PLATAFORMA ALMERIENSE POR EL TREN PÚBLICO, SOCIAL Y SOSTENIBLE

MESA DEL FERROCARRIL

GRUPO ECOLOGISTA MEDITERRÁNEO

INFORME

EL TREN QUE NO QUEREMOS VOLVER A PERDER

(EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA PROVINCIA DE ALMERIA 2023)

EL TREN QUE NO QUEREMOS VOLVER A PERDER

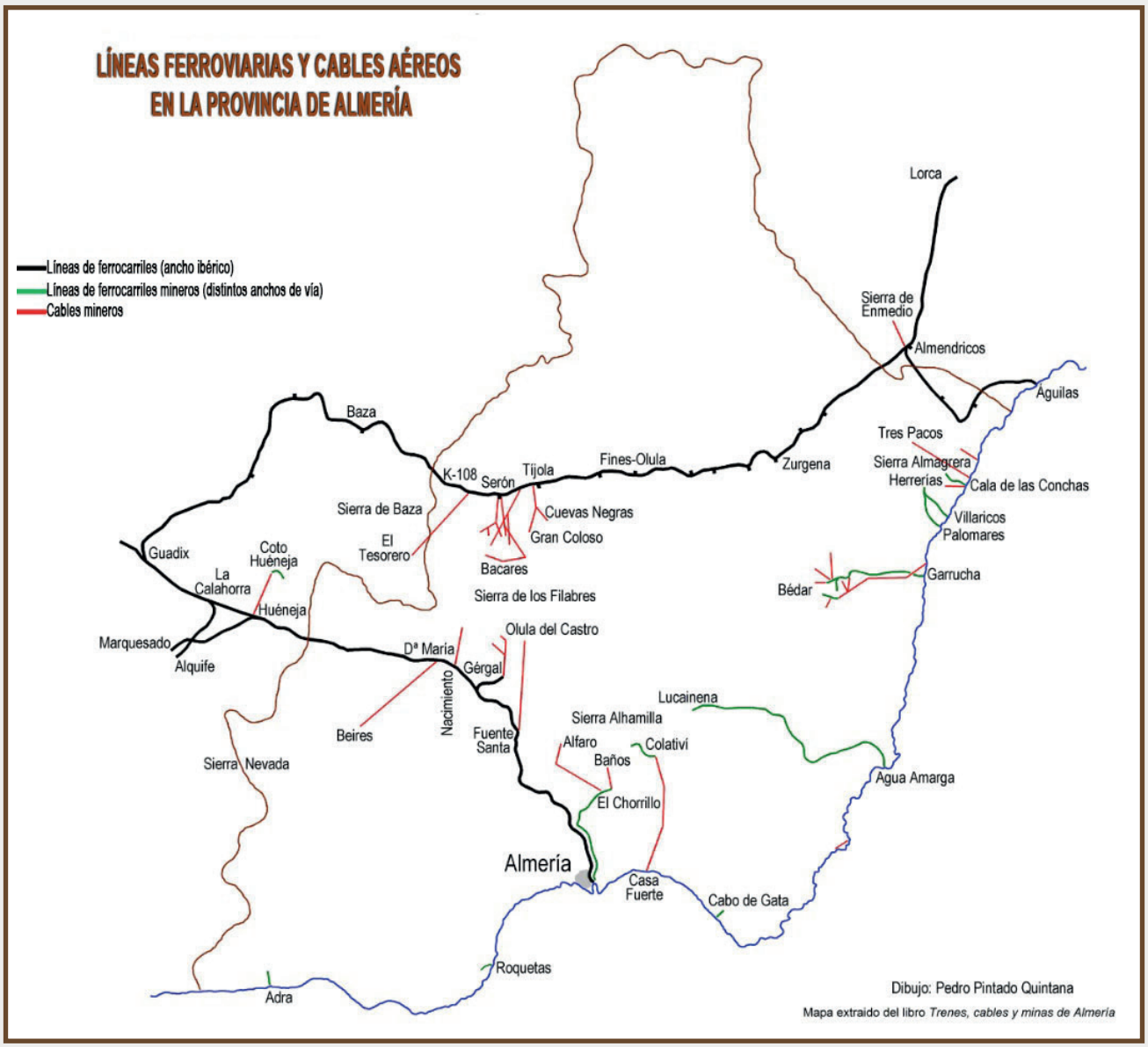
(El transporte ferroviario en la provincia de Almería 2023)

Grupo Ecologista Mediterráneo

Abril 2023

La implantación y el desarrollo del ferrocarril en la provincia de Almería, siempre ha estado ligado a la actividad empresarial, históricamente y en concreto a la minería.

Hasta mediados del siglo pasado, la implantación del ferrocarril dependía de empresas privadas, que eran las que decidían los trazados y realizaban las obras en función de sus intereses. Y el interés principal era el transporte de mercancías, en nuestro caso mineral de distintos tipos y procedencias, siendo el transporte de personas algo secundario. No es raro pues, que en el momento en que la actividad minera que daba sentido al ferrocarril desaparece, la red se deteriore o se abandone, resintiéndose con ello el tráfico de pasajeros y pasajeras, no porque la población no quisiese viajar en tren, sino por el deterioro y la perdida de líneas, y por la desaparición de servicios.



Casi hasta finales del siglo pasado, Almería disponía de dos líneas de ancho ibérico, el ancho de la red nacional, que la atravesaban, una que unía la capital con Granada, que aún sigue existiendo, y otra que atravesaba a el valle del Almazora y unía Granada con Murcia. Si hubiese existido una autentica preocupación por el desarrollo de la forma de transporte más sostenible, el tren, la red se podría haber completado con la conexión Almendricos o Pulpí Almería, más o menos por donde irá el AVE, y con la implantación de una nueva línea hacia el Poniente, que podría llegar hasta Adra, de esa manera podríamos tener una red ferroviaria, tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros mucho más sostenible que la que tenemos en la actualidad. Pero lamentablemente no fue así, se apostó por el transporte por carretera, olvidando totalmente al ferrocarril. Se puede decir que, la ciudadanía de Almería, hasta la fecha, no hacemos otra cosa que perder el tren.

A mediados del siglo XX se crea RENFE, lo que supone la nacionalización de prácticamente toda la red ferroviaria del Estado Español, fortaleciendo una diseño fuertemente radial y centralista en detrimento de la mejora en las redes de las provincias periféricas como la nuestra, ya que los esfuerzos se centraron en las que más tráfico tenían, abandonando el resto. Hasta hace poco era habitual oír la frase que explicaba la situación de las comunicaciones. “Almería es una provincia que está separada del resto de España por una carretera y un ferrocarril”. Con el tiempo parece que lo de las carreteras se ha solucionado y disponemos de una buena red viaria, pero el ferrocarril no ha hecho nada más que empeorar, perdiéndose tanto líneas como frecuencias.

EL AVE NO ES LA SOLUCIÓN

En general, se puede decir, que en el Estado Español, en las Comunidades autónomas, y en el resto de Instituciones con competencia de transportes, no ha existido una política de trasporte, sino una política de obra pública. Aunque en principio podría parecer lo mismo y no se entendería una cosa sin la otra, el problema está en que debe primar, si la planificación en función de las necesidades colectivas o los intereses de las empresas constructoras de infraestructuras, y en nuestro caso parece haber sido esto último. Así vemos como en vez de planificar una red de trasporte que responda a las necesidades sociales reales se ha optado por la obra pública, no la más adecuada, sino la más cara y por lo tanto la que mayor beneficio podía dejar a las empresas constructoras, lo que a su vez ha supuesto toda una red corrupta en relación con estas grandes infraestructuras que se refleja en la multitud de casos judiciales que revelan una amplia red de comisionistas y sobornos. Argumentos como los que se ha optado por lo mejor y por lo tanto más caro, que una autopista es mejor que una carretera, o que el AVE es mucho mejor que el tren convencional, sin tener en cuenta las necesidades reales de trasporte, son engañosos, ya que ocultan que los costes de estas grandes infraestructuras son mucho mayores y con un uso inferior a la capacidad con que se diseñaron, nunca se van a amortizar ni social ni económicamente, además de la hipoteca que supone para el futuro sus elevados costes de mantenimiento.

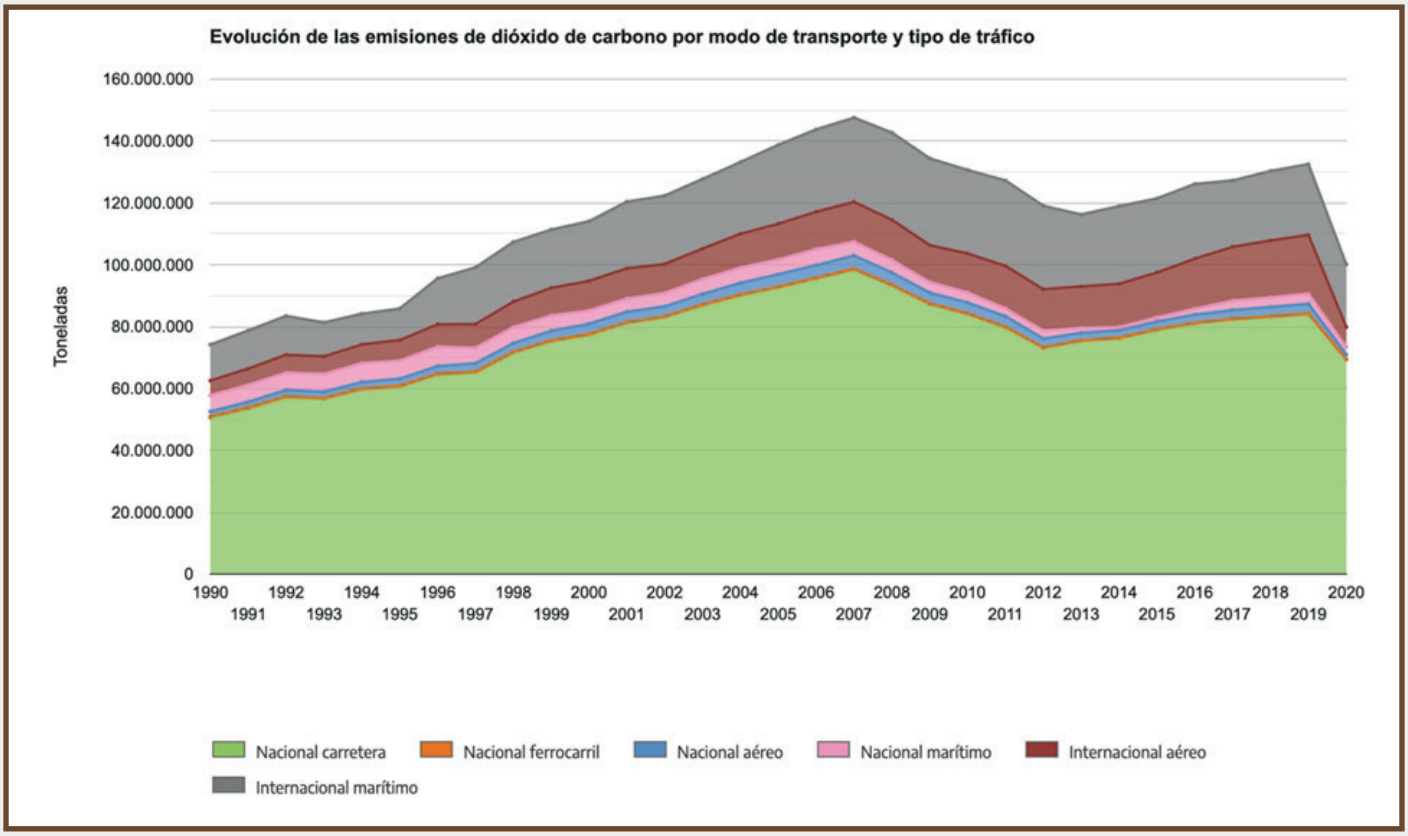
Consecuencia de lo anterior vemos como en España, en relación con su población, tenemos una red viaria de alta capacidad y de kilómetros de AVE muy por encima del resto de los países de la Unión Europea. Habría que preguntarse cómo en países como Alemania y Francia, por ejemplo, se las apañan con menos kilómetros de autovía y trenes de alta velocidad que nuestro país, pese a tener mucha más población.

El problema, por tanto, no está en los kilómetros, seguramente si parte de los fondos destinados a esas redes alta capacidad y velocidad se hubiesen dedicado a las redes convencionales, ahora mismo los problemas de trasporte y movilidad serían mucho menores.

Las elevadas inversiones para estas redes ha supuesto, en general, el abandono de las redes convencionales. Así, mientras discutimos cuantos miles de millones nos vamos a gastar en seguir construyendo líneas de AVE, resulta que los problemas de las cercanías de las ciudades que los tienen, aumentan y de las que no tienen pero podrían, difícilmente los van a tener. O como en nuestro caso, la planificación en las obras lleva a que la comunicación interregional por tren de Almería a Sevilla, aparte de lenta, no exista durante un periodo dilatado de tiempo que nadie sabe cuándo acabará, o que se mantengan redes obsoletas que, con inversiones moderadas, podrían mejorar su funcionalidad. Si el ferrocarril no puede ofrecer un servicio de calidad las personas usuarias utilizaran otros medios como la carretera.

Y esto es problemático, dada la situación actual y con los compromisos de reducir la emisión de gases de efecto invernadero, así como el cumplimiento de la Agenda 30, para intentar paliar el cambio climático, ya que la principal fuente de emisiones de estos gases, en nuestro país es el tráfico, evidentemente de vehículos por carretera. Pero no es ya solo un problema de contaminación, las redes viarias están saturadas y difícilmente van a poder aumentar un incremento en el tráfico de personas y mercancías, y aquí tendremos que elegir, o seguir construyendo carreteras, o potenciar otras formas de transporte como el tren. La política de la Unión Europea, va en este último sentido, y esperemos que población de Almería de nuevo, no volvamos a perder el tren.

Las políticas europeas en materia de transporte, apuestan por la “descarbonización” del sector, y esto supone que es necesario potenciar otras formas de transporte que permitan dos cosas: en primer lugar, reducir los gases de efecto invernadero que producen los vehículos a motor, y en segundo, descongestionar una red viaria que está saturada. Ante la emergencia climática en que nos encontramos, y ante la falta de medidas eficaces, hasta la fecha para reducir la emisión de gases de efecto invernadero es necesario actuar urgentemente, ya que nos encontramos ante una serie de peligros e incertidumbres que amenazan a nuestra sociedad. En la gráfica siguiente, se observa la evolución de las emisiones de CO2, y como se ve, aunque al final de la gráfica 2020, so observa una disminución general debida al COVID, del que parece que ya nos hemos recuperado, resulta evidente que el principal sector de emisión, es el transporte por carretera, por lo que es necesario buscar formas de transporte menos contaminantes, y por lo tanto más sostenibles, como el ferrocarril.



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Pero los motores diésel, mayoritarios en los camiones, además de CO2, emiten dióxidos de nitrógeno y partículas que son muy peligrosas para la salud, por lo que para avanzar en la lucha contra el cambio climático y por la mejora de nuestra salud, así como para la conservación de la biodiversidad, amenazadas etas dos últimas, tanto por el cambio climático, como por la emisión de contaminantes, hay que avanzar en el proceso de "descarbonización" de la economía en general y del transporte en particular.

Si calculamos, la huella de carbono de cualquier producto, podemos elegir, por ejemplo, los pimientos que se producen en Almería, si a nivel de producción podría ser asumible, al añadirle el transporte, el balance se vuelve disparatado, y eso puede ser un obstáculo para llegar a los principales mercados en Europa. Es posible que ese pimiento sea un producto ecológico o de producción integrada, pero a miles de kilómetros de donde se produce, trasportado por carretera en un camión, su ventaja "ecológica" desaparece. Y en la medida en que seamos cada vez más consciente de este hecho, puede suponer un rechazo de nuestros productos.

El transporte de ahora, para empezar a ser viable ambiental, social y económicamente está claro que debe ser intermodal, y que el trasporte por carretera debe reducirse significativamente, tanto por las necesidades ambientales (reducir la contaminación y la emisión de gases de efecto invernadero) como de eficiencia

y funcionalidad (las carreteras se están colapsando).

Está generalmente reconocido que hay medios de trasporte más idóneos que otros, todo depende de lo que queramos trasportar y la distancia, pero en las circunstancias actuales se hace necesario apostar por aquel que más ventajas sociales, ambientales y económicas tenga.

En el caso de Almería, con una economía proyectada hacia la exportación principalmente hacia Europa, es evidente que necesita una red de transportes que le permita llevar sus productos con rapidez -el sector hortícola es uno de los más importantes de nuestra economía- a los mercados de destino situados más allá de los Pirineos. Por lo tanto parece que lo más adecuado habría sido diseñar un Arco Mediterráneo ferroviario con una vocación de trasporte de mercancías, que es lo que hace falta. Parece que no ha sido así, se ha optado por un tren de alta velocidad muy rápido, pero muy elitista, que tiene unos costes de explotación y mantenimiento muy superiores a los del ferrocarril convencional, que cabe esperar que no tenga suficiente pasaje para hacerlo rentable y no pueda trasportar mercancías por el elevado coste del transporte que difícilmente le va a permitir competir con la carretera, por lo que al final tendremos una estructura muy bonita, cara, elitista e infrautilizada.

Es evidente que Almería, entre otras, necesita las vías del AVE que se está construyendo para dar salida a su producción, bien sea agrícola, o minera, y esa será la principal función de la línea, que además llevará pasajeros y pasajeras, pero como ha sido históricamente, las necesidades que tiene que satisfacer serán sobre todo empresariales. Los trenes de mercancías, que no serán AVEs, serían los principales usuarios de esa línea, por lo que resulta sorprendente que ni el personal técnico ni la clase política, haya expresado claramente que las plataformas que se están construyendo van a servir para el tráfico de mercancías, un tren de mercancías, pesa mucho más, y va más lento que un AVE, es más, hay algunos informes que dice que este tráfico puede tener problemas.

Las ventajas del ferrocarril como medio de transporte son evidentes, pero por si hace falta recordar algunas de las más importantes:

- En España, una persona que viaja utilizando el tren, consume 5 veces menos litros equivalentes de gasolina por kilómetro que si viaja en coche y 20 veces menos que si utiliza el avión.

- En España, transportar una tonelada-km por ferrocarril consume 4 veces menos litros equivalentes de gasolina, que hacerlo por carretera y 1.380 veces menos que hacerlo por avión.

- Una línea ferroviaria de doble vía puede transportar por hora el mismo número de pasajeros y pasajeras y/o mercancías que una autopista de seis carriles, pero con un efecto ambiental asociado sensiblemente más reducido.

- Para transportar el 5% del total de personas que viajan y el 4% de mercancías, el tren sólo consume el 1% de la energía consumida por el transporte.

- El suelo necesario para mover una unidad física de transporte por avión es aproximadamente 17 veces mayor que por ferrocarril.

- Viajar por carretera tiene 30 veces más riesgo de accidentes que viajar en tren.

Con datos como los anteriores, parece que apostar por una intermodalidad basada en los medios menos contaminantes, ferrocarril y marítimo, donde los coches y camiones jugasen un papel mucho menor que en la actualidad, es apostar por la "descarbonización" y el bienestar de la ciudadanía.

Sin embargo parece que la política de trasporte no va en ese sentido; citando a José Manuel Naredo "No hay política de trasporte sino de construcción de infraestructuras. (...) El exceso de infraestructuras elitistas y relativamente poco utilizadas, en vez de generar riqueza, a la postre genera pobreza, al gravar al país con enormes gastos de inversión y mantenimiento, que podrían haberse destinado a fines más razonables y/o rentables. O, también, que la mencionada sobredosis de infraestructuras genera, eso sí, riqueza para los constructores, pero pobreza para el país que las tiene que sufragar"[2] .

2 Prologo al libro Infraestructuras de trasporte y crisis de Paco Segura . Madrid 2012

Y siguiendo con las citas , en este caso de Francisco Segura: “El salto tecnológico que supone la alta velocidad con respecto al ferrocarril convencional conlleva tres consecuencias fundamentales: una disminución muy importante de su funcionalidad como medio de trasporte (incompatibilidad con la mayor parte de las mercancías y con los servicios regionales y de cercanías), la reducción de la eficiencia energética, y la multiplicación de los impactos ambientales (emisiones, ruido, fragmentación del territorio, etc.). Todo ello se traduce e unas infraestructuras con elevados costes para a sociedad[2].

Efectivamente, para conseguir velocidades de 300 Km/h o más, los trayectos han de ser casi rectos (con curvas de un mínimo de 7 Km de radio) y sin apenas pendientes, lo que hace que se deban quitar todos los obstáculos que encuentra la línea a su paso –desmontes, terraplenes, túneles, viaductos, grandes movimientos de tierras- provocando una fuerte herida en el territorio.

Tampoco puede tener casi paradas, lo que hace que se dé servicio solo a las principales poblaciones, aumentando el desequilibrio territorial.

En lugar de vertebrar, el AVE favorece lo contrario, una polarización territorial en la que los polos más desarrollados previamente son los que atraen y concentran la actividad económica”.

El AVE puede ser una solución para transporte de pasajeros y pasajeras a distancias medias y grandes, más de 500 Km, pero para distancias menores y de mercancías, es suficiente con un tren convencional que pueda circular a velocidades entre 100 y 200 Km/h. Para que el tren pueda ser un medio para vertebrar el territorio y permitir el tránsito de mercancías y personas a nivel provincial sería suficiente con un tren convencional que no necesitaría grandes velocidades, ya que, entre otras cosas, tendría muchas paradas.

2 Libro Infraestructuras de trasporte y crisis de Paco Segura . Madrid 2012. Pág 63

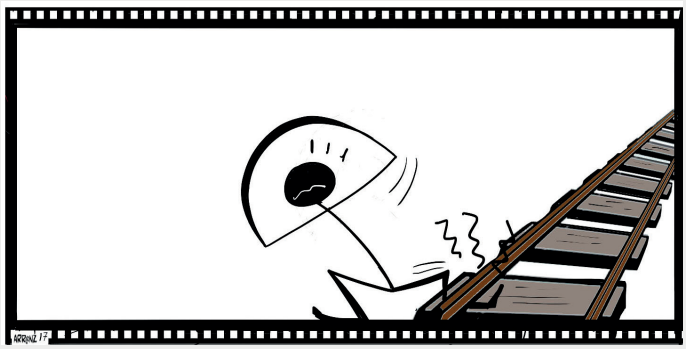
¿Qué nos está pasando?

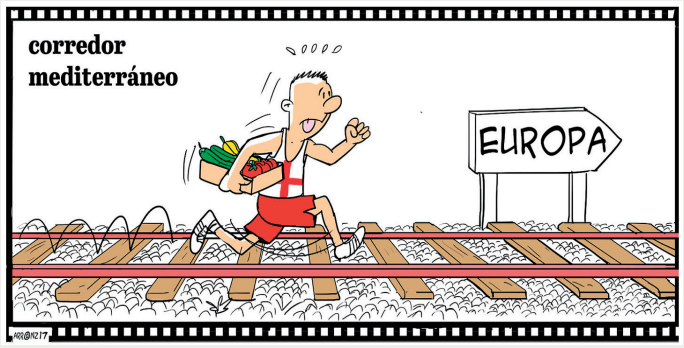
Parece que no aprendemos; lo que nos está pasando a la población de Almería es lo mismo que les ha pasado en otras zonas, por lo que no debemos asombrarnos. Todas las inversiones se destinan al AVE y la red convencional queda a su suerte. Así, las escasas conexiones que teníamos apenas "mejoran" (Madrid, unos cuantos minutos menos, pero se acuerdan del tren nocturno) o empeoran (prueben a ir a Sevilla en tren), por no decir que un ferrocarril como el de Almería, en sus orígenes minero, es decir para trasportar mercancías (¿se acuerdan de Alquife?), se ha quedado casi únicamente para el transporte de personas, además compitiendo con el autobús.

Pero no hay que preocuparse, si algún día llega el AVE que está previsto, las pocas personas que ahora van en tren, como ha pasado en otros sitios, tendrán que recurrir al autobús o al vehículo privado por los elevados precios del AVE. Eso sí, con un poco de suerte podremos ver algunos bonitos trenes del AVE desde fuera, aunque entrar en ellos puede resultar más complicado, ¿Sabían que el AVE tiene unos controles de seguridad para usuarios/as parecidos a los de los aeropuertos?

El tema de si el AVE va a trasportar mercancías, fundamental para nuestra provincia, o no, ha sido objeto de polémica, algún alto cargo dijo, hace tiempo, que el AVE solo iba a transportar personas, lo que produjo gran malestar, sobre todo entre el empresariado, lo que llevo al Ministerio a desmentir estas afirmaciones, pero el problema sigue tal cual, porque ¿Alguien sabe de algún AVE que trasporte mercancías? La respuesta es no, por lo que se debería de garantizar, especialmente en nuestro caso que, por la plataforma del AVE, además de trenes de alta velocidad, circulen trenes de mercancías.

Ante lo que ha pasado y está pasando sería necesario reconducir la situación para no seguir enterrando dinero en infraestructuras que no

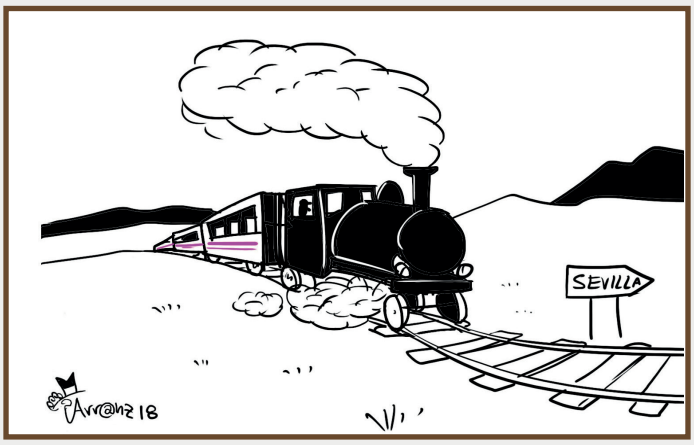




solo no van a solucionar los problemas de trasporte de personas y mercancías, sino que además van a suponer una hipoteca para el futuro por sus elevados costes de mantenimiento.

¿QUÉ ES LO QUE NOS HACE FALTA?

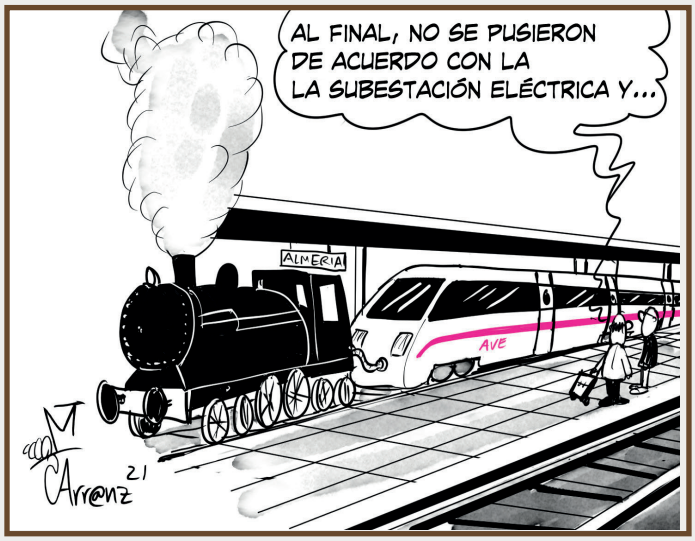
Almería necesita una red de trasporte ferroviario convencional en condiciones, o por lo menos, en el peor de los casos, que funcione adecuadamente. El pensar que con el AVE podremos ir en menos tiempo a Madrid es iluso. Primero, solo podrán ir quién se lo puedan pagar. Segundo el AVE saldrá de Almería, pero no parará en cada pueblo antes de llegar a Murcia, si fuese así dejaría de ser AVE. A final, con bastante probabilidad, la pocas personas que ahora son usuarias del tren pasarán a serlo de autobús o coche. Las inversiones en la mejora de la red con el resto de las provincias han sido ridículas, si las comparamos con las realizadas en el AVE. Consecuencia, al final ni AVE, ni ferrocarril convencional para la mayoría de la ciudadanía.



Uno de los problemas para el desarrollo del ferrocarril en Almería, es que es el final de la línea, por lo tanto, el deterioro de la red perjudica sobre todo a la población local. Una de las posibilidades para que Almería dejase de ser el final y se convirtiese en una zona de paso, sería la conexión con el norte de África. Algeciras, también es el final de la línea férrea, pero en el puerto hay un importante nudo de tráfico de mercancías, que llegan de todo el mundo, y desde aquí se mandan a toda Europa, es el Corredor Central, que ya existe y que se quiere mejorar y potenciar.

Si de verdad se quiere hacer un Arco Mediterráneo de trasporte, que desde nuestro punto de vista es necesario, la opción del AVE nos parece la menos acertada, por las razones expuestas, aunque hay que señalar que las vías, las plataformas son necesarias para el desarrollo de las comunicaciones por ferrocarril en la provincia. No se nos puede olvidar la conexión del ferrocarril con el puerto. El puerto de Almería debe ser una de las conexiones del trasporte entre Europa y África y para ello, dentro de la intermodalidad del trasporte, el puerto debe jugar un papel fundamental, por lo que no podemos entender un puerto sin tren.

La terminación de las obras del AVE, deben de ir acompañadas con la mejora e implantación de nuevas líneas.

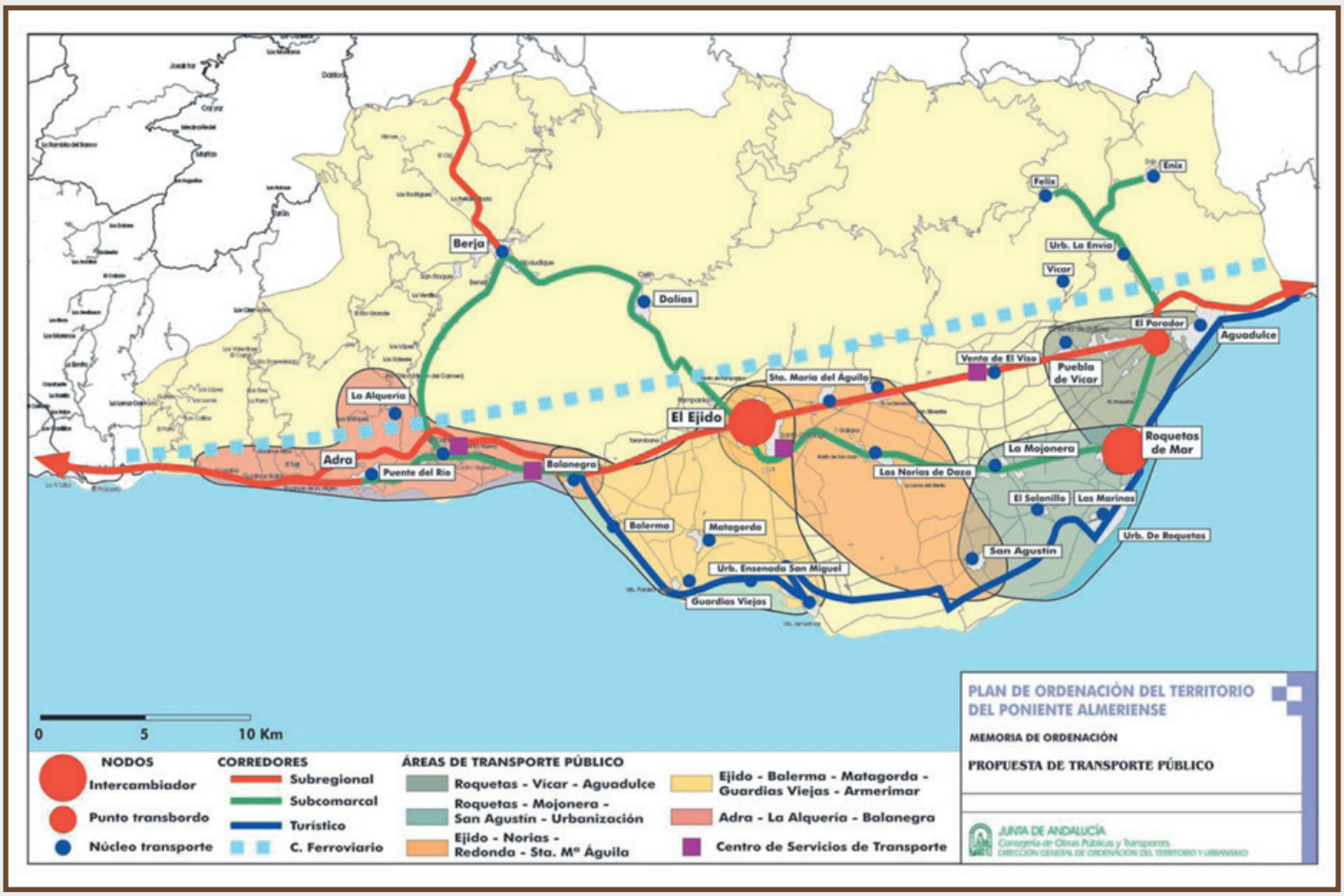


EL TREN DEL PONIENTE

La intermodalidad es necesaria, pero no tiene sentido llevar las hortalizas que produce el Poniente, en camiones, al puerto seco de Níjar para embarcarlas en el tren, parece más lógico que esas mercancías se carguen en la zona de producción, por lo que sería necesario que se tomase en serio la creación de una conexión ferroviaria con el Poniente, es decir Almería-Adra, que serviría tanto para el tráfico de mercancía como personas, un cercanías, que descongestionaría la actual red viaria.

En el Plan de Ordenación del Territorio del Poniente aparece esta posibilidad, pero solamente como una línea trazada en un mapa, sin ningún estudio, y por lo tanto sin reserva de los terrenos necesarios para poder llevarse a cabo. Lo menos que debería de exigirse a las distintas administraciones, es que se tomasen el tema en serio, y adoptasen las medidas necesarias para que este

tren se pudiese construir en el plazo más breve posible, ya que este tipo de actuaciones requiere tiempo y supone una planificación de años, que, en la actualidad, no existe.



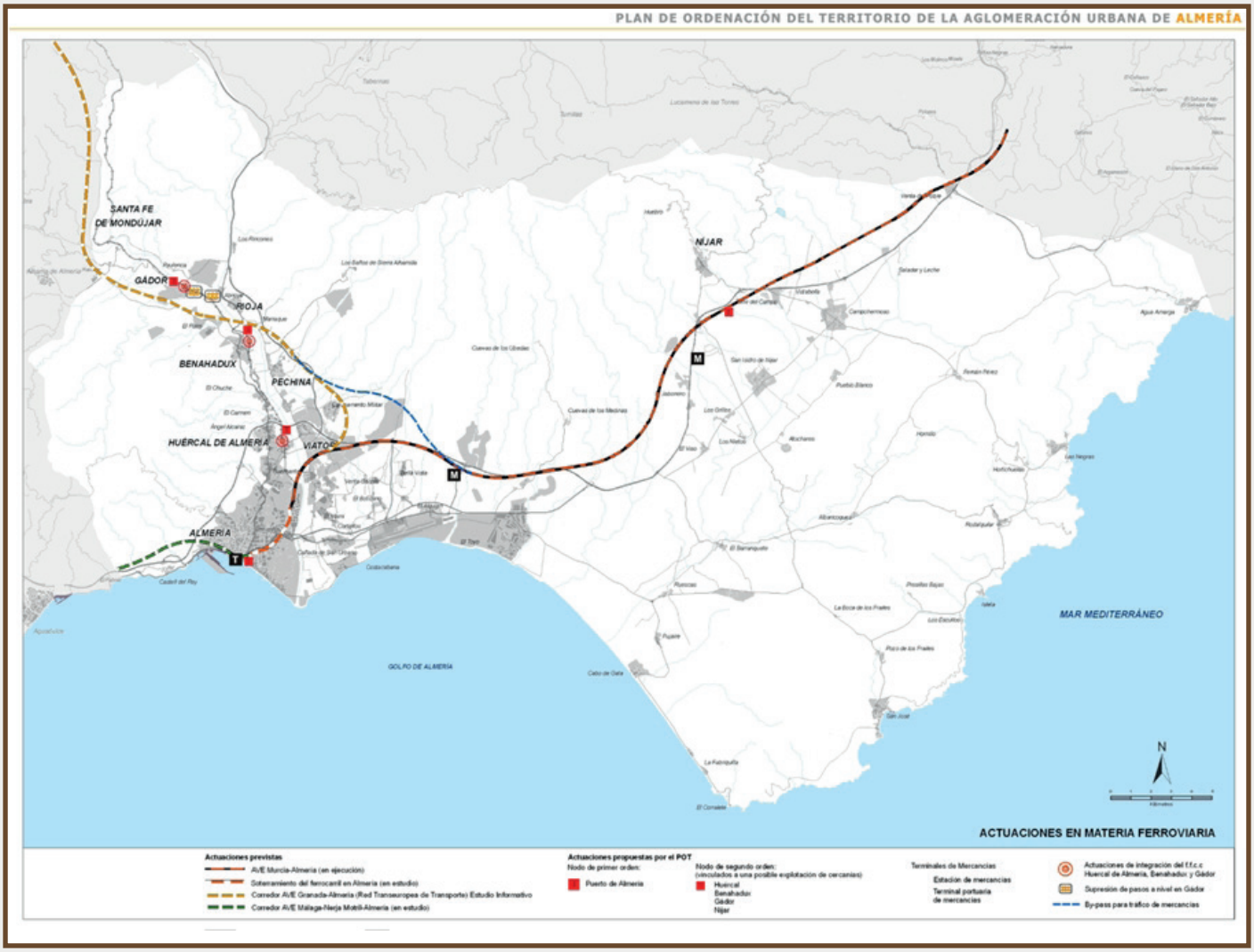
ALMERÍA CAPITAL

En el Plan del Territorio de la Aglomeración urbana de Almería, el tema de la red ferroviaria, se trata con más detalle, pero se sigue insistiendo en el AVE, cuando la solución más práctica, inmediata y menos onerosa, sería la mejora de la red existente, para el tráfico de mercancías y personas, que utilice la línea Almería Granada, también como cercanías. Esto ya sucedía, ¿Se acuerdan cuando los trenes a Madrid paraban en todas las estaciones?

La actitud de la Corporación Municipal de Almería es contradictoria. Por un lado, se afirma estar a favor de la mejora del ferrocarril, y a la hora de actuar se corta la conexión con el puerto, y se favorece la reducción del espacio de la estación de RENFE imposibilitando el desarrollo ferroviario. Los hechos parece que indican que el Ayuntamiento de Almería no es solo que no tenga ningún interés en el desarrollo del ferrocarril a niveles locales, sino que está en contra. Las estaciones necesitan espacio, las vías ocupan mucho terreno, los trenes tienen que maniobrar, y si además

queremos que se puedan cargar con mercancías, sean contenedores o cualquier otro tipo, hace falta sitio para poderlo hacer. Mientras no se lleve a cabo la conexión ferroviaria con el Poniente, el puerto con tren, o la actual estación, serían un buen lugar para cargar las mercancías, las hortalizas del Poniente, con destino más allá de las fronteras. Pues no. Será necesario trasportarlas por carretera hasta el Puerto Seco de Níjar, si es que puede empezar a funcionar cuando se puedan utilizar las plataformas del AVE por trenes de mercancías, por lo que las carreteras y autovías seguirán congestionadas, y evidentemente esto, no contribuye a la descarbonización. Por cierto, una de las pegas que se pone desde las distintas Administraciones al Puerto Seco de Níjar, es que se congestionará la red viaria, por lo que será necesario mejorarla. La mejor solución, sería crear el ferrocarril del Poniente, para cargar las mercancías donde se producen, y mientras tanto cargarlas en el Puerto de Almería o en la estación actual, pero para ello hay que llevar a cabo las actuaciones necesarias.

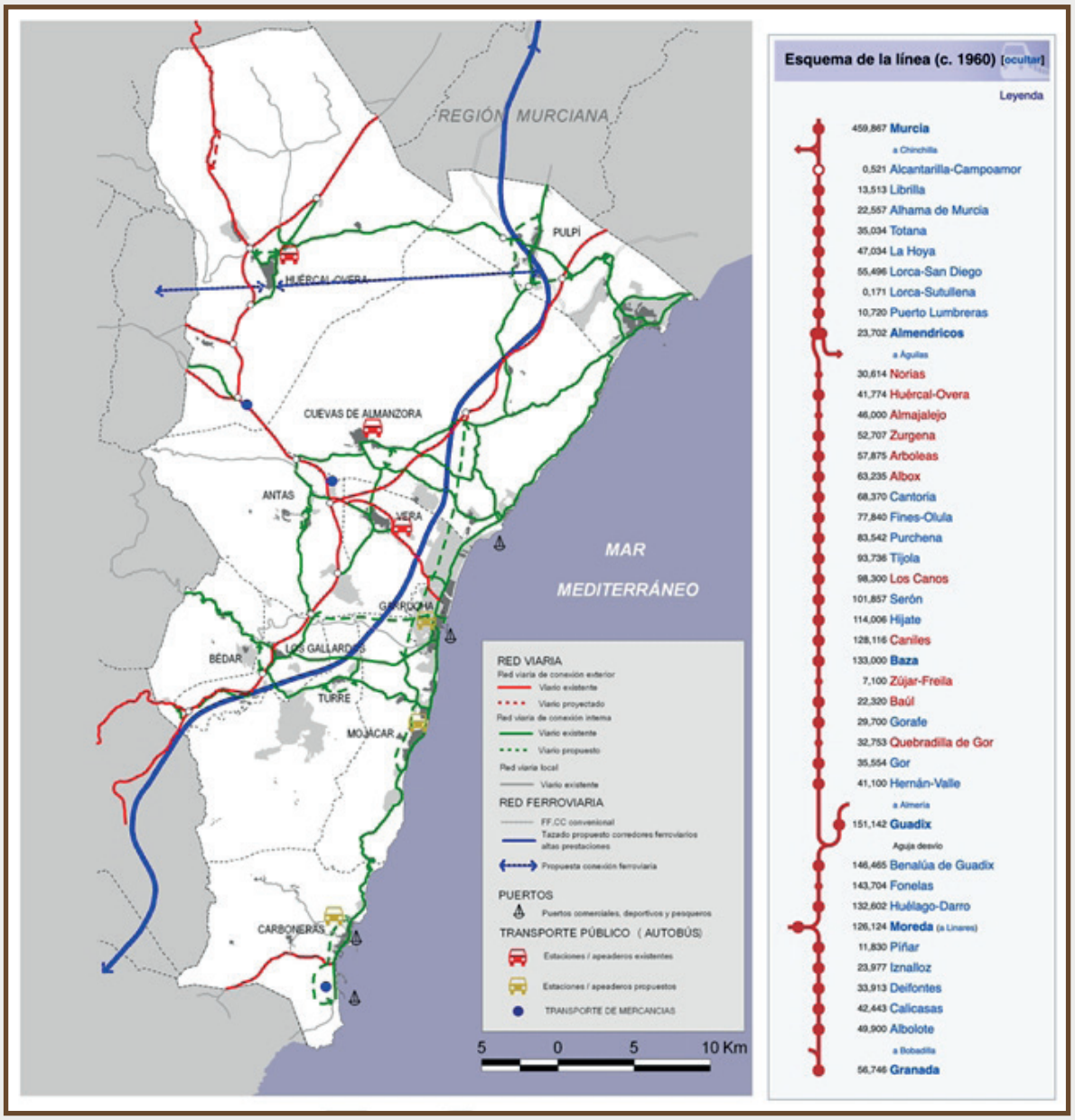
En el Plan de la Aglomeración Urbana de Almería, también aparece el diseño de la red ferroviaria, pero sigue apostando por el AVE para conectarnos a Granada y a Málaga por el Poniente. Estos planteamientos implican que esas conexiones no se van a hacer, acuérdense de lo que decíamos al principio sobre el AVE. Lo que se necesita es un tren que transporte mercancías y que solucione los problemas de la población local, lo que supone, entre otras cosas mucha carga y muchas paradas por lo que el AVE no sirve.



EL LEVANTE

En el Plan de Ordenación del Territorio del Levante, aparece el AVE, y en la zona norte, con línea de puntos la conexión con Huércal Overa. Parece que los planificadores, tienen en cuenta la importancia del tren y su importancia para el Valle del Almanzora, zona que produce mármol y donde están ubicadas grandes empresas cuyos dirigentes, han sido bastante diligentes para exigir la culminación de las obras del AVE, así como para exigir a las distintas Administraciones que

pueda llevar mercancías. Pero parece que se nos olvida que no hace mucho tiempo existía una línea que unía Granada por Murcia, que recorría todo el Valle del Almanzora y que en los años ochenta del siglo pasado se cerró, por falta de rentabilidad, sin que nadie, ni representantes empresariales, ni Junta de Andalucía dijesen nada, aunque hubo protestas sociales que no fueron escuchadas pidiendo el mantenimiento de la línea. Actitud que contrasta con la que expresaron desde la Comunidad de Murcia que mantuvo su tramo en activo, y gracias a lo que Almería tiene un tren de cercanías que une Pulpí con Murcia.



Plano del POTLA y esquema la línea abandonada Granada Murcia

LO QUE PROPONE LA JUNTA DE ANDALUCIA

En el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aparece un diseño parecido al que proponemos, solo que basado en la alta velocidad.

Como decíamos, los trenes de alta velocidad, son muy bonitos, corren mucho, pero no paran, por lo que no resuelven los problemas de movilidad de personas y mercancías con los que nos enfrentamos, y además apostar por la alta velocidad es trasladar el problema hasta un futuro muy lejano, y las exigencias de la descarbonización y el cambio climático, hace que se tenga que buscar soluciones más inmediatas, y un tren convencional se puede llevar a cabo en mucho menos tiempo y de manera menos costosa que un AVE.

Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) 2016

NUESTRAS PROPUESTAS

Antes de concretar nuestros planteamientos , es necesario establecer una serie de observaciones:

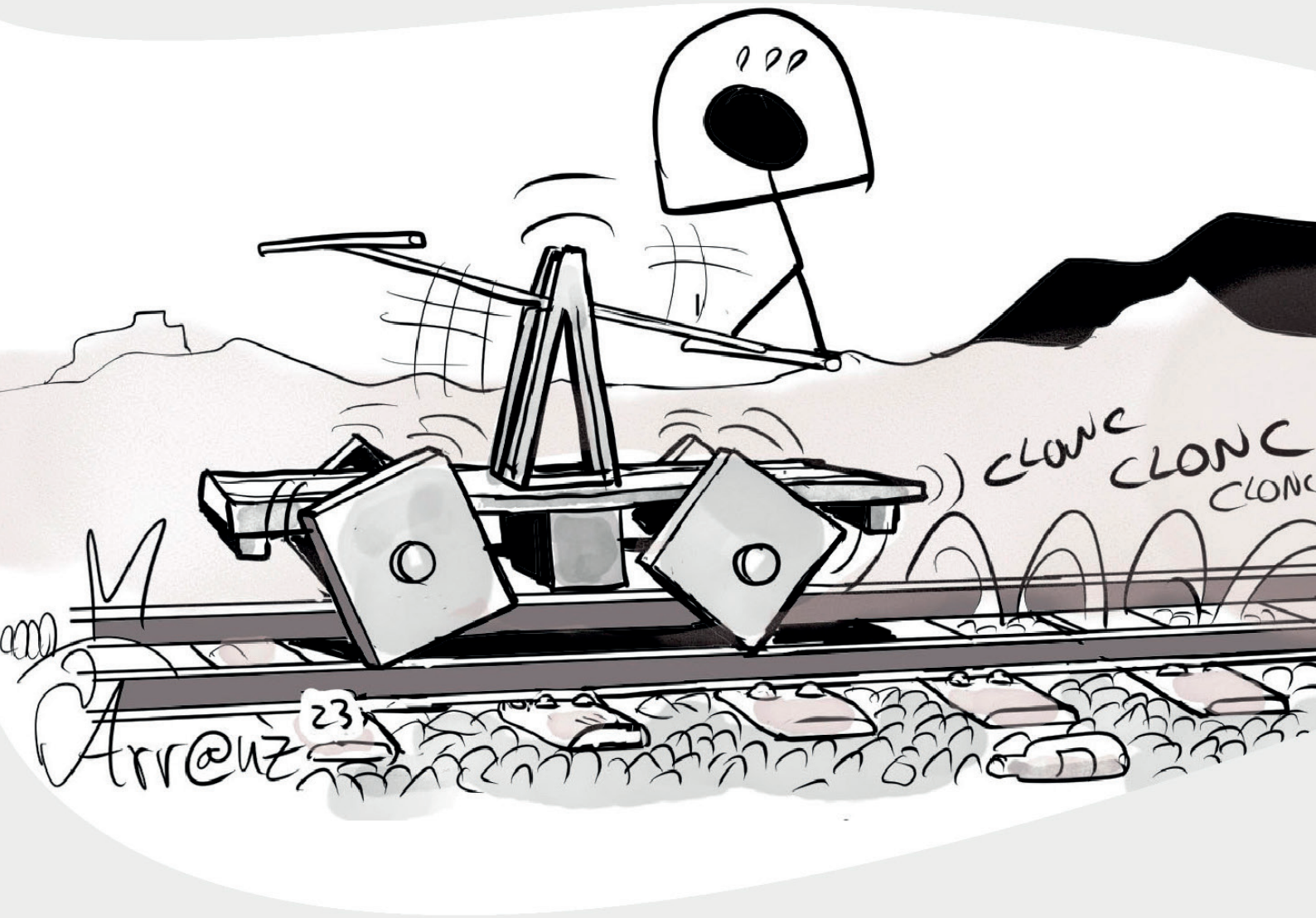
Lo que queremos no es algo raro, realmente se recoge en los Planes de Ordenación, aunque de manera megalómana, plantea más AVEs. Se trata de poner los pies en la tierra y ver lo que se puede hacer, no dentro de unos cuantos cientos de años, sino de la manera más rápida posible, y aprovechando las infraestructuras que ya tenemos.

Por eso insistimos en que no más AVEs, ya que con un ferrocarril convencional tenemos suficiente, es menos oneroso de construir y mantener, e incluso muchas de las vías ya están puestas o se podrían volver a poner, por lo que su puesta en activo podría ser bastante rápida.

En definitiva nuestras propuestas son las siguientes:

- Creación de la línea Adra Almería, con conexión a Roquetas de Mar, de tren convencional, para el tráfico de personas (cercanías) y mercancías.
- Conexión del puerto con el ferrocarril, y crear un centro de carga de mercancías, en el puerto o en la actual estación.
- Mejora de la línea Almería Granada, y creación de un tren cercanías que recorra el valle del Andarax y Nacimiento
- Doble vía en la plataforma del AVE que facilite la circulación de mercancías y de un tren de cercanías o media distancia de Pulpí a Almería.
- Recuperación de la línea Granada Murcia, tanto para mercancía como personas que conecte con la línea del AVE actual, hasta Almería.

Almería, 22 de Abril de 2023



GRUPO ECOLOGISTA MEDITERRÁNEO