida presupuestaria adecuada a las necesidades rea-

les de este proyecto y un calendario de ejecución de las obras.

Tras reunirse, gracias a las gestiones de la eurodiputada socialista Clara Aguilera, con los europarlamentarios españoles, excepto los del Partido Popular, que aunque estaban invitados no se presentaron a la reunión, y con responsables del Corredor del Mediterráneo, como Carlo de Grandis, coordinador de Redes Trans-europeas en la Comisión Europea, a quienes han comunicado la verdadera situación de las obras del Corredor del Mediterráneo en Almería, la Mesa del Ferrocarril es optimista.

Entre otros objetivos conseguidos, se ha obtenido el compromiso de los eurodiputados para que presenten interpelaciones por escrito a la Comisión de Transportes y que la situación de Almería esté en el orden del día de la reunión de la Comisión de Dictámenes, que tendrá lugar el próximo mes de diciembre. Asimismo, De Grandis, que se mostró sorprendido porque no exista conexión entre la Estación de Tren y el Puerto, estando separados por solo dos kilómetros, se «ha comprometido a llevar a la Comisión Mixta el tema de Almería» y a gestionar una entrevista de miembros de la Mesa con Laurens Jan Brinkhorst, coordinador europeo del Corredor del Mediterráneo, que se celebraría antes del mes de julio.

Además, la Mesa, que dejó un dossier de más de 600 páginas en Bruselas, está preparando un informe para la Comisión de Peticiones que sirva de base para un debate sobre «la grave y extrema situación de la provincia de Almería», adelantaba Tejada. Una situación, asegura el portavoz de la Mesa del Ferrocarril, que desde el Gobierno de España no se ha comunicado a Europa. Según les han explicado en las distin-

tas instituciones europeas, «la responsabilidad de que no se retomen las obras cuanto antes en la provincia de Almería» es del Gobierno que preside Mariano Rajoy.

Así, los miembros de la Mesa han asegurado a De Grandis que el Gobierno va a «pedir una moratoria para la ejecución del Corredor del Mediterráneo», teniendo en cuenta que el tramo Granada-Almería «lleva años durmiendo el sueño de los justos». En Europa, recuerda Tejada, cuentan con que el Corredor del Mediterráneo esté finalizado en 2030.

## SIN PROYECTOS PREVISTOS EN LA PROVINCIA

Otro lastres para cumplir ese plazo es que el Ministerio de Fomento no ha llevado a Europa ningún proyecto en nuestra provincia que pueda ser cofinanciado, según reveló a la Mesa del Ferrocarril Christian Faure, de la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes, el organismo que evalúa los proyectos europeos que se pueden beneficiar de los fondos previstos en el plan Connecting Europe Facility. Así, la previsión de que el Corredor del Mediterráneo, incluido su tramo almeriense, esté finalizado en 2030 parece un objetivo complicado de conseguir, ya que apenas hay tiempo para llevar a cabo todas las obras pendientes en la provincia.

La Mesa del Ferrocarril ha acudido a Europa «porque el Gobierno de España no nos ha hecho puñetero caso en 19 meses» y para «exigir infraestructuras del siglo XXI» que permitan a la provincia «seguir creciendo en materia económica y de empleo», aseguraba Tejada, que denunciaba que Almería «sigue viajando a la cola de la cola de todas las provincias». En la Mesa recuerdan que el Corredor del Mediterráneo tiene pendientes de invertir 3000 millo-



Los representantes de la Mesa del Ferrocarril en el corazón de Bruselas. En las fotos de la derecha, José Carlos Tejada, portavoz, con el eurodiputado Ramón Jáuregui. Arriba, el grupo con Clara Aguilera y la diputada Sonia Ferrer y el senador Juan Carlos Pérez Navas. Abajo, reunión con el responsable de Redes Transeuropeas, Carlo de Grandis.



nes de euros en el tramo Almería-Murcia, de los que 2000 corresponden a nuestra provincia, mientras que se están derivando partidas a otras zonas, como Madrid o Palencia.

La reclamación que han llevado a los organismos europeos contaba con cinco puntos principales: que se contemple mantener una doble vía en el AVE a Murcia, para atender las necesidades de pasajeros y de transporte de mercancías; que se estudie la paralización de las obras en el tramo de Pulpí; la ubicación de las instalaciones logísticas previstas en la provincia; que se vigile cómo se lleva a cabo la inversión en las obras; y el soterramiento de las vías más la conexión con el Puerto en la ciudad.

### UN PROBLEMA DE PRIORIDADES

Alfonso Rubí, del Foro Ciudad y miembro de la Mesa del Ferrocarril, recordaba antes del viaje que las obras del Corredor del Mediterráneo «se financian con fondos europeos», por lo que no pueden tratarse únicamente como un asunto interno del país. Además, aseguraba, y lo repitió en Bruselas, que en relación al AVE, «se toman las decisiones con criterios de clientelismo político, no de eficacia económica». En todo caso, el sueco Stefan Back, miembro del grupo sobre Transportes del Comité Económico y Social Europeo explicaba durante su reunión con la Mesa que la situación en la que se encuentran las obras de la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, paralizadas desde hace más de un lustro, es cosa del Gobierno de España. En concreto, aseguraba, «es un problema de prioridades».

En esta misma línea, la Mesa del Ferrocarril explicaba en su reunión con la Comisión de Transportes que esta «tiene que llevar a cabo

## Los Presupuestos, la gran esperanza

La inclusión en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) de una partida importante para continuar las obras pendientes del Corredor del Mediterráneo en Almería es la esperanza que tienen en la Mesa del Ferrocarril, y una petición expresa de los partidos de la oposición. El PSOE ha exigido que en los PGE se destinen 500 millones de euros para el AVE en la provincia de Almería, que corresponderían con los «más de 400 no ejecutados y los cerca de 100 que debían ejecutarse este año», según la adjudicación de fondos prevista aunque no realizada por el Gobierno. Incluso el Grupo Municipal del PP en el Ayuntamiento de la capital tenía previsto elevar una moción durante la sesión de aprobación del PGE, celebrada el 31 de marzo (antes del cierre de esta edición). «La provincia de Almería, como parte necesaria del desarrollo del Corredor Mediterráneo, de Andalucía y de España, no puede permanecer ajena ni al margen de un proyecto vital y necesario que impulsará la economía, mejorará la competitividad y promoverá la creación de empleo», reclamaba el Grupo Municipal Popular, que asegura que «no podemos permanecer descolgados también de esta infraestructura que supone futuro y desarrollo, por lo que exigimos al Gobierno de la Nación que cumpla con sus compromisos».

Las obras del tren, según se había adelantado, sí llegarán a Cataluña, donde la presión del lobby empresarial y la amenaza independentista han conseguido que el Gobierno haya preparado 4200 millones para infraestructuras, incluyendo las partidas para finalizar el Corredor del Mediterráneo. En esto ha sido fundamental el apoyo, tanto a la hora de negociar como de poner dinero para realizar campañas de presión, de asociaciones de empresarios en defensa del Corredor, como los que se reunirán el 11 de abril a Almería, tras haberlo hecho el mes pasado en Murcia. «Almería necesita que el Gobierno actúe y necesita que Fomento se mueva», alerta Diego Martínez Cano, presidente de la Cámara de Comercio de Almería y de la Mesa de las Infraestructuras, que destaca el gran movimiento reivindicativo que está generando en todo el Levante español la demanda del Corredor Mediterráneo que están impulsando desde organizaciones como la Asociación Valenciana de Empresarios.





Completamos la España radial  
con una España circular



Encuentro de empresarios y agentes sociales en Murcia en defensa del Corredor Mediterráneo, entre ellos Diego Cano y Andrés Góngora (Coag).

► una política de inspección de las inversiones y la construcción de tramos pendientes», ya que, como afirmó José Carlos Tejada, «en Almería han pasado siete años» sin que se haya avanzado en las obras que acometió el Ejecutivo de José Luis Rodríguez Zapatero.

### REUNIÓN CON IÑIGO DE LA SERNA

Así, ante la próxima visita del ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, prevista para la primera semana de abril, José Carlos Tejada avanza que «le queremos trasladar que, por parte de la Mesa, no se van a aceptar modificaciones de proyectos». En este sentido, ha añadido que «entendemos que esta provincia necesita empezar a soñar en oportunidades, y esas oportunidades pasan por tener una doble plataforma, con una vía para transporte de viajeros y otra para transporte de mercancías». Por ello, añade, «esperamos que tenga unos minutos para sentarse con la Mesa, que representa a 54 organizaciones de nuestra provincia y, por tanto, a miles y miles de almerienses». Sobre la mesa, pondrán las cuestiones relativas al Corredor, pero también el asunto de la conexión de la Estación de Tren con el Puerto de Almería y el soterramiento, que corren peligro de quedar postergados tras la reciente cesión de terrenos anexos a la estación por parte de Adif al Ayuntamiento de la capital. Esto, alertan, podría dificultar aun más que el tren sea la vía de salida a Europa de los miles de toneladas de productos agroalimentarios que se exportan.

En este sentido, las reivindicaciones de la Mesa del Ferrocarril podrían beneficiarse del apoyo decidido del tejido empresarial de la provincia, cuyo futuro desarrollo está en juego y depende en buena parte del Corredor del Mediterráneo. Por ello, anuncios como el de la rescisión de contrato entre Adif y la constructora Sacyr, que tenía adjudicado el tramo de línea entre Pulpí y Cuevas del Almanzora, ha provocado la reacción no solo de la Mesa del Ferrocarril o de los partidos de la oposición, sino también de la Cámara de Comercio de Almería, porque la rescisión va a suponer aun más retraso a estas obras.

Al anunciarse la retirada de la constructora, José Carlos Tejada denunciaba que «Sacyr se va sin haber puesto un solo clavo en la obra» y aseguraba que la anulación del contrato «va a

suponer un retraso de al menos un año más». El secretario provincial del PSOE, José Luis Sánchez Teruel, calificaba de «intolerable» la «pérdida de tiempo y dinero» en el proyecto del AVE a Almería. Y Diego Martínez Cano, presidente de la Cámara, se lamentaba de que «vemos cómo el AVE se aleja y se aleja... dando pasos atrás, cada vez más» y afirmaba que «Almería necesita respuestas y no anuncios a través de los medios; se está generando una fuerte sensibilización social que va a convertir la exigencia del AVE en un clamor difícil de eludir». Por ello, concluía Martínez Cano, también presidente de la Mesa de las Infraestructuras, «Almería necesita que el Gobierno actúe y necesita que Fomento se mueva».

En la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia, varios empresarios murcianos, conscientes de la importancia del Corredor del Mediterráneo para su futuro económico y del peligro de no conseguirlo y acabar quedándose aislados, han impulsado propuestas efectivas para que se avancen las obras poniendo grandes sumas de dinero para impulsar acciones, a modo de lobby, para que el Corredor del Mediterráneo avance.

### EL PELIGRO DE LA HUELLA DE CARBONO

En Murcia, el mes pasado se celebró un encuentro de empresarios que quieren presionar al Gobierno para que priorice el Corredor del Mediterráneo. Al encuentro acudieron más de seiscientos empresarios de todos los sectores, como Tomás Fuertes, presidente del grupo El Pozo, Juan Roig, presidente de Mercadona, Vicente Boluda, presidente del grupo naviero Boluda, Adolfo Utor, presidente de la naviera Baleària o el presidente de Bankia, José Ignacio Goirigolzarri. También hubo representantes de la economía almeriense, como Andrés Góngora, secretario provincial de la organización agraria COAG Almería, para quien el Corredor del Mediterráneo es necesario porque «estaríamos mejor conectados con el Levante español y media Europa. El Corredor Mediterráneo tiene que ponerse en marcha y dar servicio tanto al ciudadano como al sector agrícola de esta provincia, permitiendo que se transporten en él mercancías».

En la reunión se explicó que el movimiento de las exportaciones por todo el Levante español,

especialmente de productos hortofrutícolas, es continuo y se realiza en camión con destino a los mercados europeos. Para transportar toda esa mercancía, se necesitarían 5000 trenes al año, según datos proporcionados por FERRMED en el encuentro.

Góngora apuntó además una de las claves de cara al futuro: «Hay que tener en cuenta que los mercados europeos cada vez son más exigentes y piden que el transporte sea más eficiente y sostenible». Este es uno de los peligros que afronta la producción almeriense, que al depender del transporte por carretera, sus productos tienen una gran huella de carbono, el rastro de contaminación que genera, algo que los países del norte de Europa van a empezar a penalizar a la hora de decir sus exportaciones. En cualquier caso, como indicaba Góngora, apostar por el Corredor del Mediterráneo «no significa la desaparición del transporte por carretera, sino un complemento».

Un complemento que además del medioambiental, tendría un beneficio económico directo para el sector hortofrutícola almeriense, ya que supondría «un abaratamiento de costes en el transporte que se traduciría en que el agricultor perciba más precio por sus productos hortofrutícolas», recordaba el secretario provincial de COAG Almería.

Martínez Cano también participó en el encuentro, en el que destacó que el Corredor es clave para competitividad de la provincia de Almería y para el espacio mediterráneo, que abarca un territorio que, sumando a Cataluña y Andalucía al completo, aporta el 50% de la población española, el 45% del PIB, el 47% del tejido productivo, el 46% del empleo, el 51% de las exportaciones y que unido ocupa el séptimo lugar de Europa en PIB. La Cámara de Comercio, que él preside, organiza la segunda reunión de este grupo de empresarios, que tendrá lugar el 11 de abril en Almería.

Apoyo empresarial, respaldo político y el recién conseguido compromiso de Bruselas, junto al empuje social liderado por la Mesa del Ferrocarril, son las herramientas con las que cuenta Almería para modificar el calendario de prioridades del Gobierno central y conseguir así volver a subirse al tren de la alta velocidad y tomar el impulso necesario para lograr el definitivo desarrollo económico de la provincia.

## ¿Peligran la conexión con el Puerto y el soterramiento?

Además de las cuestiones relacionadas con el Corredor del Mediterráneo, el AVE y las líneas de tren convencionales, la Mesa del Ferrocarril tiene la intención de abordar con el ministro Iñigo de la Serna, cuya visita a Almería estaba prevista para el 3 de abril, el acuerdo de cesión de terrenos junto a la estación al que llegó el mes pasado Adif con el Ayuntamiento de Almería y que, según anunció el alcalde de la ciudad, Ramón Fernández-Pacheco, supondrá la futura ampliación de la carretera de Sierra Alhamilla para convertirla en una gran avenida entre la Vega de Acá y el Cable Inglés.

El acuerdo entre Adif y el Ayuntamiento, firmado por el ministro De la Serna y el alcalde de Almería, Ramón Fernández-Pacheco, consiste en la cesión de una parcela de 9.208 metros cuadrados. El proyecto del Ayuntamiento, que prevé ampliar la carretera de Sierra Alhamilla para que tenga tres carriles y aceras más anchas, eliminando el muro que lo separa del entorno de las vías, tiene el lado positivo de que servirá para descongestionar una vía de conexión entre los barrios de la Vega de Acá, Cortijo Grande, 500 Viviendas y Ciudad Jardín hacia el centro. Pero, por otro lado, podría suponer el adiós definitivo a la conexión del ferrocarril con el Puerto de Almería.

«No vamos a permitir que la cesión de terrenos ponga en entredicho en el futuro el soterramiento», asegura el portavoz de la Mesa, José Carlos Tejada. Alfonso Rubí ha calificado de «parche» este acuerdo de cesión de terrenos y denuncia la «falta de un proyecto integrador» en la ciudad. Además, ha recordado que «con el Parque de la Estación, desapareció la única terminal de carga de mercancías» que había en la Estación de Almería, lo que pone aun más difícil que el ferrocarril se convierta en la salida por tierra de la gran cantidad de productos que se exportan. Asimismo, el portavoz socialista en el Ayuntamiento, Juan Carlos Pérez Navas, reaccionaba a la noticia de la cesión de terrenos reclamando al Gobierno central «que se comprometa en Almería en cuatro cosas fundamentales: la eliminación del paso a nivel de El Puche, que es urgente, necesaria e imprescindible, con el soterramiento de las vías del tren, con la conexión del tren al Puerto y con la rehabilitación integral de la estación».

La rehabilitación de la antigua estación es otro de los asuntos pendientes entre Adif y el Ayuntamiento. El mes pasado Adif inició una primera fase de obras de remodelación del exterior y el vestíbulo, que cuentan con una partida de 250.000 euros. El concejal de Desarrollo Urbano, Miguel Ángel Castellón, espera que vayan más allá: «Queremos que la Estación de Ferrocarril recobre todo su esplendor y que se acometa, cuanto antes mejor, un proyecto integral para su restauración y conservación, acordando un uso que ponga en valor uno de los edificios más emblemáticos y queridos por los almerienses».



Comienzo de las obras de rehabilitación de la antigua estación; De la Serna y Fernández-Pacheco firman el acuerdo entre Adif y el Ayuntamiento de Almería.



# Experimenta en CIENCIAS

*¡Es lo tuyo!*

### GRADOS



#### Grado en Matemáticas

Infinitas posibilidades



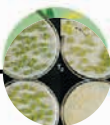
#### Grado en Química

La Química mejora tu vida



#### Grado en Ciencias Ambientales

¡Cambia el mundo!



#### Grado en Biotecnología

La semilla del futuro

### MÁSTERES

Química \*

Matemáticas \*

Biotecnología Industrial y Agroalimentaria

Genética y Evolución \*

\*Interuniversitario

Facultad de Ciencias Experimentales  
Universidad de Almería

Ctra. Sacramento s/n. La Cañada de San Urbano. 04120 Almería  
www.ual.es/cienciasexperimentales  
Tlf: +34 950 01 50 96 E-mail: fccee@ual.es

