

II ENCUENTRO CIVISUR: EL FERROCARRIL EN ANDALUCÍA. PRESENTE Y FUTURO

Los Ingenieros de Caminos enumeran la treintena de actuaciones históricas necesarias en el ferrocarril en Andalucía

- El Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCPC ha lamentado que la Comunidad esté instalada en el “permanente gerundio, un tiempo detenido” de nuevas promesas para problemas invariables
- Ha reclamado los Corredores ferroviarios, la terminación de las líneas de AVE, el eje ferroviario transversal de Andalucía, la ampliación de los Metros de Sevilla, Málaga y Granada, la línea litoral de Málaga a Algeciras, la puesta en marcha de los tranvías de Sevilla y de Jaén o el Metrotrén de Córdoba, entre otras medidas de un listado que repasa cada provincia andaluza

“Andalucía está siempre en el tránsito desolador de promesas renovadas para solucionar problemas invariables, instalados en el gerundio maldito, un tiempo detenido”. Este es el panorama de las infraestructuras que ha dibujado el Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos al repasar las **Inversiones en el Ferrocarril en Andalucía**, en el III Encuentro Civisur celebrado esta mañana en Sevilla. Excepto las obras que se acabaron para la EXPO del 92, el resto de actuaciones históricas necesarias las siguen Estado y Junta “presupuestando, prometiendo, proyectando, ejecutando y, lo que es peor, no acabando”, ha sentenciado.

En su exposición ha realizado un **completo recorrido provincia por provincia por una treintena de reivindicaciones** del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en materia ferroviaria para la Comunidad andaluza. De ámbito pluri-provincial, no pueden olvidarse los **Corredores Ferroviarios**, tanto el Mediterráneo como el Central, “en especial la conexión con el Puerto de Algeciras”; y el **Eje Ferroviario Transversal**, inicialmente proyectado para unir Huelva con Almería a través de Sevilla, Antequera y Granada con un ferrocarril de altas prestaciones. El **Bypass de Almodóvar del Río** (Córdoba) planteado por el Ministerio de Fomento como alternativa “debe ser una solución provisional, que además debe abordarse ya, pero nunca sustituir el proyecto del Eje completo Transversal”.

Como líneas de conexión externa, Carrascosa Martínez ha citado también el **eje Sevilla-Extremadura**, que requiere de una fuerte inversión para su modernización y mejora permitiendo, con ello, dar acceso a los puertos de Huelva y Sevilla desde Extremadura.

Debería estudiarse asimismo dar utilidad a la **infraestructura entre Marchena y Bobadilla**, que con una inversión adicional mínima podría mejorar los tiempos de viaje y la seguridad.

En la provincia Sevillana, el Decano ha dado opciones para la proyección de la **conexión de la capital, desde la Estación de Trenes de Santa Justa, con el Aeropuerto**, que estudian ahora Ministerio y Junta; y ha propuesto la **prolongación de la línea C2 de la Cartuja hasta la Torre Pelli**. El representante de los Ingenieros de Caminos andaluces se ha unido a las voces de alarma por el desmantelamiento del **Tranvía de Alcalá**, una obra que es “prioritario” concluir y poner en marcha, “máxime cuando ya estaba ejecutada en un 77%” y cuyo abandono está elevando los costes de la obra final. Del sistema tranviario sevillano ha traído de nuevo a la mesa el **Tranvía del Aljarafe**, que uniría en superficie las poblaciones de Coria del Río, Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache y Bormujos, cuyos proyectos y estudios informativos de los tres subtramos están elaborados. La “obra fundamental” de la capital hispalense es por supuesto **la red completa de Metro**, que después del alzamiento de muchas voces se ha logrado reactivar la construcción de la línea 3, aunque ni siquiera completa.

En el ámbito de los metropolitanos ha incluido la finalización de la red de **metro de Málaga** y la **ampliación del de Granada** a largo plazo, extendiendo la línea actual hasta el aeropuerto y una segunda línea conectada con ésta que tocara zonas de gran densidad del área metropolitana y del campus universitario de Cartuja. En Málaga el Decano ha listado tres intervenciones más: la **línea litoral de ferrocarril Málaga-Marbella** en una primera fase, pasando por el aeropuerto y conectada al Corredor de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, y de la **Marbella-Estepona-Algeciras** en una segunda fase; la mejora del plan intermodal y un nuevo ramal de Cercanías de la línea **C2 Málaga-Álora al Parque Tecnológico**. Otra de las “más trascendentales necesidades” entre Málaga y Granada es la terminación del tramo de **AVE hasta Bobadilla** y el ancho internacional de la vía. Carrascosa Martínez ha apuntado también que, en su integración en la capital granadina, “debe considerarse la progresiva adecuación subterránea de los tramos que mayor impacto causen a zonas urbanas”.

Sobre el AVE, ha criticado que “tras 14 años de obras y 700 millones invertidos **el AVE no llegue a Cádiz**” y que ya sea prácticamente imposible llevar la Alta Velocidad a la capital gaditana; y que **en Huelva haya una estación del AVE nueva sin AVE**, “una estación del siglo XXI para un tren del siglo XIX”. En **Almería** resta concluir la conexión con Murcia, el soterramiento del tren en la capital y la conexión con el Puerto, obras que siguen “en batallas y disputas pese a su urgencia”. “Del **AVE en Jaén** ya ni se habla y el trato en materia ferroviaria en esta provincia es una vergüenza, empezando por **el famoso tranvía del enfrentamiento** político permanente”, ha sentenciado. En Jaén “sería muy importante desarrollar **los puertos secos** de la provincia” y **en Córdoba el Metrotrén**.

Para más información:

682 210 021 - Susana Marín. Responsable de Comunicación
prensa.andalucia@ciccp.es - <http://webandalucia.ciccp.es/>