

LA HISTORIA INTERMINABLE DEL AVE

La Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería no estará en funcionamiento hasta finales de 2029 o 2030, según la Mesa del Ferrocarril y #AlmeríaObjetivoAVE. Retrasos en la electrificación de la línea, el tramo de Lorca-Pulpí y el soterramiento en Lorca son los nuevos frenos a la finalización de las obras.

MIGUEL BLANCO
FOTOS: VV.AA.

Parecía que, esta vez sí, el tren de alta velocidad estaba a punto de llegar a Almería tras años de avances, parones y aplazamientos de las fechas previstas para la finalización de las obras de la LAV Murcia-Almería. Este año, 2026, estaba marcado en rojo en los calendarios de ciudadanos y empresas que contaban con un medio de transporte rápido y eficiente que venía, además, a dar un impulso a los distintos sectores económicos de la provincia. Pero, de nuevo, habrá que seguir esperando.

Entre finales de 2029 y 2030 es la nueva fecha señalada. Así lo creen plataformas como #ObjetivoAlmeríaAVE, impulsada por la Cámara de Comercio de Almería, y la Mesa del Ferrocarril. Las obras continúan, esta vez no hay parones indefinidos ni tapiado de túneles como durante el Gobierno de Mariano Rajoy, pero a pesar de las buenas sensaciones iniciales, cuando se retomaron las obras y se dotó de presupuesto a esta infraestructura, los tiempos se han ido dilatando en los últimos meses y todo indica que la vía no estará completa hasta el año 2028, como pronto.

No es la primera vez que se amplía el plazo para la llegada de la alta velocidad a Almería. Cuando se retomó el proyecto, al final de la época de Rajoy, estaba prevista para 2023, fecha que se mantuvo en la primera etapa de Sánchez, con José Luis Ábalos como ministro de Transportes. Según se iba acercando la fecha, estaba claro que no se iba a poder cumplir y acabó aplazándose hasta finales de 2026, cuando tendrían que estar finalizadas las obras. Más adelante, este año era para tener la LAV construida, aunque los trenes tardasen unos meses más. Y ahora, esos trenes no se esperan hasta finales de 2029, en la estimación más optimista.

Si hace un año, el principal problema para el cumplimiento de los plazos estaba en las obras de soterramiento en Lorca, ahora el tramo Lorca-Pulpí es el 'culpable' del nuevo retraso previsto, según la valoración de #ObjetivoAlmeríaAVE. Tienen un buen argumento: aparte del retraso que se ha acumulado en las obras, la construcción de este

tramo está pendiente de que se apruebe una modificación en el proyecto original.

22 AÑOS PERDIDOS

José Carlos Tejada, portavoz de la Mesa del Ferrocarril de Almería, confirma a Foco Sur que uno de los factores que van a retrasar la finalización de las obras es la fecha límite de licitaciones de suministros de materiales necesarios para construir la Línea de Alta Velocidad. Es el caso del balasto, uno de los elementos que, junto a las traviesas, el carril y los desvíos, conforman las vías ferroviarias, que tiene como plazo hasta 2028. Si se apuran estos plazos de entrega, se podría dar el caso, como estiman las plataformas, de que la vía esté construida a expensas de poder finalizar ese tramo. Y luego, se tendrían que realizar las pruebas de seguridad con el tren laboratorio, que llevarían unos meses más.

“El tramo de Pulpí-Lorca tiene como fecha de suministro hasta finales de 2028 y una vez que se ha colocado la traviesa y el balasto, se sigue con las superestructuras, la colocación de catenarias, la construcción de las subestaciones y, cuando esté todo terminado entre Almería y Pulpí, el tren de laboratorio de seguridad empezará a circular y estará circulando bastantes meses”, detalla. Con este panorama, en la plataforma ciudadana calculan que los trenes de alta velocidad no llegarán a Almería hasta 2030.

“En Almería, hemos perdido 22 años de desarrollo y de crecimiento económico por no tener una conexión con alta velocidad que nos una tanto con Madrid como con Barcelona”, asegura Tejada, que recuerda los ocho años de parón de obras durante el Gobierno de Mariano Rajoy y los ocho, más los que quedan, que está durando la construcción con el Gobierno de Pedro Sánchez. Asimismo, señala que el ritmo de las obras “ha tenido su repercusión en que Andalucía tampoco se ha dado prisa en construir el puerto seco de Níjar”.

Tejada es más optimista en el caso del soterramiento y la nueva estación, que sí cuenta con que estén finalizados a lo largo de 2026. Sobre todo porque “si quieren cobrar los fondos europeos, el 31 de diciembre de este año tienen que tener certificado todo”. En este sentido, el



Arriba, vías de la LAV en la Estación Intermodal; y viaducto de Cuevas sobre la AP-7 en el tramo Pulpí-Vera. Abajo, construcción de la estación de autobuses y el aparcamiento; y estado de las obras en el tramo Lorca-Pulpí, las más retrasadas según la plataforma #ObjetivoAlmeríaAVE. En la página anterior, obras de soterramiento y nueva estación en Almería.

portavoz de la Mesa del Ferrocarril cuenta que a ellos les aseguraron, tras preguntar cuándo volverían los trenes de Madrid y Granada a salir desde la nueva estación de la capital, que “la recuperación de los trenes aquí en Almería sería para el verano... y ya estamos en verano”.

INVERSIÓN SIN USO

En la misma línea, el informe de #ObjetivoAlmeríaAVE apunta a que las obras acumulan un retraso de entre tres y cuatro años respecto al compromiso original del Gobierno. La plataforma reconoce, no obstante, que la ejecución global de la obra alcanza ya el 85%, con cerca de 2.500 millones de euros certificados de los 3.500 millones presupuestados. Pero señalan que el tramo Lorca-Pulpí “se enfrenta a obstáculos técnicos y plazos administrativos que hacen imposible cumplir el calendario vigente”.

La plataforma incluso se plantea que la inversión requerida para esta infraestructura, establecida en 3.000 millones de euros, se llegue a mantener hasta tres años sin uso, “lo cual tendría consecuencias que ya hemos conocido con los túneles Sorbas y el deterioro consecuente de lo ejecutado”, recordando el caso de los túneles de Sorbas, construidos por el Gobierno de Rodríguez Zapatero y tapiados por el de Rajoy. Así, recuerdan que “en 14 años el proyecto ha acumulado al menos cinco fechas de finalización distintas” y que “cada nueva fecha llega cuando la anterior ya es inviable”. Ese es el escenario que consideran que está dándose en la actualidad.

Así, la plataforma indica en su informe que el tramo Lorca-Pulpí “es el que marca el actual ritmo de la línea”, desplazando al soterramiento de Lorca. Es, aseguran, “el principal cuello de botella” porque “presenta retrasos significativos en movimientos de tierras y cimentaciones de viaductos, además de tener pendiente la tramitación de un modificado de proyecto”. Jerónimo Parra, presidente de la Cámara de Comercio, impulsora de la plataforma, aseguraba en la presenta-

ción del informe que “ahora mismo vemos en las obras que no hay ni maquinaria ni trabajos mínimos que indiquen, en el caso del Lorca-Pulpí, que se está moviendo algo”.

El soterramiento en Lorca, aunque ya no es el principal motivo de retraso, también va fuera de la fecha prevista, y las obras tienen un plazo de ejecución oficial hasta 2027. Asimismo, las licitaciones para el montaje de vía y electrificación tienen como límite de ejecución del contrato finales de 2028. Por último, una vez terminada la infraestructura, se necesitarán entre doce y 18 meses más para llevar a cabo las pruebas dinámicas con el tren laboratorio, las del sistema de seguridad ERTMS-2 y la certificación de la obra, “una fase que históricamente suele subestimarse”, apuntan en #ObjetivoAlmeríaAVE.

Un atisbo de esperanza que apunta el informe técnico es que se diera una agilización de plazos mediante el montaje de vía en placa en lugar de sobre balasto. Es la técnica que se va a utilizar en los soterramientos de Almería y de Lorca. Esto “supondría una agilización de plazos”, aunque no lo suficiente como para impedir que se produzca otro retraso sobre la fecha prevista para la finalización de las obras.

LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA

En la Mesa del Ferrocarril también han realizado un informe y en él sí señalan al soterramiento de Lorca, al que unen la electrificación de la línea como las principales causas del probable aplazamiento del fin de las obras. “Seguimos pensando que las previsiones del Gobierno para los años 2028-2029 no serán posibles, porque tanto las obras del soterramiento de Lorca, como las instalaciones eléctricas actuarán como cuellos de botella en nuestra conexión con el Corredor del Mediterráneo”, apuntaba Tejada al presentar el informe.

En este sentido, el portavoz de la Mesa del Ferrocarril señalaba que la principal razón para el retraso en la llegada de la Línea de Alta Velocidad a Almería es “la construcción de la superestruc-



El soterramiento de Almería, antes de fin de año

Las obras de integración de la Línea de Alta Velocidad en Almería, más la construcción de la nueva Estación Intermodal, estarán finalizadas en el último trimestre de este año. Lo aseguraba el mes pasado Pedro Fernández, delegado del Gobierno en Andalucía, durante una visita a las obras en la estación, junto al subdelegado del Gobierno en Almería, José María Martín, la alcaldesa de la ciudad, María del Mar Vázquez, y la consejera de Fomento, Rocío Díaz. “Hoy en día ya son dos kilómetros de vía tendida sobre esa plataforma, de los 8,7 totales que tiene la integración ferroviaria”, destacaba el delegado, que, aunque no daba fechas para la finalización del conjunto de las obras, aseguraba que se está trabajando en todos los tramos. Fernández concluía asegurando que “la integración ferroviaria en Almería supondrá la configuración de un nuevo espacio intermodal absolutamente

necesario que no solo supondrá la renovación del espacio urbano, sino que potenciará el crecimiento social y económico de la provincia, reactivando el comercio, la creación de empleo y el turismo”.

Las obras de integración de la LAV en Almería, en la que se están invirtiendo 196 millones de euros, incluyen el soterramiento y la construcción de la nueva Estación

Intermodal de Almería, que contará con seis vías para adaptarla a los nuevos tráficos de alta velocidad, además de la estación de autobuses y de un aparcamiento subterráneo.

En los últimos meses, los trabajos en la estación se han centrado en la construcción de la estructura, las cubiertas y el revestimiento exterior. Asimismo, ya se está trabajando en las instalaciones de suministros. El nuevo edificio contará con 4.800 metros cuadrados en dos plantas. La nueva estación de autobuses tendrá 2.265 metros cuadrados y 26 dársenas. La construcción del aparcamiento subterráneo avanza con la configuración de su estructura interior y los forjados intermedios. Este aparcamiento, ubicado bajo la futura estación de autobuses, contará con capacidad para 400 vehículos y dispondrá de accesos rodados y peatonales para facilitar la intermodalidad y el acceso de los usuarios de tren y autobús.



tura que se debe colocar a lo largo de los tres tramos de alta velocidad que discurren por nuestra provincia”.

Esta superestructura incluye la colocación de catenarias y redes de electrificación, la construcción de subestaciones y la instalación del sistema de señalización ERTMS-2, “un sistema de seguridad que mantiene las comunicaciones entre el maquinista y los centros de control”, desgranaba el portavoz de la plataforma ciudadana.

En cualquier caso, en la Mesa del Ferrocarril no son optimistas tampoco con el soterramiento en Lorca, que retrasaría la llegada de la alta velocidad incluso aunque la parte de Almería estuviera finalizada en el plazo previsto. “No sabemos qué pasará con el soterramiento de Lorca, ya que las noticias que nos llegan es que las obras no avanzan con la celeridad deseada”, apuntaba.

Asimismo, aunque Tejada confía en que las obras de integración en la ciudad sí cumplan los plazos previstos, sí que da por hecho que se acabará retrasando la inauguración de la estación intermodal, que estaba prevista para finales de octubre. Asegura que esa fecha “tampoco se cumplirá, lo que supondrá que tendremos que seguir viajando en autobús a la estación de Huércal de Almería y añadiendo 30 minutos a nuestros viajes en tren”. Incluso comentaba que “nos tememos que finalmente la Sociedad de Alta Velocidad tenga que plantear una prórroga a Europa”.

Ante este panorama, las ‘buenas noticias’ llegan con la construcción de la vía entre Almería y Pulpí. En nuestra provincia, “el estado de las obras se encuentra en un grado de ejecución cercano al 80%, por lo que las plataformas están todas finalizadas en los tres tramos, han permitido el inicio de la colocación de la superestructura, con los trabajos de instalación de traviesas, vías y balasto”. Asimismo, Tejada destacaba que todos los viaductos están cerca de estar terminados, así como los túneles de La Juaida y el falso túnel de Vera. Pero sí preocupa que aun no se haya iniciado la

construcción de la futura estación de Vera, que tiene un plazo de ejecución previsto de 18 meses, y que Adif AV licitó a finales de abril por cerca de 19 millones de euros.

MOVILIZACIONES EN OTOÑO

Adif AV anunciaba a principios de junio la adjudicación, por 28,2 millones de euros, del suministro de balasto para realizar estos trabajos en el tramo Lorca-Vera-Almería. El contrato contempla el suministro de 935.000 toneladas de este material para cubrir los 138 kilómetros de vía de este tramo.

Antes, además de la estación de Vera, también se ha licitado una base de mantenimiento de la LAV en Níjar. Adif asegura además que toda la plataforma de la línea está “finalizada o en construcción”. Asimismo, se está redactando el proyecto de la conexión Pulpí-Águilas.

Otro aspecto en el que la obra avanza, según Adif, es en la fase de electrificación, con la construcción de la subestación de Totana y sus centros de autotransformación y el tendido de catenaria del tramo Murcia-Lorca. También en los últimos meses se ha adjudicado el tendido de la catenaria para el tramo Lorca-Almería.

Por último, Adif destaca que ya tiene contratado el despliegue de los sistemas de seguridad necesarios en una línea de alta velocidad, como las más avanzadas tecnologías de comunicaciones ferroviarias (el GSM-R) y de señalización (el ERTMS).

A pesar de estos avances, el Gobierno ni confirma ni desmiente que se mantengan las fechas previstas para la finalización de las obras y para que podamos ver llegar los primeros trenes de alta velocidad a la nueva estación intermodal. Todo indica que, una vez más, habrá que seguir esperando. Y en la Mesa del Ferrocarril ya amenazan con movilizaciones este otoño en Almería, para reclamar que se finalicen las obras y se avance con los Cercanías del Bajo Almanzora y el Poniente, otras asignaturas pendientes. ■

