

# Castejón lleva a Fomento un diseño que separa los mercancías del AVE

Saura promete rapidez en el estudio de un trazado de alta velocidad nuevo, que según la alcaldesa «evitaría el colapso» de la línea y «facilitaría» que el Puerto diera financiación

■ JOSÉ ALBERTO GONZÁLEZ

**CARTAGENA.** La alcaldesa de Cartagena, Ana Belén Castejón, entregó anteayer al secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, Pedro Saura, una propuesta de trazado del AVE alternativa al diseño acordado por la Comunidad Autónoma y el Ministerio de Fomento el 28 de mayo, días antes de que el Pleno apoyara la idea de la Federación de Asociaciones de Vecinos de modificarlo y de que el PSOE sacara al PP del Gobierno central.

El borrador realizado por los técnicos del Ayuntamiento plantea que los trenes de pasajeros –incluidos los convencionales de media distancia y los de Cercanías– y los de mercancías circulen por vías diferenciadas. La idea es que, en lugar de haber dos vías (una por sentido) compartidas por ambos tipos de convoyes, el pasillo ferroviario sea más ancho y haya tres: los ferrocarriles de viajeros dispondrían de dos carriles y los de productos, uno de uso exclusivo.

A preguntas de 'La Verdad', fuentes municipales indicaron que los planos elaborados bajo la coordinación del funcionario Manuel Nicolás, exdirector general del área de Infraestructuras, plasman una solución técnica que «evitaría el colapso de la línea». Además de esquivar la «saturación» que ocurriría si solo se dispusiera de dos vías, lo que reduciría el número de servicios diarios de corta y media distancia, el equipo de gobierno municipal busca «facilitar» que la Autoridad Portuaria se implique en la financiación del proyecto.

La propuesta de reservar un corredor propio para los mercancías va acompañada de otras dos ideas que casarían con el impulso del tráfico ferroviario asociado a la actividad de los muelles, sobre todo de Escombres: construir un ramal de conexión con el polígono industrial Los Camachos, futura sede de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL); y hacer la circunvalación de Alumbres.

## Ramal hacia Los Camachos

En el primer caso, el Puerto ya ha comprometido una inversión de 2,6 millones de euros que permite el traslado del Depósito Franco desde el barrio de Santa Lucía a Los Camachos, cuya ZAL tendrá asociada también la llamada Ciudad del Transporte.

En cuanto a Alumbres, el reto es atender la histórica demanda de los vecinos de eliminar el riesgo que supone el paso de mercancías peligrosas por el centro del pueblo. Según las fuentes consultadas, estas obras de desvío podrían ser planificadas



Ana Belén Castejón y Pedro Saura, el viernes durante su reunión en el Ministerio de Fomento. ■ LV

## El Ayuntamiento plantea al Ministerio tener dos vías para los viajeros y una para el transporte de productos hasta la zona de Balsicas

como un proyecto aparte, y ejecutable a medio plazo, si surgieran problemas de presupuesto.

La alcaldesa, explicaron en su gabinete, explicó a Saura que la propuesta aprobada por el Consejo de Administración de la Sociedad Cartagena Alta Velocidad no se corresponde con las aspiraciones de los ciudadanos del municipio. En palabras de Castejón, «en el Pleno quedó de manifiesto que el trazado y la forma en la que está previsto que la alta velocidad llegue a Cartagena, sin soterrar, no convence a la sociedad cartagenera y debe modificarse».

El planteamiento que efectúa el Ayuntamiento para sacar las vías de la ciudad, después de un siglo y medio, conllevaría asimismo respetar el

dibujo ya previsto por Fomento hasta Balsicas (Torre Pacheco); no dividir las localidades de La Palma y Pozo Estrecho, donde en cualquier caso será suprimido el actual paso a nivel; soterrar la línea del AVE en la zona de El Hondón, durante aproximadamente un kilómetro; y construir una estación intermodal, también en el subsuelo y situada junto a la actual terminal de la Plaza de México, para integrar también el Ferrocarril de Vía Estrecha (FEVE) Cartagena-Los Nietos y los autobuses. Esto último liberaría espacio en los barrios de Santa Lucía y Los Mateos.

## Soterrar en El Hondón

Pensando en esta última zona y en Vista Alegre, de cara a «mantener la coherencia de que el AVE no genere un efecto muro en la ciudad» –lo que según los vecinos ocurriría si el tren sigue pasando junto a los barrios de José María Lapuerta, Torreciega, Las Seiscientas, San Ginés y el Sector Estación–, el Consistorio ha desecharlo que el tren circule en paralelo a la carretera de La Unión.

## Renovar la estación, Cercanías y trenes híbridos con Madrid

«La remodelación de la estación de trenes de Cartagena que aprobó el Gobierno del PP es claramente limitada e insuficiente. Necesitamos una reforma integral, no

un parche que solo sirva para lastrar la cara y que obligue a nuevas obras cuando llegue el AVE. No podemos permitirnos esperar hasta entonces, porque Cartagena tiene infraestructuras obsoletas y ha llegado el momento de comenzar a renovarlas», dijo ayer a 'La Verdad' la alcaldesa, Ana Belén Castejón, sobre otra de las peticiones que trasladó a Pedro Saura. Las

Según las fuentes consultadas, el 'número 2' de Fomento, el pacheco Pedro Saura, confirmó a la regidora que el eventual cambio de trazado, que depende del visto bueno de los técnicos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), no supondría ningún retraso en cuanto al estudio de impacto ambiental. El motivo es que el diseño aprobado en mayo por el Consejo de Administración de la Sociedad Cartagena Alta Velocidad, con la oposición municipal, carece de ese informe. El Consistorio modificó su posición durante el gobierno del PP, al renunciar al soterramiento y solicitar la llegada a la zona de Mandarache, en un momento de recortes presupuestarios, y los retrasos se han ido acumulando.

Saura y Castejón coincidieron en que la descontaminación de El Hondón, afectado por los residuos de la antigua fábrica de Potasas, tampoco guarda relación con el proyecto ferroviario. Cualquier trazado exige que ADIF limpie la zona que ocupe, al margen de que el resto de la parcela (de un millón de metros cuadra-

dos) tenga que ser regenerada. El secretario de Estado se comprometió a convocar para este mes la Comisión Técnica de la Sociedad Cartagena Alta Velocidad, para que los funcionarios analicen la viabilidad del proyecto impulsado por el Pleno el 7 de junio. Aunque agosto implicaría un parón, el reto es imprimir el avance definitivo en septiembre, cuando un visto bueno técnico permitiría reunir al Consejo, ahora con mayoría socialista.

El acuerdo vigente sitúa la finalización de las obras en el verano de 2021 y, después, las pruebas de seguridad de la circulación de los trenes. En cuanto a la integración urbana, que abarcaría soterrar el viaducto de la autovía y construir pasarelas peatonales para comunicar El Hondón con diversos barrios, la terminación fue anunciada para el primer trimestre de 2022. En total, las obras durarían 45 meses y la inversión alcanzaría los 87 millones de euros. La opción de soterrar las vías actuales fue descartada: habría costado 136,6 millones y obras hasta el año 2024.

como Huelva y Extremadura, Fomento estudia comprar el mayor número posible de nuevos vehículos. Asimismo, para acortar la duración del viaje, el Ministerio busca acabar cuanto antes la Variante de Camarillas y poner algún tren híbrido. Ahora solo operan en el Norte de España. Castejón insistió en la necesidad de electrificar, por fin, el tramo hasta Albacete.

La regidora pide suelo barato de Sepes para la ZAL de Los Camachos

■ J. A. G.

**CARTAGENA.** El encuentro celebrado en Madrid permitió también a la alcaldesa arrancar al secretario de Estado el compromiso de que Sepes, la Entidad Estatal de Suelo, impulsará una reducción del precio de las parcelas en venta en el polígono industrial Los Camachos.

Ana Belén Castejón planteó a Pedro Saura, quien fue director general de Sepes, que el anterior Gobierno central, del PP, anunció una rebaja de las tarifas pero no la aplicó. Para impulsar la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), la regidora planteó que el Ministerio de Fomento, a través de su empresa pública, disminuya al menos a la mitad el coste de los terrenos: es decir, que el metro cuadrado salga a 10 euros.

Castejón argumentó que Sepes es el «propietario mayoritario de la ZAL»; que ésta es «fundamental para el desarrollo económico de nuestro municipio»; y que los empresarios de Cartagena y de fuera de ella «necesitan suelo a precio competitivo para poder instalarse en las inmediaciones» del área logística.