

LA GRAN OPORTUNIDAD PARA EL CERCANÍAS

El proyecto de línea de Cercanías del Poniente tiene poco más de un año para presentarse y entrar así en la Red Transeuropea de Transporte, lo que facilitaría los fondos necesarios para la obra.

MIGUEL BLANCO
FOTOS: ARCHIVO

Es ahora o nunca. El proyecto de construir una línea de tren de Cercanías en el Poniente de Almería tiene poco más de un año para entrar en la Red Transeuropea de Transporte. Si lo hace, su futuro estará asegurado porque, más allá de plazos, tendría la financiación asegurada con fondos europeos. De salir adelante, sería un alivio para los desplazamientos dentro de la comarca, que superan los 100.000 vehículos diarios, y entre esta y la capital, que en total suman medio millón de ciudadanos.

El área comprendida entre Almería y Adra es la única conurbación de las alrededores de quince que hay en Andalucía sin su red de Cercanías. Y en los poco más de 50 kilómetros que separan ambas ciudades, sigue creciendo la población de la que ya es una de las mayores aglomeraciones urbanas de Andalucía, y cerca de ser la segunda, por encima de Granada, ya que el aumento de población va a mayor ritmo en esta zona de Almería.

Eso genera unas necesidades crecientes de infraestructuras de movilidad. Quienes conducen a diario por la A-7 en este tramo, saben que es fácil encontrar atascos a ciertas horas del día. Sobre todo, si como ya ha ocurrido un par de veces en el último año, hay que cerrar la carretera del Cañarete por desprendimientos. En esa movilidad de personas y vehículos, hay que contar además con los cerca de mil camiones diarios que salen rumbo a Europa con productos hortofrutícolas de los invernaderos del Poniente y la huella de carbono que suponen, justo cuando la Unión Europea está implicada en rebajar esa huella y favorecer proyectos sostenibles que faciliten la lucha contra el cambio climático.

Desde otro punto de vista, también es el momento de dar un impulso a la línea del Bajo Andarax, más sencilla porque requiere una inversión mucho menor, al existir ya un trazado de vías y estaciones. El proyecto cuenta con un informe de viabilidad que elaboró el anterior Gobierno andaluz a instancia de la Mesa del Ferrocarril, y que propone dos alternativas que vendrían a dinamizar los pueblos incluidos en el proyecto. Y además, en una de ellas se propone la construcción

de cuatro nuevos apeaderos en la capital, lo que también serviría para fomentar el transporte público dentro de la ciudad. Solo falta voluntad de las administraciones implicadas.

EL GRAN RETO DEL TRANSPORTE EN ALMERÍA

“Nosotros tenemos las dos realidades, la España vaciada y la España llena, que es el Poniente, que en el 30% del territorio concentra el 70% de la población”, cuenta José Antonio Barrera Espín, portavoz de la Plataforma Almeriense por el Tren Público, Social y Sostenible, “por eso, el gran reto que tenemos es el Cercanías de Poniente”.

Barrera Espín recuerda que “la UE, en 2023, revisará la Red Transeuropea e incorporará lo que tenga que incorporar, para en 2030 tener las obras acabadas”. Asimismo, para ese mismo 2030 hay previsión de trasladar el 30% del transporte actual de mercancías por carretera al ferrocarril. Y en 2050, el sector del transporte deberá haber rebajado sus emisiones de CO2 en un 60%. “Eso hay que cumplirlo”, asegura el portavoz de la Plataforma, que considera que “en 2023 tenemos la gran oportunidad de que Europa incorpore el Cercanías de Poniente a la Red Transeuropea”. Entrar en la Red Transeuropea implicaría recibir financiación de la UE para las obras, que en el caso de este Cercanías podrían rondar los ocho millones de euros por kilómetro construido.

La Plataforma Almeriense por el Tren Público, Social y Sostenible ha presentado mociones en todos los ayuntamientos, y en algunos las han aprobado. Asimismo, han planteado Proposiciones No de Ley (PNL) en el Parlamento andaluz y han mantenido varias reuniones en Ministerios, con los distintos grupos políticos, tanto a nivel andaluz como estatal. Pero la toma de decisiones sigue aplazándose.

“El PSOE no lo acaba de ver”, dice Barrera, que cuenta que ellos presentaron “una PNL a través del grupo Unidas Podemos y antes de llevarla el PSOE dijo que no procedía”. Aun así, confía en la actitud positiva de Isabel Pardo de Vera, nueva secretaria de Estado de Infraestructuras y que hasta el pasado julio era presidenta de ADIF. “El PP lo ve difícil también”, reconoce el portavoz de la Plataforma, que asegura que “la consejera de Fomento siempre nos deriva al Gobierno estatal, pero puede hacer presión si quiere”.



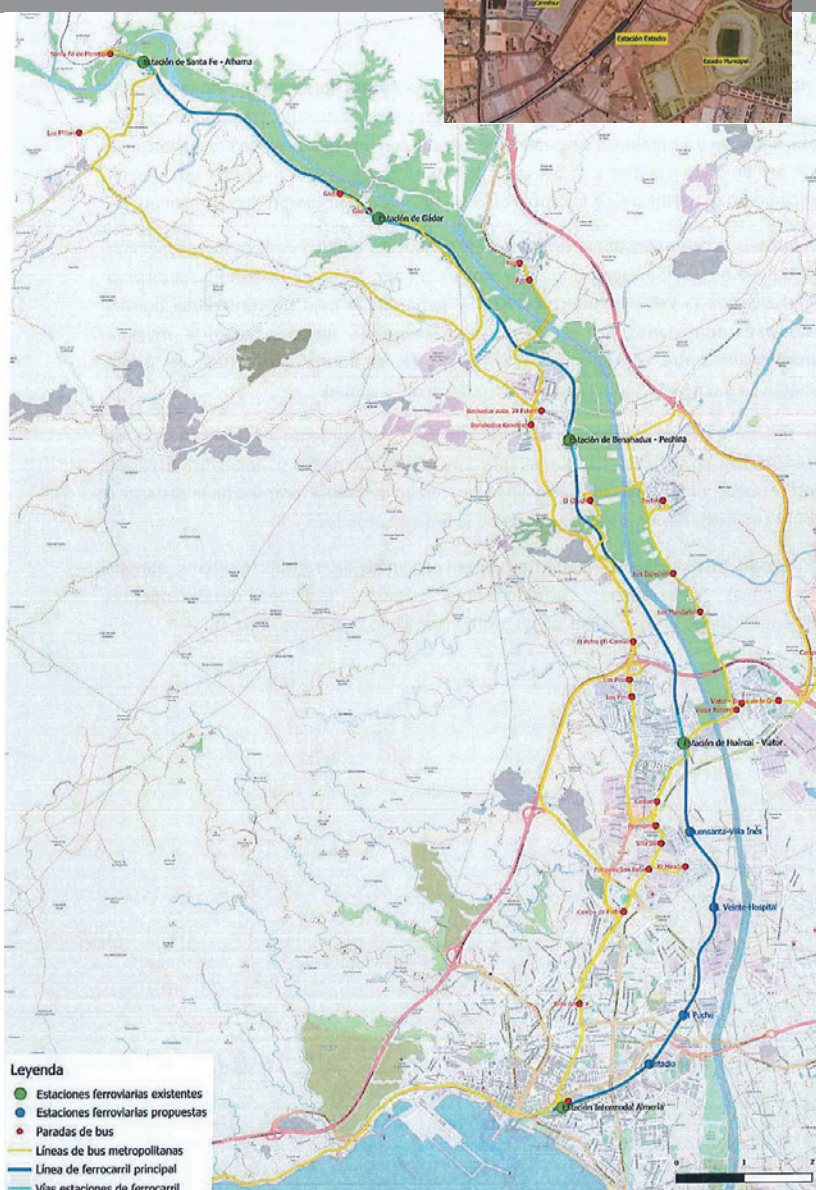
Con Marifrán Carazo, la consejera de Fomento de la Junta de Andalucía, han mantenido hasta tres reuniones la Plataforma por el Tren Andaluz (PETRA), de la que forma parte la almeriense. “Nada más tener la primera reunión con ella, la Junta de Andalucía hizo una declaración institucional sobre el ferrocarril andaluz, pero el tema del Cercanías, lo trasladan al Gobierno central”, cuenta Barrera Espín, que añade que “el problema es que en la estrategia de la confrontación, le viene mejor enfrentarse al Gobierno estatal”.

NO HAY VISIÓN DE FUTURO

En esa misma línea, José Carlos Tejada, portavoz de la Mesa del Ferrocarril, explica que para una futura línea de Cercanías del Poniente “hace dos años nos pusimos a trabajar y tomamos datos de circulación y de población. Por aquel entonces estaba abierta la modificación del Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense (POTPA) y la intención era que se incluyera en este el trazado del Cercanías. La Mesa envió a la Consejería de Fomento el estudio de movilidad con una alegación para que se recogiera en el POTPA “un espacio ferroviario que recorriera toda la comarca del Poniente, desde Almería hasta Adra”.

Desde entonces, asegura que “hemos intentado conseguir información de la Dirección General de Movilidad, pero nada. La delegada del Gobierno y la de Fomento dicen que es buena idea pero ahí se queda la cosa. Y de la consejera tampoco llega información. Seguimos sin respuesta política”. Y el POTPA, recién publicado a principios de agosto, apenas hace mención a la posibilidad futura de que se construya la línea de tren, pero sin hacer la reserva de espacio concreta. Entre tanto, en ayuntamientos como los de Vícar, La Mojenera o El Ejido se han aprobado mociones de apoyo a la propuesta de construir la línea de Cercanías de Poniente. La intención de la Mesa es que la Consejería de Fomento realice un estudio de viabilidad como el que ya se hizo para la línea del Bajo Andarax.

“El problema que tenemos en la provincia es que no hay visión de futuro”, asegura el portavoz de la Mesa del Ferrocarril. Esta carencia habría provocado que tras 30 años de altísimo crecimiento económico y de población ahora sea “una comarca totalmente satura-





Marcha reivindicativa de la línea de Cercanías del Bajo Andarax; José Antonio Barrera Espín, portavoz de la Plataforma Almeriense en Defensa del Ferrocarril Público, Social y Sostenible; José Carlos Tejada, portavoz de la Mesa del Ferrocarril de Almería.

► da, que necesita esa infraestructura ya no solo pensando en las personas, sino también en la creación, en un futuro, de un muelle seco como el que se va a crear en Níjar, en El Ejido o La Mojonera, en algún lugar equidistante dentro de la comarca, para la exportación de productos de invernadero". Barrera Espín añade que "es una obra de gran calado, pero necesaria para la prolongación hasta Algeciras". Asimismo, considera que, "con el tiempo, igual que Andalucía tiene dos autovías, una por la costa y otra por el interior, tendrá que tener el ramal del Corredor por el interior, Granada-Antequera-Bobadilla-Algeciras, y otro por la costa, porque Andalucía es muy grande".

BAJO ANDARAX, UNA LÍNEA VIABLE

En el Bajo Andarax, la situación es diferente. Aquí, la línea de Cercanías ya cuenta con buena parte de las infraestructuras necesarias, como el trazado de vía y las estaciones. Y además, existe un estudio de viabilidad elaborado por la Junta de Andalucía hace ya casi tres años, a instancias de la Mesa del Ferrocarril, en el que se proponen dos alternativas viables.

En la primera, se unirían los municipios desde Santa Fe de Mondújar hasta la ciudad de Almería con una línea que recorrería las estaciones ya existentes. En la segunda, se propone la construcción de cuatro nuevos apeaderos en la capital, lo que serviría, además, para facilitar el transporte dentro de la ciudad. Estas nuevas estaciones estarían, según el informe, en Fuensanta-Santa Inés, Torrecárdenas-Sector 20, El Puche y Estadio. Estas dos últimas irían integradas en el soterramiento y serían subterráneas.

Al tener que estar incluidas las nuevas estaciones en la línea de Alta Velocidad, la Mesa del Ferrocarril solicitó al Consejo de Administración de la Sociedad Almería Alta Velocidad, integrada por el Gobierno de España, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Almería, que se tuvieran en cuenta esas cua-

tro estaciones para el futuro tren de Cercanías. "Tenemos constancia de que la propuesta de la Mesa se ha tenido en cuenta y lo están estudiando", asegura Tejada.

Las nuevas estaciones tendrían que incluirse en el proyecto de la segunda fase del soterramiento. El portavoz de la Mesa reconoce que en el caso de las subterráneas "es complicado hacerlo porque la obra ya está hecha, con el falso túnel soterrado". Aun así, desde la Mesa y la Plataforma insisten en la necesidad de apostar por esa segunda alternativa. Barrera Espín recuerda que, según el estudio de viabilidad, esta línea "puede mover diariamente unas 6.000 personas y si se construyen apeaderos en Torrecárdenas, para el Hospital, y en el Sector 20, para los trabajadores, tendría un movimiento que ayudaría un montón y que acercaría a la capital a una comarca deprimida".

El problema, más allá de la cuestión técnica, es que el proyecto no avanza, desde ninguna

administración se animan a dar un paso adelante que garantice la puesta en marcha de este servicio. La Mesa ha hablado con la Junta, tanto la Consejería de Fomento como la Delegación en Almería, y "la idea les parece muy bien", comenta Tejada. Pero ahí queda, hasta el momento, la cosa. También han enviado el estudio de viabilidad al Ministerio de Transporte y la Secretaría de Estado de Infraestructuras, sin respuesta.

SERVICIO DE OBLIGACIÓN PÚBLICA

Aunque la infraestructura viaria es competencia de ADIF y la de las líneas de tren de Renfe, ambas entidades dependientes del Ministerio de Transporte, desde la Mesa recuerdan que "todas las líneas nuevas, sobre todo esta, que podría tener la calificación de obligación pública, están sustentadas con presupuestos autonómicos". Incluso, como sucede en Córdoba, es el Ayuntamiento el que lo lleva. "Pero para que empiece a funcionar es fundamental que la Junta de Andalucía diga que va adelante", asegura Tejada, que recuerda además que si el Cercanías del Bajo Andarax "ve la luz algún día, formaría parte del Consorcio Metropolitano de Transporte", que pertenece a la Junta.

Las obras, como en el caso del Cercanías de Poniente, se podrían beneficiar de los fondos europeos. Y serían 'baratas', en la escala de este tipo de infraestructuras: 2,1 millones para la rehabilitación de cuatro de las estaciones existentes, y cerca de 10 para la construcción de las cuatro nuevas. En total, 12 millones en la versión más cara.

Los Ayuntamientos de los municipios implicados, Huércal de Almería, Viator, Benahadux, Pechina, Gádor, Santa Fe de Mondújar y Alhama de Almería, apoyan la propuesta. Y los ciudadanos ya se han movilizado, con una manifestación el pasado junio impulsada por la Plataforma en Defensa del Tren Rural Andaluz y la Plataforma por un Tren Público, Social y Sostenible. Solo falta que quienes deciden den un primer paso. ■

El Cercanías en cifras

PONIENTE

- 500.000 ciudadanos en el área de influencia de la línea de Cercanías, en los siete municipios que recorrería.
- Más de 100.000 desplazamientos por carretera al día.
- Inversión de unos ocho millones de euros por kilómetro de línea, que tendría al menos 50 kilómetros de recorrido.

BAJO ANDARAX

- 235.000 ciudadanos entre la comarca y la capital.
- 1,3 millones de viajeros potenciales al año.
- 12 millones de euros para poner en marcha la línea, Cerca de 10 para la construcción de las nuevas estaciones y 2,1 para la rehabilitación de cuatro las existentes (que sería la única inversión en caso de apostar por la primera alternativa).