

Fomento se compromete a mejorar el 'by pass' del AVE Málaga-Sevilla cuando «la demanda lo justifique»



IGNACIO LILLO
lillo@diariosur.es

Construir un salto de carnero y una segunda vía en el nuevo enlace entre las dos líneas son las principales peticiones de la Junta

MÁLAGA. El Ministerio de Fomento acepta, en parte, las reivindicaciones de la Junta en cuanto al diseño del 'by pass' de Almodóvar del Río (Córdoba), que permitirá reducir el tiempo de viaje entre Málaga y Sevilla hasta una hora y 35 minutos. Tras las informaciones de SUR, en la que se ha puesto de relieve la visión crítica del Gobierno andaluz, de la asociación Civitur y de los ingenieros sobre la solución prevista, desde Fomento se dirigieron ayer a este periódico para explicar su posición acerca de esta infraestructura.

No habrá un cambio de trazado, como pide Civitur, pero el Gobierno se compromete a acometer las estructuras que los técnicos autonómicos reivindican. Eso sí, cuando «la demanda lo justifique». Sobre el salto de carnero (un viaducto que permitiría saltar por encima de las líneas del AVE sin necesidad de pisarlas), estas fuentes explicaron que inicial-

Los ingenieros consideran el trazado plenamente seguro

El representante en Málaga del Colegio de Ingenieros de Caminos, Ángel García Vidal, considera que el trazado previsto para el 'bypass' ha sido diseñado por técnicos cualificados y es plenamente seguro para los futuros usuarios. En cambio, está de acuerdo con los detractores en que la elegida «no es la solución óptima», y aboga por otra que tenga un radio de curva más amplio para no tener que reducir tanto la velocidad.

mente será suficiente con utilizar los desvíos existentes en los puestos de banalización (instalaciones ferroviarias que permiten a los trenes pasar de una vía a la otra). «El número de circulaciones que habrá en un principio da suficiente validez al trazado diseñado, pero si en un futuro el tráfico justifica hacer un salto de carnero, está previsto que se pueda hacer en una segunda fase», expusieron estas fuentes. Al tiempo, se mostraron dispuestas, en caso necesario, a añadir una segunda vía en el enlace, que es otra de las principales peticiones. De hecho, recordaron que la alegación de la Junta sugiere justamente estas dos mejoras, pero acepta el trazado previsto para el 'by pass', la solución A, de 1,9 kilómetros y con una curva de radio 500 metros.

No afectar a las líneas del AVE Desde el Ejecutivo central recordaron que existen dos líneas de alta velocidad en funcionamiento y hay que procurar la mínima afcción a sus trazados, que es una de las razones principales de que se haya optado por esta alternativa, pues es la que causa menos trastornos. Ambas cuentan con puestos de banalización, que permi-



Un tren de alta velocidad pasa junto a Almodóvar del Río. :: SUR

ten a los trenes circular por la vía contraria, en caso de incidencias o por mantenimiento «con absoluta seguridad». «No se prevén muchas circulaciones, por lo que se puede aprovechar la infraestructura existente y la señalización garantiza la seguridad». En este punto, se refirieron a los sistemas de seguridad ERTMS y LZB, gracias a los cuales la velocidad del tren está delimitada a las condiciones del trazado, con independencia del maquinista. Además, aseguraron que la alternativa A, la escogida, es 20 segundos más rápida que la C, la finalista y que tenía un radio de giro ma-

yor (1.200 metros) aunque también un trazado más largo.

«Los estudios técnicos están hechos por un equipo de ingenieros y especialistas en medio ambiente, profesionales competentes, no por políticos, y están avalados por análisis funcionales. Es la solución más ventajosa desde el punto de vista ambiental, social, territorial, de satisfacción de la demanda y de rentabilidad económica». Según el calendario previsto, Adif redactará el proyecto constructivo y las obras se licitarán y empezarán en 2018, como anunció el presidente, Mariano Rajoy.