

EL LABERINTO DEL SOTERRAMIENTO

La llegada del AVE a Almería salva un nuevo escollo tras el acuerdo entre administraciones para realizar el proyecto de integración del ferrocarril previsto.

MIGUEL BLANCO
FOTOS: VV.AA.

Cuando corría el riesgo de estrellarse, el AVE a Almería superó en el último momento un nuevo palo sobre la vía para esquivar el descarrilamiento. Tras el acuerdo alcanzado a finales de año para la realización de la fase 2 del soterramiento, la Junta se desmarcaba en enero con una nueva propuesta, rechazada por Adif y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Desde entonces, cerca de un mes de acusaciones entre ambas partes, con el Ayuntamiento viendo cómo el proyecto corría riesgo de volatilizarse a causa del pulso entre el Gobierno de España y el Gobierno andaluz y llamando a mantener el acuerdo.

El riesgo era grande: perder los fondos europeos destinados a financiar la obra. Y ante esa posibilidad, el Ministerio lanzó un ultimátum: o se retomaba el acuerdo como estaba, con las condiciones pactadas para cada una de las partes, o disolvía la Sociedad Almería Alta Velocidad y ponía en marcha un nuevo proyecto de integración del ferrocarril en la capital, más básico, a cuyo Ayuntamiento animaba a sumarse. Un día antes de la fecha límite, Ministerio, Junta y Ayuntamiento anunciaban el principio de acuerdo y, si nada más pasa, las obras se podrían estar licitando en un par de meses.

Será un gran paso adelante para conseguir eso que a la ciudad tanto le está costando: tener unas comunicaciones ferroviarias acordes al siglo en que vivimos. No ha sido este el único momento de tensión con el AVE. Durante ocho años, las obras estuvieron paradas e incluso se clausuraron túneles previamente contruidos. Y durante la pandemia, las obras avanzaban con tanta lentitud que pocos apostaban por su finalización en la fecha prevista, 2026. La definitiva, tras este 2023 que era cuando, en la penúltima actualización, iba a haber llegado el AVE a Almería. Una fecha, la de 2026, que de momento sigue vigente, tras haberse superado el choque de trenes entre Junta de Andalucía y Gobierno de España.

El desencuentro surgió con la propuesta de la Junta de Andalucía de limitar su participación a las obras de la Estación y el parking, cuando ya se había llegado a un acuerdo sobre el proyecto que se realizará y faltaba consensuar cómo se repartía la financiación. El Gobierno an-

daluz se salió del plan inicial proponiendo triplicar los fondos que habían pactado en 2010, para las obras de la estación y del parking, con la idea de quedarse con la gestión de este. Y ahí es donde el Ministerio dio el alto, puesto que los aparcamientos en estaciones de tren son cosa de Adif y así estaba contemplado que sería en el de Almería.

Asimismo, tampoco convenía la oferta de triplicar el presupuesto, ya que va a tener que hacerse de todas formas; no solo la Junta, el resto de entidades también van a tener que aumentar los fondos que destinen a esta fase 2 de la integración del ferrocarril en la capital. El proyecto aprobado por la sociedad Almería Alta Velocidad en 2020 se va a cerca de 250 millones de euros. En principio, el Gobierno asume la mayoría, algo más de 180 millones. La Junta de Andalucía andaría por los 48 millones aproximados que ofrecía como propuesta y el Ayuntamiento de Almería, cerca de 18 millones. Pero precisamente, esta es la parte que se sigue negociando, con la intención de fijar el acuerdo definitivo, y poder así poner en marcha el proyecto la próxima primavera.

LA AMENAZA DEL MINISTERIO

Llegar al entendimiento ha costado varias semanas de tira y afloja y acusaciones mutuas de estar provocando el retraso de la llegada del AVE a Almería, el Ministerio de Transportes daba dos días de plazo a la Junta de Andalucía para mantenerse en el convenio al que habían llegado el pasado mes de diciembre o liquidaba la sociedad encargada de realizar el proyecto de integración del ferrocarril en Almería.

“Las sociedades de integración solo tienen sentido cuando todas las partes están igual de comprometidas en un proyecto”, había dicho Isabel Pardo de Vera, entonces aun secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en una visita a Almería en febrero. Y añadía que si la Junta de Andalucía no estaba comprometida, “no podemos seguir perdiendo tiempo y arriesgando fondos, así que tendremos que buscar una solución alternativa”. Pardo de Vera llegó a dudar de que la Junta dispusiese de los fondos necesarios, que si había pactado para el Metro de Sevilla o para una línea de AVE entre Málaga y la capital andaluza, por lo que aseguró que Almería no estaba “entre las prioridades de la Junta”.



Arriba, actuaciones previstas en el proyecto de integración del ferrocarril en Almería. A la derecha, actual parque de vías en la estación; última reunión telemática de la sociedad Almería Alta Velocidad en la que se llegó al principio de acuerdo; y mapa del futuro vial prolongación de la calle La Marina entre la actual intermodal y la antigua estación.

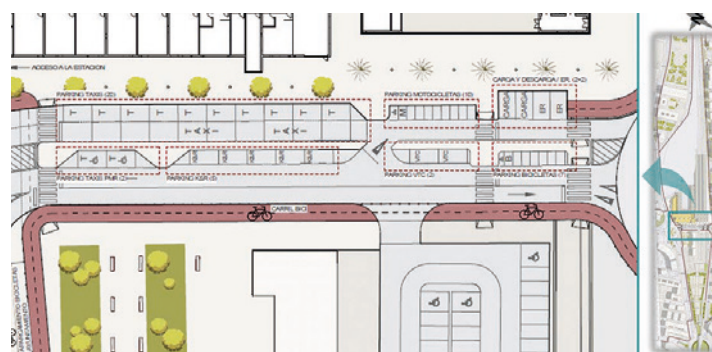
En la página anterior, proyecto de estación aprobado por la sociedad Almería Alta Velocidad.

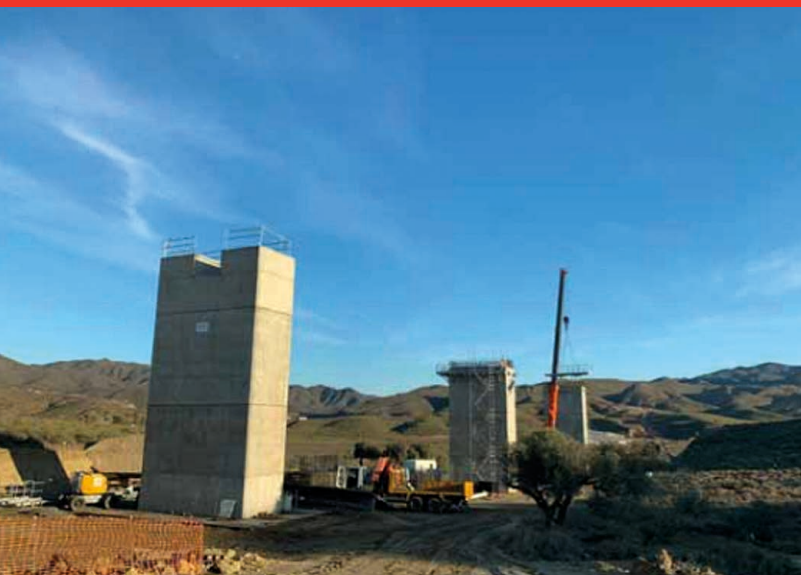


La solución alternativa consistía en asumir la construcción de la estación y el parking, y buscar un nuevo convenio con el Ayuntamiento de Almería con un proyecto modificado para el soterramiento, con idea incluso de mantener la llegada de los trenes en superficie. Para ello, contaba con separar la construcción de la estación y el parking para garantizar que las obras finalizasen en los plazos previstos y evitar que se perdieran los fondos Next Generation del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia previstos para las obras. La intención era que ese nuevo proyecto estuviera terminado en el mes de mayo y licitado en cuanto fuese posible. Al Ayuntamiento de Almería, en cualquier caso, no le convenía la idea y se remitía al convenio de diciembre. “El Ayuntamiento no va a estar de acuerdo con un proyecto que no suponga la mejor alternativa para la ciudad”, aseguraba la portavoz, Ana Martínez Labella, que exigía “la ejecución del proyecto aprobado el pasado 9 de diciembre, de manera íntegra”. Y añadía que llegar al consenso había costado mucho por lo que “no podemos tirar por tierra todo el trabajo realizado. Hemos llegado a un proyecto consensuado y es el que queremos que se ejecute, por eso pedimos y exigimos esa colaboración que las dos administraciones le deben a la ciudad de Almería”.

NUEVO ACUERDO

Y finalmente, llegó esa colaboración en forma de acuerdo entre todas las partes. Así, la Junta accedía a construir la estación y el parking y ceder la titularidad de este a Adif, y mantendrá la de la nueva estación de autobuses, para lo que Adif tendrá que traspasarle la titularidad del suelo. Además, podrá financiar su parte con fondos Feder, al haber confirmado el Ministerio de Hacienda que existe la posibilidad de hacerlo. Tras el principio de acuerdo, a falta del consenso final que incluye cómo se reparte al detalle la financiación, Martínez Labella calificaba la noticia como “muy positiva” y animaba a “cerrar ese acuerdo y licitar las obras, que es lo que los almerienses y la ciudad requieren de esta situación”. El acuerdo también ha sido celebrado por la Mesa del Ferrocarril de Almería. “Finalmente la cordura política llegó al consejo de administración de Almería Alta Velocidad”, asegura José Carlos Tejada, portavoz de la plataforma ciudadana, que lleva dos años reclamando el consenso definitivo para poder comenzar a licitar las obras. “La Mesa estaba muy pre-





Construcción del viaducto de Los Feos, en el tramo Los Arejos-Níjar; y obras de relleno de formación de terraplén en el tramo Pulpí-Vera. Abajo, ejecución de los pozos de tratamiento en el Túnel de Viator, del tramo Níjar-Río Andarax.

ocupada por el cambio de posición de la Junta de Andalucía en el soterramiento de Almería, porque han pasado casi dos años desde el acuerdo de marzo de 2020 en el que había quedado claro cuál era la participación de las tres administraciones y cómo iba a ser”, añade el portavoz de la Mesa.

Asimismo, insiste en que “se licite ya la obra, porque el proyecto está redactado, y si hay acuerdo en la financiación, no se puede esperar un día más, sobre todo teniendo en cuenta que la Junta de Andalucía va a financiar su cuota de participación a través de los fondos Feder, que tienen un periodo de ejecución, y que Adif va a dejar su parte a las ayudas Next Generation. Y el Ayuntamiento de Almería, que es la única administración que ha puesto dinero de sus presupuestos, para el 50% ha presentado un proyecto también a los Next Generation”. En este sentido, Tejada recuerda que “llevamos un retraso muy grande en la Alta Velocidad, pero además, si queremos financiar las obras con fondos europeos, a 31 de diciembre de 2026 tendrán que estar realizadas”.

El portavoz de la Mesa del Ferrocarril reconoce que hubo un momento en que se temían lo peor, no solo en relación a una nueva paralización de las obras. “Desde el punto de vista urbanístico, el plan B de que el tren llegara en superficie nos preocupaba, porque el soterramiento va a acercar a esas dos Almerías que hasta la fecha están separadas por la vía del ferrocarril”.

EL PROYECTO DE SOTERRAMIENTO Y ESTACIÓN

El proyecto aprobado hace ya dos años por la sociedad Almería Alta Velocidad incluye el soterramiento del canal de acceso ferroviario desde El Puche hasta pasada la Avenida del Mediterráneo, con una longitud aproximada de 1,5 kilómetros. Este canal se compone de dos vías, una de ellas de ancho mixto, y es la continuación de la obra de soterramiento ya realizada en El Puche.

El proyecto incluye la construcción de una nueva vía entre Sierra Alhamilla y la Plaza Manuel Fraga, entre las actuales estación intermodal y antigua estación, continuando el trazado de la calle La Marina. Aproximadamente, por donde ahora hay una pasarela en altura. En esta calle, que está pre-

visto que sea de doble circulación, se ubicarán la parada de taxis y la zona de ‘kiss & train’; es decir, el lugar donde se podrá parar un tiempo determinado con el vehículo a esperar a un viajero.

También se dismantelarán las actuales instalaciones de los talleres de Renfe y Adif, que en la actualidad están junto a la estación, en la Avenida de Montserrat, para trasladarlos a la zona del Sector 20.

Respecto al anteproyecto, el Ayuntamiento propuso, y se aceptó, la construcción del aparcamiento que ahora ha sido fuente de conflicto. Este irá soterrado, en dos plantas, bajo las dársenas de la estación de autobuses. Esto permitirá eliminar el aparcamiento actual en superficie, con intención de poner en valor la antigua estación.

Y, por supuesto, la nueva estación, en dos partes, una para servicio ferroviario y otra para autobuses. El cuerpo principal, ya existente, se remodelará para adaptarlo a los servicios de alta velocidad y contará con dos plantas, como en la actualidad. En la baja, de unos 2.950 metros cuadrados, irán las taquillas, atención al viajero, salas de espera, locales comerciales y de alquiler de coches y la salida a los andenes, y se mantendrá la cafetería que dará servicio tanto a esta estación como a la de autobuses. En la planta de arriba, de 1.886 metros cuadrados, irán las oficinas, vestuarios y zonas de descanso del personal.

El otro ala de la estación se demolerá para construir una nueva estación de autobuses, que contará con 26 dársenas. Será también de dos plantas, una baja de unos 1.325 metros cuadrados con taquillas, salas de espera y aseos, entre otros servicios, y la primera, con 940 metros cuadrados, donde irán las oficinas del Consorcio de Transporte y el centro de control. Mientras esta nueva estación se construye, habrá una provisional, en el actual parque de vías situado entre la antigua estación y la carretera de Sierra Alhamilla.

Todo ello deberá estar finalizado antes de que termine 2026, tanto para cumplir con la normativa europea como para que el AVE pueda llegar en la última fecha prometida. De momento, el principio de acuerdo entre administraciones ha evitado un nuevo frenazo. Y de hecho, en la última semana de febrero el BOE sacaba a información pública el proyecto de integración del ferrocarril en Almería. Un paso necesario antes de poner en marcha la maquinaria de las obras. ■





Así están las obras del AVE en Almería

Mientras se solucionaba el conflicto del soterramiento, las obras en los distintos tramos continúan su ejecución. De hecho, solo los soterramientos de Almería y el de Lorca están pendientes de licitar y poner en marcha. En la provincia de Almería, los tramos que se están construyendo son:

Lorca-Pulpí, de 31,3 kilómetros y un presupuesto de 207,4 millones de euros. Este tramo incluye la ejecución de un túnel de 928 m de longitud, diez viaductos que suman una longitud de 1.250 metros, once pasos superiores y 17 pasos inferiores, 94 obras de drenaje transversal y la construcción de la nueva estación de Almendricos, así como la adecuación de las estaciones de Puerto Lumbreras y Pulpí.

Actualmente se están realizando movimientos de tierras (demoliciones, desbroces, terraplenes), drenajes, pasos superiores e inferiores, túnel y reposición de servicios.

Pulpí-Vera, de 25,7 kilómetros y 179,3 millones de presupuesto. Incluye la ejecución de diez viaductos, un falso túnel de 290 metros, nueve pasos superiores y cinco pasos multifuncionales, además de multitud de pasos inferiores para dar continuidad a los servicios, riegos y tráfico de la zona.

Actualmente se están realizando movimientos de tierras, excavación de desmontes, relleno de cuñas de transición y formación de terraplén. Asimismo, se están realizando obras de drenaje transversal y la construcción de los

viaductos de Canalejas y Guazamara, Media Legua, Cuevas, Burjúlú, Jático, Algarrobo, Vera y Antas; el falso túnel de Fuente Flores; varios pasos multifuncionales, inferiores y superiores; reposiciones de servidumbres de riego afectadas por las obras y pasos de conducciones; y reposición de líneas eléctricas.

Los Arejos-Níjar, de 17,8 kilómetros y un presupuesto de 141,8 millones. Aquí está prevista la ejecución de once viaductos, doce pasos inferiores y cinco pasos superiores.

Actualmente se están realizando movimiento de tierras, drenajes, la construcción de los viaductos de Los Feos, Lucainena y del Cebollero, entre otros; además de pasos inferiores y la reposición de servidumbres de riego y de los desvíos provisionales de caminos y carreteras.

Níjar-Río Andarax, de 25,5 kilómetros, con un presupuesto de 124,5 millones. Incluye la ejecución de 16 viaductos, un túnel de 878 metros, cuatro pasos superiores y nueve pasos inferiores.

Se están llevando a cabo movimiento de tierras, desmontes y rellenos, drenajes y la construcción de los viaductos de las Ramblas del Maltés, la Sepultura, Césares y Retamar, del Agua y del Puente de la Quebrada, y río Andarax. Asimismo, se están ejecutando los pozos de tratamiento de terreno para el túnel de Viator. Además, se está restaurando un vertedero ilegal.



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

