

¿AVE EN 2026? HAGAN SUS APUESTAS

Los soterramientos en Almería y Lorca son los principales escollos para que el AVE llegue a Almería en 2026. Los 480 millones presupuestados para 2023 aumentan el optimismo, pero aun hay dudas de que se consiga.

MIGUEL BLANCO
FOTOS: VV.AA.

Los 480 millones de euros para la construcción del AVE en la provincia de Almería, previstos en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2023, han supuesto un soplo de esperanza para las plataformas que vienen reivindicando desde hace tiempo que se aceleren las obras. Tanto la Mesa del Ferrocarril como ObjetivoAlmeríaAVE recibieron la noticia con ilusión, aunque no por ello cuentan con que los trenes de alta velocidad vayan a estar circulando por la provincia en 2026.

El Gobierno sí apuesta por la fecha prevista. Asegura que, con esta partida, se dará el impulso necesario y recuerda que ya están en marcha todos los tramos menos uno en Murcia, que en pocos meses se tiene previsto licitar, más el soterramiento de Lorca, la segunda fase del de Almería y el ramal Pulpí-Águilas, que están en redacción.

Los principales escollos para que la fecha se cumpla están en nuestra provincia, excepto el soterramiento de Lorca. Y eso, contando con que las obras continúen al ritmo previsto y que se ejecute todo el presupuesto, no como sucedió en 2020, cuando se dio otro empujón en forma de partida presupuestaria que, al final, no se tradujo en ejecuciones de obras. Estos tramos 'calientes' son la integración de la línea en la ciudad de Almería, más el viaducto que cruzará el río Andarax y el túnel bajo el polígono industrial de La Juaida, en el tramo Níjar-Río Andarax, que tienen especial complejidad y, por tanto, llevará más tiempo terminarlos.

OPTIMISMO MODERADO. Las dificultades de algunos de estos tramos pendientes es lo que modera el entusiasmo con el que José Carlos Tejada, portavoz de la Mesa del Ferrocarril, ha recibido la noticia de los 480 millones que se quieren presupuestar para el año que viene. Eso, y la experiencia de los últimos años, cuando también ha habido importantes partidas en los PGE pero que no terminaban de gastarse luego.

Tejada cree que "2023 puede ser el año para la alta velocidad en Almería, pero también 2020 iba a haberlo sido y al final apenas se cubrió un 5% del presupuesto de entonces", y añade que "hemos llegado a

2022 y seguramente no se gastarán más que unos 50 o 60 millones de euros, de los 225 que había".

Aun así, considera "positiva" la aportación en los Presupuestos Generales de 2023 anunciada por el Gobierno, aunque matiza que "en esa partida aparecen los modificados que finalmente Adif ha tenido que firmar con las empresas adjudicatarias". En este sentido, recuerda que casi todos los tramos se tenían que haber entregado entre hace un año y medio y un año, "así que no le quedaba otra a Adif que aceptar esos modificados, algunos de ellos además eran totalmente necesarios desde el punto de vista de la ingeniería".

Optimismo, pero con moderación, por tanto. En la Mesa no se animan a apostar por 2026 como fecha de la llegada del AVE a la provincia... pero tampoco la descartan. "Es cierto que hemos visto un impulso en las obras, pero ese impulso tiene que ser mayor", asegura Tejada, que destaca que "se están empezando a hacer algunos viaductos, pero el retraso de las obras es muy importante".

OBRA COMPLEJA. Un viaducto que ya se ha comenzado a construir es el de Vera, que va a suponer un hito en la ingeniería ferroviaria de alta velocidad nacional, ya que será el primero con cuatro vías. En el centro, las dos de la línea de AVE; y en los laterales, otras dos vías únicas, del haz de vías de la estación Vera-Almanzora. Aunque es de solo 172 metros de longitud, la novedad son sus 28,7 metros de ancho, en lugar de los habituales 14. En total, estará sostenido por 134 pilotes.

De los puntos de más dificultad pendientes, es el primero que se ha comenzado a construir. Aparte de este, de entre los 36 viaductos que hay en la provincia, el que cruza el río Andarax "es una obra de ingeniería bastante complicada, de más de un kilómetro de longitud, y va a necesitar mucho tiempo", apunta Tejada.

Otro escollo importante es el de los túneles, a juicio del portavoz de la Mesa del Ferrocarril. Sobre todo uno, el que pasa por debajo de La Juaida, de más de 800 metros, que conecta con el viaducto del río Andarax. "En esa zona está uno de los puntos más calientes de la construcción de la alta velocidad en la provincia", asegura. En septiembre, se ha comenzado la construcción tanto del viaducto como del túnel. Y luego están los soterramientos, el de Lorca y la segunda fase del de



A la izquierda, arriba, obras en el tramo Lorca-Pulpí; abajo, perforación en Los Arejos-Níjar. A la derecha, de arriba a abajo, avances en el tramo entre Totana y Lorca; integración en Almería, uno de los principales escollos; entrada de túnel en el tramo Níjar-Río Andarax; reunión de la Mesa del Ferrocarril con el subdelegado del Gobierno; y quinto chequeo a las obras, de ObjetivoAlmeríaAVE.

Almería, que deberían comenzar a resolverse antes de final de año. En este apartado, hay cierto optimismo ya que hay solicitados Fondos Next Generation para su ejecución, y esto obliga a que la obra esté finalizada en diciembre de 2026.

2023, UN AÑO CLAVE. Para la Mesa del Ferrocarril, el año que viene será clave para que se cumpla el objetivo previsto para la llegada de la alta velocidad a Almería. Por un lado, su portavoz considera que será “un paso importante” que se ejecute “hasta el último céntimo” de la partida presupuestaria y de cómo evolucionen, por tanto, las obras. “Si en 2023 están hechos todos los pilotes de todos los viaductos y se han comenzado a construir los túneles, podremos tener esperanza de que el AVE llegue en 2026”, dice.

Y por otro, porque el año que viene habrá elecciones, y el resultado podría condicionar el proceso de ejecución de las obras. “No sabemos si seguirá el mismo Gobierno”, apunta Tejada, “y si hay cambio, ¿el nuevo Gobierno mantendrá la hoja de ruta que hay para Almería?”.

En este sentido, el portavoz de la Mesa recuerda que “Almería ha sido una tierra muy maltratada en este tema, ya tuvimos que sufrir siete años de parón en la alta velocidad, en la época de Rajoy”. Ahora, continúa, “con Pedro Sánchez, se han retomado y licitado las obras, pero no al ritmo que esperaba la sociedad civil”.

Las obras avanzan pero, de momento, no precisamente a alta velocidad. Y luego, cuando se finalicen las plataformas, viaductos y túneles, quedará la construcción de la superestructura, con las catenarias, vías, subestaciones y demás elementos. Esta fase puede llevar cerca de un año, entre ocho y doce meses. Y luego se tienen que llevar a cabo las pruebas de seguridad, que también pueden prolongarse cerca de un año. Eso fue lo que duraron, por ejemplo, las del tramo Granada-Antequera.

Así, en el caso mejor, la plataforma tendría que estar finalizada al menos año y medio antes de que los trenes comiencen a circular, según calcula la Mesa del Ferrocarril. Es decir, que antes del verano de 2024, tendrían que estar terminadas las obras actuales, para que la línea de AVE Almería-Murcia pueda estrenarse a finales de 2026.

¿Y cómo van las obras en la actualidad?

Aunque lentamente, parece que comienzan a coger ritmo. La aprobación ▶





“Tenemos todos los recursos, económicos, técnicos y humanos en marcha para culminar el proyecto de AVE a Almería”

JOSÉ MARÍA MARTÍN / Subdelegado del Gobierno en Almería

¿Es cien por cien seguro que se podrá viajar en AVE desde y a Almería en 2026?

Estamos dando todos los pasos para que así sea. El compromiso del Gobierno con esta conexión es firme, como demuestra el hecho de que desde junio de 2018 se hayan aprobado licitaciones que rondan los 1.700 millones de euros para el desarrollo de este proyecto. La inversión realizada a 30 de septiembre de 2022, 1.168 millones de euros (un tercio del presupuesto para toda la línea Almería-Murcia), también lo ratifica.

En relación con las propias obras, van a comenzar a corto plazo las del tramo Totana-Totana, por lo que todos los tramos de la plataforma ya se encontrarán en fase de ejecución, a excepción de la integración en Lorca, la adaptación del ramal Pulpí-Águilas y la segunda fase de la integración en Almería, que están en fase de redacción de proyecto. También se está avanzando con los proyectos necesarios para poder realizar el montaje de vía. En cuanto a la electrificación de los tramos, el Murcia-Lorca está en redacción de proyecto, mientras que está próximo a comenzar el Lorca-Almería. De esta forma, seguimos avanzando para cumplir

con el calendario previsto.

Asimismo, la LAV Murcia-Almería cuenta con financiación procedente del mecanismo MRR, lo que implica que su consecución está sujeta al cumplimiento de los hitos establecidos por dicho mecanismo, lo que demuestra más si cabe el compromiso del Mitma con este proyecto.

¿Cuáles serían los principales escollos que habría que superar para mantener esta fecha límite?

Todos los trabajos necesarios actualmente están lanzados de acuerdo con la planificación vigente: obras de plataforma, proyectos de infraestructura, superestructura (vía, electrificación y otras instalaciones, etc). En obras de elevada complejidad, como es el caso, siempre pueden surgir situaciones que es necesario afrontar. Por ejemplo, los préstamos de tierras, que ha planteado un gran esfuerzo de coordinación entre Adif AV, los adjudicatarios de las obras y la Administración autonómica, que debe autorizar la extracción. O la coyuntura actual que vive en general la construcción, aunque Adif fue uno de los primeros organismos en aplicar el Real Decreto Ley que lleva a la revisión de precios en la contrata-

- ▶ de las modificaciones ha hecho que varios tramos arranquen procesos importantes a finales de verano, como en el caso de los viaductos de Vera y del río Andarax o el túnel de La Juaida.

EL ESTADO DE LAS OBRAS. Así, el tramo de Lorca-Pulpí, de 31,3 kilómetros, comenzó a ejecutarse el pasado mes de junio, con un presupuesto de más de 207,4 millones de euros. En el tramo Pulpí-Vera, de 25,7 kilómetros y un presupuesto de más de 175,8 millones, ya están en construcción siete de los diez viaductos que incluye. En el tramo Los Arejos-Níjar, de 17,8 kilómetros y más de 141,79 millones de presupuesto, también están avanzando con los once viaductos contemplados.

El tramo Níjar-Río Andarax, de 25,5 kilómetros y más de 106,65 millones de presupuesto, cuenta con 16 viaductos, incluido el que supera el río, y el túnel de La Juaida, de 878 metros de longitud. En septiembre, comenzaron a fabricarse las vigas para todos los viaductos y se comenzó la ejecución de los pozos de inyecciones de consolidación del túnel. Ya finalizados están los tramos Río Andarax-El Puche y la primera fase de la integración en Almería. Y el proyecto de la segunda fase se espera que se anuncie antes de que termine el año.

Esta segunda fase es, junto a las de Lorca, el punto crítico de cara a conseguir que el AVE llegue a Almería en 2026, según la plataforma de empresario ObjetivoAlmeríaAVE-Corredor Med, que llevó a cabo una acción reivindicativa en el poblado Oasis Mini Hollywood el pasado mes, exigiendo cumplimientos y revisando el estado de las obras.

En ese acto reivindicativo presentaron el quinto chequeo a las obras, con especial atención a los tramos entre Lorca y Almería. En verano, ya habían concluido que la velocidad y estado de las obras del resto

de tramos en la provincia vecina hacían pensar que el AVE llegaría a Lorca en 2025. Pero falta el soterramiento.

La plataforma de empresarios señala que “es el tramo que debe marcar la fecha de llegada del AVE a Almería”, y añaden que “el que aun no haya salido a licitación implica que la suma de los plazos de licitación, adjudicación e inicio real de ejecución, cuyo plazo conlleva unos 36 meses, postergue la llegada del AVE a Almería a una fecha posterior a 2026, si no se avanza a ritmos elevados en estos aspectos”. La segunda fase de la integración de la alta velocidad en Almería es el

otro “punto candente y pendiente de resolver para marcar una fecha final realista de la llegada al AVE a nuestra ciudad”, aseguran desde ObjetivoAlmeríaAVE-Corredor Med, en sintonía con lo que apuntaba el portavoz de la Mesa del Ferrocarril.

Asimismo, la plataforma empresarial apunta a los Puertos Secos de Níjar y Pulpí, que están, aseguran, “en una fase embrionaria”, debido a “la lentitud de los trámites ambientales y de algunos informes vinculantes a que han de someterse ambos proyectos”. En

este caso, también aseguran que “sería necesario

desbloquear esta fase para poder iniciar las obras antes del primer semestre de 2024”. Y, en general, consideran necesario “impulsar y acrecentar tanto el ritmo de ejecución como la inversión de las obras” para que el AVE llegue en 2026.

Las obras avanzan, pero lo hacen como un pesado tren de mercancías al que le cuesta ponerse en marcha. Desde el Gobierno, sin embargo, son optimistas en que los plazos se cumplirán gracias al nuevo impulso en los PGE. Y la apuesta de empresarios y ciudadanos es clara: el AVE no llegará a Almería en 2026 si su construcción no empieza a ir a ‘alta velocidad’. ■



Obras del AVE en Vera.



ción de obra pública, una medida que está facilitando el avance de los proyectos. Es importante incidir sobre el hecho de que estas situaciones se están resolviendo y, como decía, en la alta velocidad a Almería estamos cumpliendo los calendarios.

En nuestra provincia, hay dos obras de gran magnitud, según expertos: el viaducto del Andarax, de alrededor de un kilómetro de longitud, y el túnel bajo La Juaida. ¿Cuándo se prevé que se acometan estas obras?

Ambas infraestructuras, que están en el tramo Níjar-Río Andarax, tienen ya iniciadas las actividades que se requieren para su construcción.

El otro punto sensible sería la segunda fase del soterramiento. ¿Hay previsión de que se ponga en marcha en breve tiempo?

Adif prevé concluir y aprobar a finales de este año 2022 la redacción del proyecto de construcción de la plataforma y vía de la segunda fase de la integración del ferrocarril en Almería, un proyecto que realiza por encomienda de la Sociedad Almería Alta Velocidad. A partir de ahí se trabajará para que la licitación de las obras tenga lugar lo antes posible. Para la redacción de este proyecto de construcción, Adif está llevando a cabo una importante e intensa labor de coordinación técnica con todas las administraciones pú-

blicas y organismos implicados, como son el Ayuntamiento de Almería y la Junta de Andalucía.

Fuera de nuestra provincia, el soterramiento de Lorca es otro punto clave. ¿Estará a tiempo para permitir la circulación de trenes en 2026?

Los trabajos de redacción de este tramo se encuentran muy avanzados, estando prevista su aprobación en el primer trimestre de 2023. A partir de ese momento se iniciarán los trámites para licitar las obras con la máxima agilidad, con el objetivo de que estén ejecutadas en plazo.

¿Está previsto que las obras se aceleren gracias a la partida presupuestaria del próximo año, y que esta se ejecute al cien por cien?

Tanto la dotación prevista para el ejercicio 2023 en los PGE vigentes como la inversión prevista en los PGE 2023, actualmente en fase de tramitación (480 millones de euros solo en la provincia de Almería y 648 millones en toda la conexión Almería-Murcia) son un claro impulso al desarrollo del proyecto. Tenemos todos los recursos, económicos, técnicos y humanos en marcha para culminarlo.

Tras las obras, vendrá la colocación de superestructuras (vías, catenarias, etc.), que según expertos puede llevar entre ocho y doce

meses. A este tiempo, habría que sumarle otro año, aproximado, para las pruebas de circulación de trenes. En el caso mejor, sería un año y medio entre que se finalicen las obras actuales y que puedan circular trenes. Es decir, que para que veamos al AVE llegar con pasajeros a la Estación de Almería en 2026, como tarde tendrían que estar finalizadas todas las obras de todos los tramos de nuestra provincia antes de junio de 2024. ¿Con el ritmo actual de obras se puede confirmar que así será? ¿O los cálculos para la construcción de superestructuras y pruebas son otros?

En España tenemos una gran experiencia en este tipo de proyectos, lo que nos permite simultanear diversas actividades para agilizar la construcción. Por ejemplo, se puede empezar a trabajar en el montaje de vía, la electrificación, etc. sin necesidad de que haya concluido la obra civil en todos los tramos; o avanzar parte de las pruebas, aunque la totalidad de las obras no estén concluidas, en todos los subsistemas que vayan estando listos. En definitiva, muchos trabajos se pueden desarrollar en paralelo. Está todo muy medido y se trabaja haciendo un gran esfuerzo de coordinación entre las diferentes técnicas para cumplir los objetivos marcados.

LA BRÚJULA

ACTUALIDAD, INFORMACIÓN Y ANÁLISIS

CON EL ESTILO Y LA CREDIBILIDAD DE
JUAN RAMÓN LUCAS

**LUNES A VIERNES
DE 20:00H A 23:30H**

105.2 FM/1341 OM ALMERÍA - 106.1 FM ROQUETAS DE MAR
91.3 FM EL EJIDO - 102.2 FM VELEZ RUBIO



TU RADIO

