

AVE, EL CUENTO DE NUNCA ACABAR

Las obras del AVE apenas avanzan en lo que va de año a pesar de los 586 millones de euros presupuestados, sin que desde el Ministerio de Transporte aclaren las causas del parón.

MIGUEL BLANCO
FOTOGRAFÍA: M.B. / ADIF / ARCHIVO

Son las ocho y media de la mañana de un día laborable de finales de julio. Dos trabajadores realizan sus tareas en uno de los puntos del tramo Níjar-Río Andarax en los que se están desarrollando las obras de la línea de ferrocarril de alta velocidad. Lo que uno pudiera imaginar como un hervidero de camiones llevando y sacando materiales, de máquinas allanando terreno, elevando puentes o colocando vías, con decenas de trabajadores dedicados a convertir en realidad el sueño del AVE en Almería, se convierte en un desierto en la práctica, con un trabajo mínimo.

A ese ritmo, parece complicado, si no imposible, que se vaya a cumplir con la fecha de 2026 para la llegada del AVE a Almería adelantada por el ya exministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, cuando visitó el estado de estas obras el pasado mes de marzo. Con esa fecha, se actualizaba con un nuevo retraso la prevista hasta entonces, que era 2023, aunque los expertos consideraban que esa fecha, anunciada en su momento por el ministro del PP Íñigo de la Serna, era demasiado optimista desde el primer día y, por tanto, imposible de cumplir.

Con ese retraso de tres años para la llegada de la alta velocidad a nuestra provincia, se pretendía acompasar los tiempos al estado de las obras, el impulso presupuestario recibido por estas y, también, a la situación en Murcia, con una obra de extrema complicación, como es el soterramiento de la línea a

su paso por Lorca, para el que se llegó a un acuerdo en ese mismo mes de marzo, días antes de la visita de Ábalos a Almería. La obra, a día de hoy, sigue sin estar adjudicada y continúa en fase de preparación.

Con las obras de Almería al mínimo y las de Murcia pendientes de adjudicar, en Almería ya se comienza a dar por hecho que la alegría recibida a finales del año pasado, con el anuncio de la recuperación de la inversión en las obras del AVE en los Presupuestos Generales del Estado, con una partida de 586 millones de euros, se iba a volver a diluir, quedando en nada, como en tantas ocasiones hasta ahora.

EL MINISTERIO NO RESPONDE

“Hay un parón en los tres tramos que están adjudicados”, asegura José Carlos Tejada, portavoz de la Mesa del Ferrocarril. “Ahora mismo, las obras están prácticamente paralizadas, no hay actividad casi en ninguna”, confirma Jerónimo Parra, presidente de la Cámara de Comercio de Almería, que matiza que “es verdad que hay presencia de trabajadores, pero en cada tramo debería haber unos 500, más de 1.500 entre los tres, y puedo garantizar que ahora mismo no hay más de 20 entre todos”.

Consultado el Ministerio de Transporte sobre el motivo de esa paralización, se han limitado a enviar, a través de ADIF, un informe sobre el estado de las obras a finales de junio de este año. Sin embargo, han declinado explicar si es cierto que las obras se están ejecutando por debajo del ritmo de trabajo esperado, a qué se debía entonces ese parón

y si se mantenía la fecha prevista para la finalización de las obras.

De los tres tramos, el que debería ir más avanzado es el Pulpí-Vera, que se adjudicó el 31 de enero de 2019. Las obras comenzaron en abril de ese mismo año, con un plazo de ejecución de 30 meses, que se cumplirían el próximo octubre.

Según el informe de ADIF, este tramo, de 25,7 kilómetros y un presupuesto de 146.648.048,53 euros, incluye la construcción de diez viaductos, un falso túnel de 290 metros, diez pasos superiores y cinco pasos multifuncionales, además de multitud de pasos inferiores para dar continuidad a los servicios, riegos y tráfico de la zona.

De todo ello, ahora se están llevando a cabo movimiento de tierras, obras de drenaje transversal, construcción de estructuras de pasos inferiores y reposiciones de riegos afectados por las obras. La fecha de finalización prevista, octubre de 2021, se antoja complicada de cumplir.

Los tramos Los Arejos-Níjar y Níjar-Río Andarax se adjudicaron un poco más tarde, a finales de marzo de 2019, pero en ambos casos las obras no comenzaron hasta principios de 2020, con un plazo de ejecución de 32 meses. Es decir, aquí hay más margen porque deberían estar terminadas en el último trimestre de 2022.

En el tramo de Los Arejos-Níjar, de 17,8 kilómetros y un presupuesto de 118.523.948,81 euros, hay que ejecutar diez viaductos, once pasos inferiores y cinco pasos superiores. Actualmente se están llevando a cabo movimientos de tierras, con la demolición de in-



De izquierda a derecha, pilares para un viaducto en el tramo Níjar-Río Andarax; trabajos en Los Arejos-Níjar; obras de drenaje en Pulpí-Vera. A la derecha, tala y desbroce en este mismo tramo. Página anterior: solo dos trabajadores en uno de los puntos del tramo Níjar-Río Andarax.



vernaderos que había en los terrenos por los que pasará el AVE, obras de drenaje y la construcción de viaductos y pasos inferiores, entre otros trabajos.

En el tramo Níjar-Río Andarax, de 25,5 kilómetros y un presupuesto de 106.651.287,60 euros, hay que construir 16 viaductos, un túnel de 878 metros, nueve pasos inferiores y cuatro pasos superiores. Y de momento, se está trabajando en las obras de drenaje transversal y los viaductos, según ADIF.

“Se han hecho trabajos de desbroce, algunos desvíos de aguas, algún paso elevado, pero nada se sabe de los 36 viaductos que hay que construir, uno muy complicado, que es el que cruza el río Andarax”, asegura el portavoz de la Mesa del Ferrocarril. “Y de los dos falsos túneles, uno en el tramo Pulpí-Vera y otro en La Juaida, que es el que conecta con el viaducto del río Andarax, solo se han hecho catas de terreno”, añade.

SUSPENSIÓN DE LAS OBRAS

La misma mañana de la visita a la obra en la que había dos trabajadores, el diputado nacional del PP de Almería, Miguel Ángel Castellón, y el portavoz del partido, Ramón Herrera, denunciaban ante los medios la “ocultación por parte del Gobierno de la paralización de un tramo del AVE”. Precisamente, el tramo Río Andarax-Níjar en el que permanecían esos dos trabajadores unas tres horas antes del anuncio. Un tramo “cuya acta de suspensión de obras podría haberse firmado sin que el Gobierno de España haya hecho comunicación alguna”, según el comunicado del PP de Almería.

Ramón Herrera aseguraba que “desde el Gobierno de España no se ha informado a nadie y vamos a ser muy firmes e inflexibles para saber por qué se paralizan las obras, qué supondrá para el plazo de llegada del AVE a la ciudad de Almería, si esta situación puede darse en otro de los tramos pendientes y, lo más importante, por qué se ha ocultado esta situación”.

Es decir, que dan por hecho el parón definitivo. De hecho, Miguel Ángel Castellón añadía que la paralización podría conllevar la rescisión del contrato con la empresa adjudicataria, Covensa, y al menos otro año y medio de retraso sobre el plan previsto de finalización de las obras.

IMPOSIBLE CUMPLIR EL PRESUPUESTO

“Se habían presupuestado 586 millones y las obras estaban adjudicadas”, cuenta el presidente de la Cámara de Comercio, que señala que así “se daban todas las condiciones para que la llegada del AVE a Almería fuera una realidad”. Sin embargo, “conforme pasaba el tiempo, veíamos que las obras no avanzaban”. Actualmente, asegura “es técnicamente imposible gastar ni el 20% de lo presupuestado”. Y de hecho, mucho menos, ya que calcula que “de esos 586 millones se podrán gastar unos 10” este año.

“El globo de esperanza que teníamos a principio de año se está desinflando”, asegura Tejada, que recuerda que además del parón en los tres tramos de Almería, es preocupante el estado de los de la vecina Murcia. Porque sin estos finalizados, tampoco llegará el AVE a Almería aunque las obras estén termi-

Los trenes regresan a la estación de Almería

El 28 de julio, se producía al fin uno de los momentos más esperados por los almerienses en los últimos tres años: el regreso de los trenes a la Estación Intermodal de Almería. Tras la finalización de la primera fase de las obras de soterramiento realizadas para eliminar el paso a nivel del Puche, ADIF ponía en servicio el nuevo tramo, con lo que ya no hay que hacer el trasbordo en autobús desde o hasta la estación de Huércal de Almería-Viator. Además de la incomodidad del traslado, se acorta así la duración del viaje. Los trenes Intercity entre Almería y Madrid han modificado por este motivo su horario. El tren con salida de la madrileña estación de Atocha a las 8:19 horas adelanta su llegada a la Intermodal a las 14:27. En sentido contrario, los viajeros del Intercity Almería-Madrid salen de la Estación de Almería a las 7:32.

Los trenes con destino u origen en Granada, también han modificado su horario. Así, la salida desde la Intermodal es a las 10:40, con llegada a las 13:05, y a las 17:47, con llegada a las 20:19; y en sentido contrario, salen a las 14:58, con llegada a Almería a las 17:37, y a las 22:05, con llegada a las 0:32.

Pendiente queda la recuperación de los trayectos que se eliminaron a causa de la pandemia, y que en otras líneas Renfe ha ido normalizando en los últimos meses. En concreto, desde la Mesa del Ferrocarril llevan un tiempo reclamando el viaje a Madrid con salida por la tarde tanto desde Almería como desde la capital, ya que con el actual horario, quien viaje a Madrid está obligado a pasar allí la noche aunque pueda resolver sus asuntos en una mañana.



Primer tren llegando a la Estación Intermodal, el 28 de julio.



Hormigonado para base de apoyo y demolición de un edificio en el tramo Pulpí-Vera; construcción de drenaje transversal en el tramo Níjar-Río Andarax; y obras en el tramo Los Arejos-Níjar.

nadas en nuestra provincia. “Nos preocupan las tres licitaciones pendientes en Murcia, el tramo Totana-Lorca, el soterramiento en Lorca, aunque se está trabajando en su redacción, y el tramo Lorca-Pulpí, porque son obras con un periodo de ejecución de en torno a los 36 meses, así que pensamos que al final nos vamos a acabar yendo a 2030”, asegura con pesimismo Tejada.

Y eso sin contar con que hubiera nuevos retrasos en nuestra provincia, algo que parece inevitable a día de hoy, dado el aparante inmovilismo de las obras en los tres tramos que se encuentran en construcción en nuestra provincia. “Cuando visitamos la zona en septiembre, las obras ya estaban como ahora, no se ha hecho prácticamente nada nuevo”, cuenta el portavoz de la Mesa del Ferrocarril, que da por hecho que “2021 es otro año más que vamos a perder”.

Haya suspensión de obras o solo una ralentización, en la plataforma no entienden los motivos. “Tenemos constancia de que en otros tramos del Corredor del Mediterráneo, la ejecución de las obras está llevando un ritmo más que aceptable, como en Valencia o Alicante”, recuerda Tejada. Y añade que “volvemos a los agravios que Almería sufre de manera reiterada”.

ALMERÍA, ARRINCONADA

En este capítulo de agravios, Jerónimo Párra recuerda las numerosas promesas incumplidas en materia ferroviaria en nuestra provincia, “desde que para los Juegos Mediterráneos de 2005 se nos prometió un Euro-med, que nos iba a conectar con el Levante, que luego no sucedió, hasta los distintos retrasos en las obras del AVE de los distintos Gobiernos, que ninguno ha cumplido”.

José Carlos Tejada lamenta que una vez más nos ilusionen con que “al fin se va a desbloquear la construcción de la línea de alta velocidad en la provincia y de nuevo seguimos con la imposibilidad de que tengamos un desarrollo económico acorde al que están teniendo otras provincias limítrofes”. Y cita los casos de Málaga, “que tiene su alta velocidad, con una repercusión tremenda en el turismo”, Granada, que cuenta desde hace un par de años con conexión de alta velocidad, o Murcia, “donde llegará a finales de año”. Y añade que “Almería sigue arrinconada, sin ver una luz”.

Por eso, considera que “hay falta de voluntad política en darle un impulso a una provincia que está demostrando desde hace décadas que es muy emprendedora, con los rankings más altos en exportación a nivel andaluz y nacional”. Y ese trabajo de los almerienses, añade Tejada, “no se ve recom-

pensado con unas infraestructuras dignas que nos den más capacidad y más competitividad, y no solo a las empresas del sector agroalimentario, sino a las de la industria de la piedra, las del sector servicios o las del sector turístico”. En esta misma línea, el portavoz de la Mesa del Ferrocarril alerta de que “si nuestra agricultura tiende a tener cada año una mayor cuota de mercado ecológico, no podemos mantener 200.000 camiones saliendo de Almería cada año”.

Los motivos del parón, o ralentización, en los tres tramos son desconocidos, aunque Tejada apunta a que “en la obra civil, las empresas van ejecutando y certificando y la administración va pagando. Y si la administración dice que levanten el pie porque no hay dinero para pagarles...”. Eso es lo que considera que está sucediendo, ya que “si hubiera liquidez, esas obras, a lo largo de estos siete meses del año, hubieran tenido un impulso importante y no ha sido así”. Y ni el Ministerio de Transporte ni ADIF han estimado oportuno explicar a esta revista las razones del lento avance de las obras.

CONEXIÓN ALMERÍA-GRANADA

Más allá del estado de las obras del AVE a Murcia, otro asunto que preocupa a la Mesa del Ferrocarril es el de la conexión de alta velocidad con Granada. Una línea que completaría las posibilidades de comunicación de la provincia de Almería, al poder conectar con la línea de alta velocidad que conecta con Madrid desde Málaga y Sevilla. Pero, de momento, no hay noticias en este sentido.

“Ábalos dijo que Almería no iba a tener un proyecto de conexión de alta velocidad con Granada hasta que llegara la alta velocidad a Almería”, comenta Tejada. Y espera que “la nueva ministra Raquel Sánchez cambie el criterio, porque si hasta que no llegue el AVE aquí no se comienza a estudiar la conexión con Granada, ¿para cuándo la tendremos, para 2035?”, se pregunta. Y añade: “Es totalmente inaceptable”. Lo que de momento sí ha anunciado Renfe son dos nuevas conexiones con Granada, que permitirán desde agosto conectar mediante un billete integrado con el AVE a Madrid, así como con Sevilla.

Para los próximos meses, la Mesa del Ferrocarril tiene la esperanza de que la nueva ministra de Transporte tenga “un talante distinto” al de su predecesor, que nunca llegó a reunirse con la plataforma ciudadana. Si siguen sin respuesta, Tejada anuncia próximas movilizaciones a partir de otoño. De momento, ya han comenzado a colaborar con la Cámara de Comercio, que prepara un gran evento reivindicativo en septiembre. Y todo indica que no será el último. ■

El momento de despertar del letargo de años

La Cámara de Comercio ha convocado un acto reivindicativo al que quiere sumar al conjunto de empresas de la provincia, a los políticos de todos los partidos y a la sociedad civil. El evento tendrá lugar el 10 de septiembre, a las 20:00 horas, en el Puerto de Almería, abierto a la ciudadanía pero hay que pedir invitación, ya que el aforo estará controlado a causa de la pandemia.

"El motivo de querer hacer un gran acto empresarial de reivindicación para que no se paren las obras del AVE en Almería es porque tenemos la inquietud de que pueden paralizarse de nuevo y tener retrasos importantes", explica Jerónimo Parra, presidente de la Cámara de Comercio de Almería, que asegura que ha llegado "el momento en el que la población civil de Almería tenemos que despertar del letargo de muchos años".

Así, el presidente de la Cámara explica que "necesitamos posicionarnos, todo el empresariado, y me gustaría que la

Cámara consiguiera que todos los representantes políticos de la provincia estuvieran en la reivindicación". Aunque quiere dejar claro que el evento "será un acto empresarial en el que el protagonismo será para la población civil y los empresarios".

Aun así, considera imprescindible la participación de los políticos de la provincia, "pero para que muestren su reivindicación, olvidándose por un momento de colores políticos", para que actúen "como almerienses y representantes de los almerienses". Asimismo, advierte que "no queremos que ningún partido político lo utilice para atizarle al otro, al contrario, queremos unión política también".

Para este evento se pretende implicar a varias personalidades almerienses, del mundo de la cultura, la comunicación o la economía, con proyección nacional, regional o local. "Estamos trabajando para que puedan venir almerienses con una gran proyección nacional, y tendremos

grupos y humoristas de Almería que puedan actuar", cuenta Jerónimo Parra. Y al final, "se leerá un manifiesto para reivindicar que las obras no se paren".

Antes del evento de la Cámara, que ha sumado esfuerzos con la Mesa del Ferrocarril, esta ha convocado una travesía a nado el 28 de agosto, en colaboración con el Club Máster Bahía de Almería, que se celebrará en la playa de la Térmica. "Queremos que sea una prueba deportiva pero en la que también participen las familias, que se

sumen el aspecto lúdico y el reivindicativo", explica José Carlos Tejada, portavoz de la Mesa, que añade que "el eslogan va a ser 'Mójate por el tren'". En julio, ya entregaron los premios del concurso de relatos 'Los cuentos chinos del tren', otra iniciativa reivindicativa. Y luego vendrá "un otoño caliente, para el que estamos preparando un calendario de movilizaciones, si los datos de la pandemia son positivos", adelanta Tejada, que concluye: "La Mesa del Ferrocarril volverá a la calle".



Reunión de la Cámara de Comercio con la Mesa del Ferrocarril.



**Recicla más.
Mejor.
Siempre.**

En la economía circular, cuando reciclas, haces que los residuos se conviertan en nuevos recursos. Recicla envases de cartón y papel en el contenedor azul.

