

Aeropuerto Internacional de Murcia. Alta Velocidad 300-350 km/h Cartagena – Murcia – Albacete – Madrid. Alta Velocidad 300-350 km/h por todo el corredor mediterráneo. El nuevo puerto de El Gorguel y la ZAL portuaria. La ZAL de Murcia, el corredor ferroviario de mercancías Cartagena (El Gorguel – Escombreras) – Murcia – Albacete – Madrid, el corredor ferroviario de mercancías por todo el Mediterráneo y hacia el norte de Europa, como propone FERRMED, al ser uno de los grandes Ejes Transeuropeos.

El corredor ferroviario en alta velocidad 300-350 km/h con Madrid y el corredor ferroviario de mercancías por el corredor natural con la Región

Cartagena–Murcia–Albacete–Madrid

Nuestro Compromiso



REGIÓN DE MURCIA

Las líneas ferroviarias de alta velocidad son uno de los principales instrumentos que estructuran y reorientan el devenir de las regiones europeas. El espacio europeo se va a redistribuir en función de este nuevo medio de transporte, que va a influir decisivamente en la localización y modos de vida diferentes.

La Métropole Inachevée

Es hora de que se cumpla lo prometido tanto por el Partido Popular como por el Partido Socialista, como recoge su programa electoral, asumiendo expresamente que "los proyectos para el desarrollo de la red de alta velocidad garantizarán velocidades de proyecto iguales o superiores a los 300 km/h, ya que de lo contrario se hipoteca el futuro del transporte ferroviario, condenándolo a una calidad insuficiente para las próximas décadas" "considerando de gran urgencia la implantación A).- Alta Velocidad Cartagena – Murcia – Albacete a la velocidad de 300/350 km/h". De lo contrario, añade, quedará reducida la capacidad de crecimiento económico y social de la región, dada su situación estratégica en el arco mediterráneo, su potencialidad de desarrollo en sectores clave para la economía regional y nacional, en la industria y los servicios, tanto en logística como turismo y servicios a las empresas, en la nueva realidad internacional de continua globalización.

España nunca sería una plataforma logística intercontinental si no se desarrollan los puertos y la zonas de apoyo logístico e intermodales, conectadas con un corredor ferroviario para mercancías que partiendo de Algeciras continúe por todo el Arco Mediterráneo hasta el norte de Europa, como plantea la propuesta de FERRMED. Por ello es preciso que todo el corredor mediterráneo se incluya en los Ejes Prioritarios Transeuropeos. El transporte ferroviario de mercancías se configura como un sector estratégico, por ello es fundamental la conexión con los Puertos de Escombreras y El Gorguel, la ZAL portuaria de Cartagena y la ZAL de Murcia.

A. Corredor natural con Madrid:

Cartagena – Murcia – Albacete – Madrid:

1. **Viajeros:** Alta Velocidad exclusiva para trenes de viajeros, 300 – 350 km/h, con doble vía electrificada, siguiendo el corredor de la autovía A-30.
2. **Mercancías:** la situación de la región es estratégica en el Mediterráneo; por ello la conexión del Puerto de Cartagena (dársenas de Escombreras y El Gorguel y ZAL Portuaria de El Gorguel) y de la ZAL de Murcia con Madrid se conforma como fundamental para España por lo que precisa contar con una conexión ferroviaria exclusiva para mercancías Cartagena – Murcia – Albacete – Madrid de trazado paralelo a la alta velocidad.

B. Corredor por el Arco Mediterráneo

1. **Viajeros:** Alta Velocidad exclusiva para trenes de viajeros , 300 – 350 km/h, con doble vía electrificada.
 - i. Conexión Murcia – Almería y Granada: sigue el corredor de la A-7. Bifurcación a Granada y Sevilla en Almendricos. Soterramiento en Lorca.
 - ii. Conexión Murcia – Alicante. Por el Reguerón y el norte de la A-7 hasta pasar Crevillente y de aquí a Monforte del Cid, con conexiones directas hacia Alicante y Valencia. Se plantean dos variantes a este trazado:
 - Variante 2 Por el Reguerón y un trazado paralelo al trazado tentativo de la AP-37 al sur de Orihuela, Redován y Callosa de Segura manteniéndose fuera de las poblaciones.
 - Variante 3 Por el Reguerón y el sur de la Vega del Segura, para minimizar el impacto ambiental.
2. **Mercancías:** Corredor ferroviario independiente de mercancías Algeciras – Escandinavia, de acuerdo con la propuesta presentada por FERRMED, con nuevo trazado al llegar a Murcia para pasar al norte de la ciudad en paralelo al futuro arco norte de la autovía A-7.

NUESTRO COMPROMISO

Corredor Natural con Madrid: Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid

- Viajeros en Alta Velocidad en doble vía electrificada a 300-350 Km/h.
- Corredor exclusivo para Mercancías

Corredor Mediterráneo

- Viajeros en Alta Velocidad en doble vía electrificada a 300-350 Km/h. cuyo trazado entre Murcia y Alicante sale de Murcia siguiendo el Corredor de Reguerón y pasa al Norte de la A-7 con entrada y salida de Alicante por el Corredor del Mediterráneo.
- Corredor exclusivo para Mercancías al Norte de la A-7

Corredor de Mercancías
Cartagena - Murcia - Albacete - Madrid

Alta Velocidad
300 - 350 Km/h.

Corredor Mediterráneo
de Mercancías y Conexiones
con Andalucía

Z.A.L. de Murcia

Corredor de Mercancías
Cartagena - Murcia - Albacete - Madrid

Corredor del Mediterráneo
de Alta Velocidad

Zona Logística

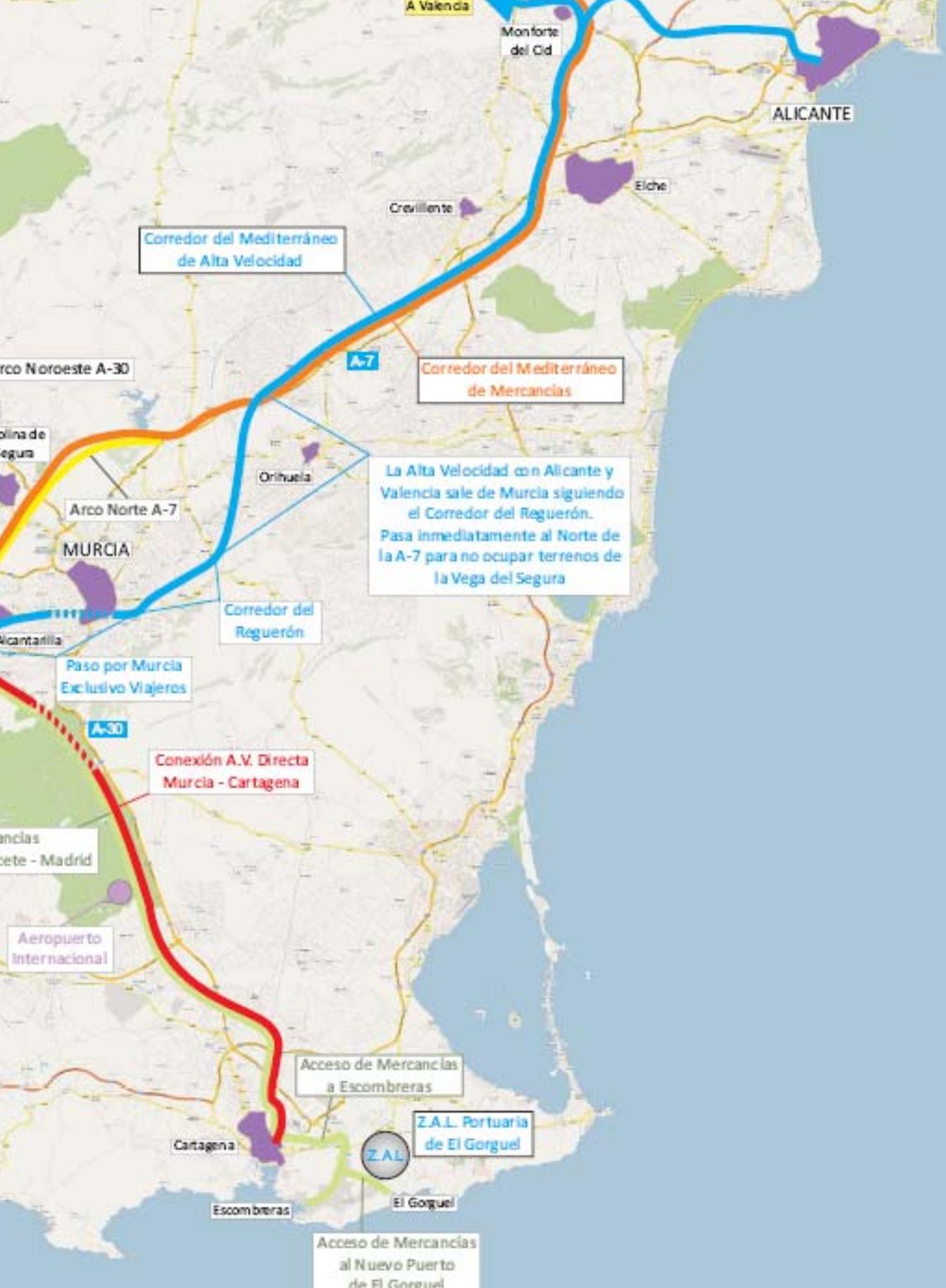
Puerto Lumbreras

A Granada

A Almería

Corredor con Águilas

Águilas



Corredor de Alta Velocidad Cartagena - Murcia - Albacete - Madrid (300-350 Km/h)

Corredor de Alta Velocidad Mediterráneo (300-350 Km/h)

Corredor de Mercancías Cartagena - Murcia - Albacete - Madrid

Corredor de Mercancías Mediterráneo

Corredor con Águilas

Nuevos Tramos de Autovías

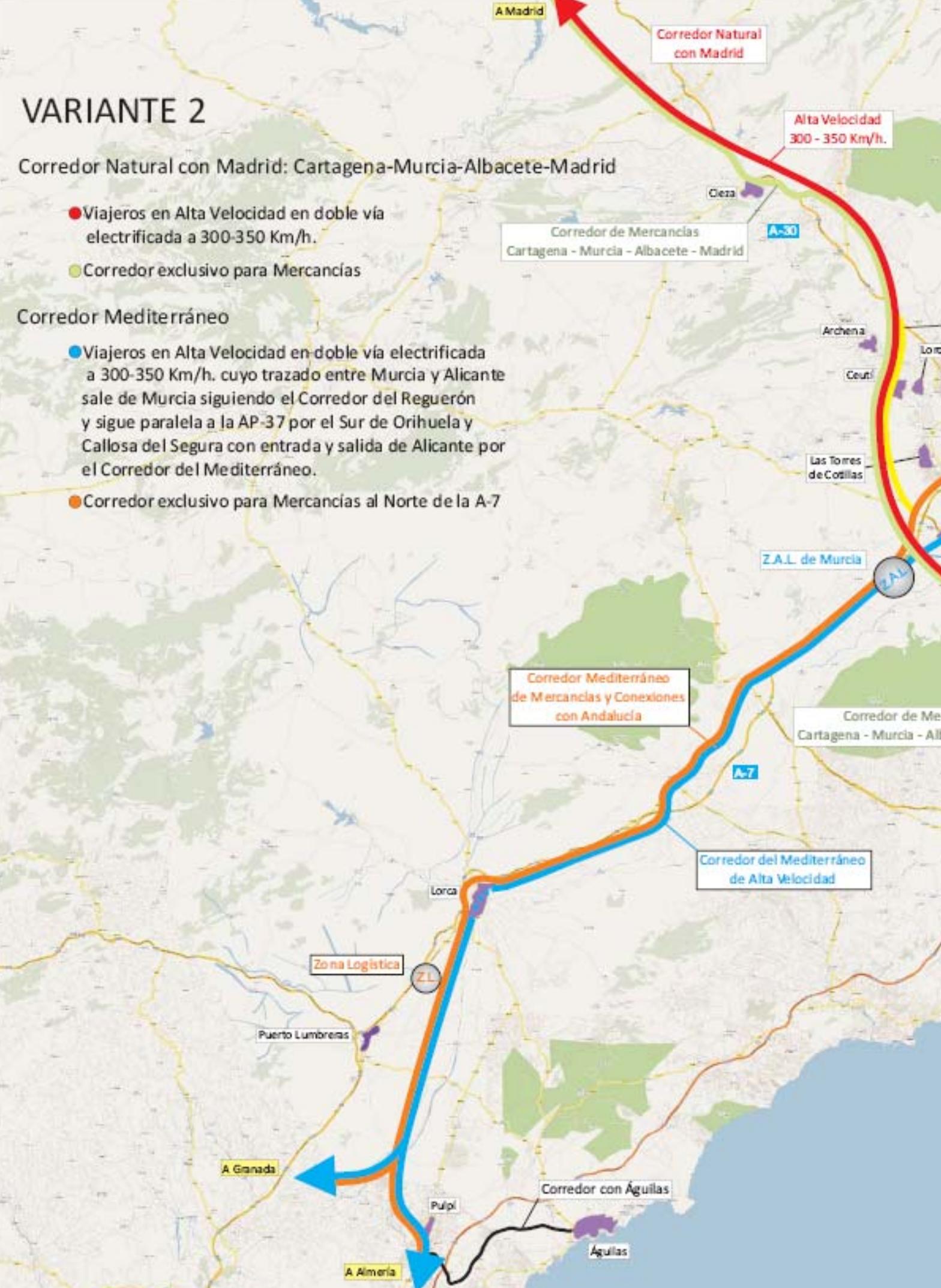
VARIANTE 2

Corredor Natural con Madrid: Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid

- Viajeros en Alta Velocidad en doble vía electrificada a 300-350 Km/h.
- Corredor exclusivo para Mercancías

Corredor Mediterráneo

- Viajeros en Alta Velocidad en doble vía electrificada a 300-350 Km/h. cuyo trazado entre Murcia y Alicante sale de Murcia siguiendo el Corredor del Reguerón y sigue paralela a la AP-37 por el Sur de Orihuela y Callosa del Segura con entrada y salida de Alicante por el Corredor del Mediterráneo.
- Corredor exclusivo para Mercancías al Norte de la A-7





- Corredor de Alta Velocidad Cartagena - Murcia - Albacete - Madrid (300-350 Km/h)
- Corredor de Alta Velocidad Mediterráneo (300-350 Km/h)
- Corredor de Mercancías Cartagena - Murcia - Albacete - Madrid
- Corredor de Mercancías Mediterráneo
- Corredor con Águilas
- Nuevos Tramos de Autovías

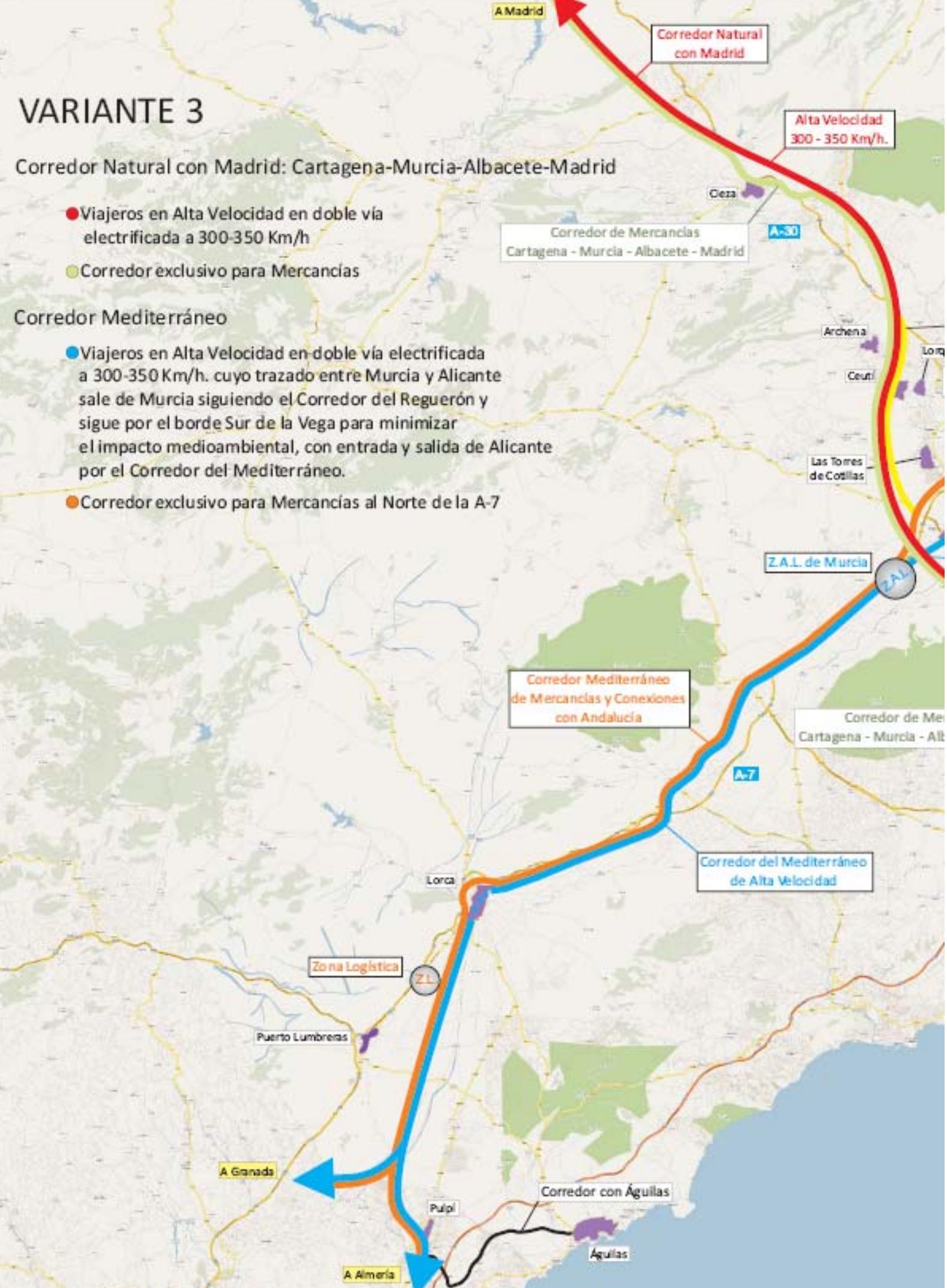
VARIANTE 3

Corredor Natural con Madrid: Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid

- Viajeros en Alta Velocidad en doble vía electrificada a 300-350 Km/h
 - Corredor exclusivo para Mercancías

Corredor Mediterráneo

- Viajeros en Alta Velocidad en doble vía electrificada a 300-350 Km/h. cuyo trazado entre Murcia y Alicante sale de Murcia siguiendo el Corredor del Reguerón y sigue por el borde Sur de la Vega para minimizar el impacto medioambiental, con entrada y salida de Alicante por el Corredor del Mediterráneo.
 - Corredor exclusivo para Mercancías al Norte de la A-7





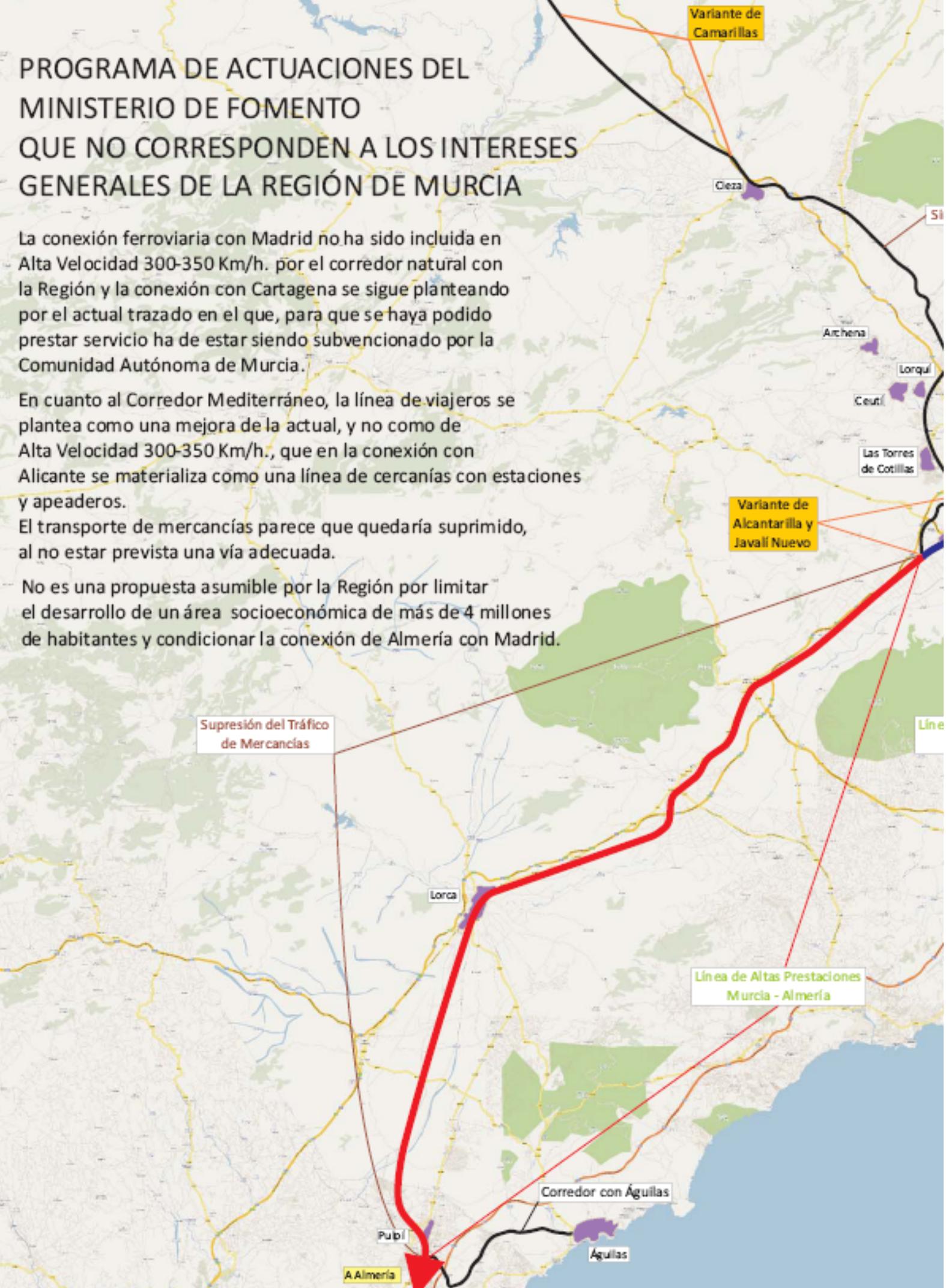
PROGRAMA DE ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO QUE NO CORRESPONDEN A LOS INTERESES GENERALES DE LA REGIÓN DE MURCIA

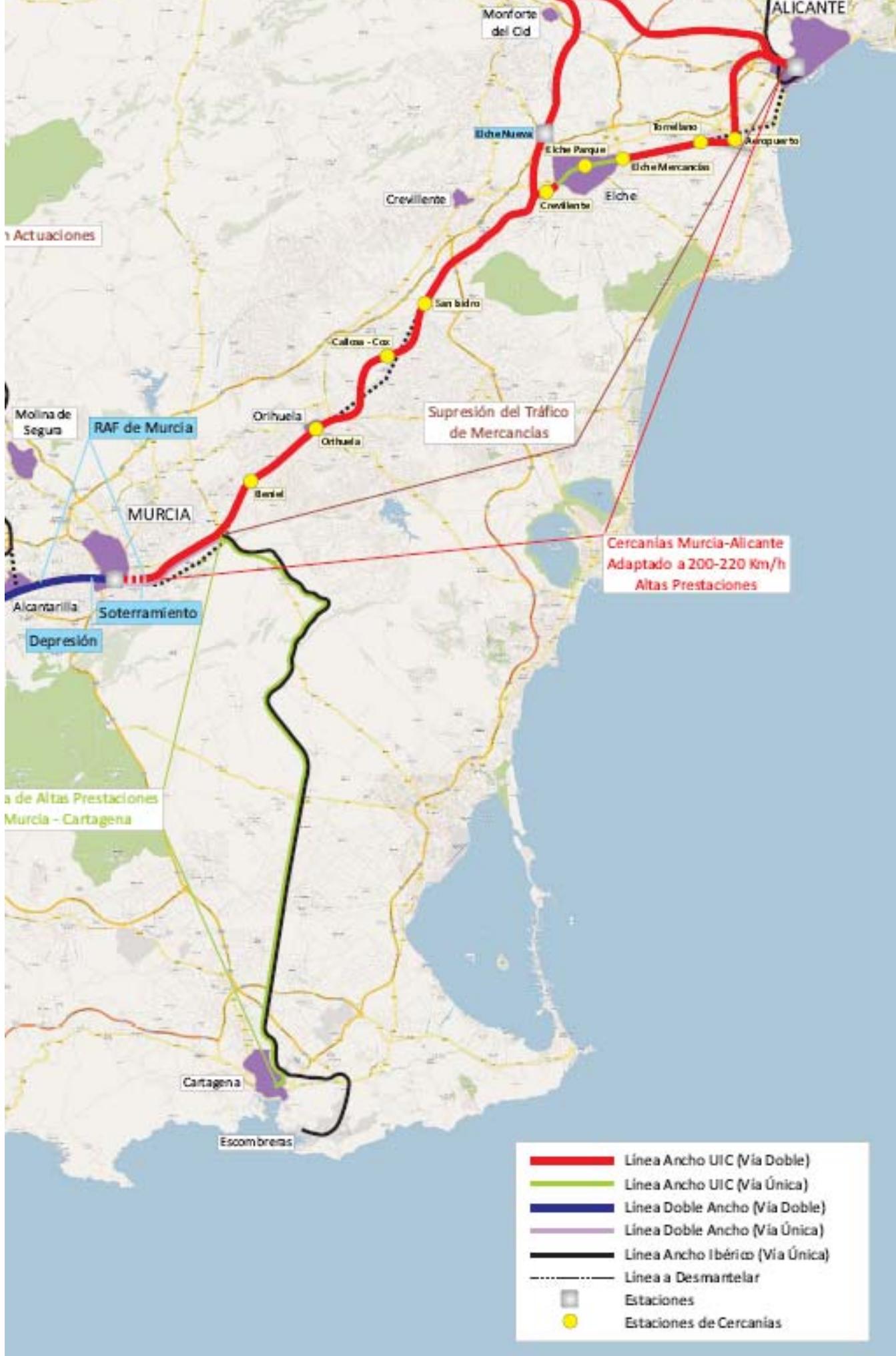
La conexión ferroviaria con Madrid no ha sido incluida en Alta Velocidad 300-350 Km/h. por el corredor natural con la Región y la conexión con Cartagena se sigue planteando por el actual trazado en el que, para que se haya podido prestar servicio ha de estar siendo subvencionado por la Comunidad Autónoma de Murcia.

En cuanto al Corredor Mediterráneo, la línea de viajeros se plantea como una mejora de la actual, y no como de Alta Velocidad 300-350 Km/h., que en la conexión con Alicante se materializa como una línea de cercanías con estaciones y apeaderos.

El transporte de mercancías parece que quedaría suprimido, al no estar prevista una vía adecuada.

No es una propuesta asumible por la Región por limitar el desarrollo de un área socioeconómica de más de 4 millones de habitantes y condicionar la conexión de Almería con Madrid.





DECLARACIÓN EMPRESARIAL APROBADA POR UNANIMIDAD EN SESIÓN CELEBRADA EN LA CÁMARA DE COMERCIO DE MURCIA EL 17 DE ENERO DE 2008 POR LOS PLENOS DE LAS CÁMARAS DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE CARTAGENA Y DE MURCIA, DE LA CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE LORCA Y DE LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES, CONFEDERACION COMARCAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE LORCA CECLOR, CONFEDERACIÓN COMARCAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE CARTAGENA COEC Y CONFEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE MURCIA CROEM

El pasado mes de noviembre, y ante la proximidad de convocatoria de Elecciones Generales en España, las Organizaciones Empresariales (CROEM, COEC y CECLOR) y Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Murcia, Cartagena y Lorca, realizaban sus respectivas DECLARACIONES INSTITUCIONALES sobre la situación del Transporte Ferroviario en la Región, y formulaban, en vista de los programas y previsiones presupuestarias, las demandas y reivindicaciones que estimaron procedentes sus respectivos órganos de gobierno. Aunque coincidentes, básicamente, en lo fundamental, consideran oportuno, tras los asesoramientos técnicos solicitados, reiterar la petición a los distintos Grupos Políticos habida cuenta la extraordinaria importancia que para el desarrollo socioeconómico tiene este medio de conexión con el resto del país y con Europa. El futuro y la competitividad de las empresas pasa necesariamente por disponer de infraestructuras de esta clase y en igualdad de condiciones al resto de CC.AA. De otra manera la Región quedaría "descolgada" por su situación periférica con los consiguientes perjuicios para su desarrollo.

De otra parte. En términos sociopolíticos la ciudadanía –y con ella el sector empresarial- tiene el derecho, y también la obligación, de dar a conocer sus legítimas aspiraciones a quienes asumen responsabilidades de gobierno. Y éstos, a su vez, la de ser receptivos a tales demandas porque, de otro modo, se provocaría un desencuentro e insatisfacción para ambas partes, si así pudiera plantearse dialécticamente, amén de restar en la necesaria vertebración del territorio nacional. Que el dialogo y el consenso permitan abordar la problemática generada y la mejor de las soluciones para la Región de Murcia, es principio que preside la actuación de los comparecientes.

Finalmente, y a título de introducción: los antecedentes registrados (Acuerdos, Convenios, Programación existente, previsiones de ejecución de obras, etc.) todos ellos recogidos en declaraciones anteriores, no pueden entenderse como irreversibles, al menos en todos aquellos aspectos susceptibles de rectificación si con ellas se obtienen eficacia y mejoras indudables que se ajusten más a las demandas que se exponen por colectivos cualificados con quienes hay que contar para la planificación última. La experiencia demuestra la variedad de ocasiones en que así hubo que actuar y corregir, máxime cuando los objetivos inicialmente marcados no se corresponden con los proyectos en ejecución, como es el caso de la Región.

Considerando tales premisas, el sector empresarial representado por Cámaras de Comercio y Organizaciones Empresariales, formulan, en unidad de acto, la exposición que sigue, así como la concreción de sus planteamientos y demandas:

- I -

Resultan evidentes y acreditados los siguientes hechos:

- A. Desde el año 2000 se han elaborado y aprobado dos Planes de Infraestructuras de Transportes (PIT 2000-2007, y PEIT -que alcanza hasta 2013-), que corresponden a la iniciativa de dos Gobiernos diferentes (Popular y Socialista). Escaso periodo para tan ambicioso plan de ejecución pero, lo más importante, para corregir previsiones iniciales.
- B. De esta forma, lo que en principio se calificó de ALTA VELOCIDAD para el Corredor Mediterráneo, pretende ser limitado a lo denominado ALTAS PRESTACIONES, reduciendo así, en el tramo que afecta a la Región, los 300/350 kms/h., a los 200 kms/h. si es posible alcanzarlos por la topografía del terreno. Y lo que era "doble vía electrificada y exclusiva para pasajeros", se convierte en tráfico mixto (mercancías y pasajeros), condicionando de igual manera su proyección hacia Cartagena y Lorca-Andalucía. Habría, pues, caso de mantener la actual progra-

mación, dos niveles en el equipamiento: unos de primera; y otros, como la Región de Murcia, lo que no es asumible ni empresarial ni socialmente.

- C. El ritmo de ejecución, de otra parte, se aparta del principio de simultaneidad que inspiró el compromiso formalizado en el documento del año 2001. Ya es dilatado el periodo de retraso en la zona de la Región.
- D. En lo que se refiere a la llamada “línea convencional” (Cartagena-Murcia-Albacete), no obstante las promesas electorales y los compromisos adquiridos para convertirla en Línea de ALTA VELOCIDAD, están siendo igualmente incumplidos, haciendo caso omiso a las reiteradas peticiones y a la declaración de prioridad que colectivamente se ha expresado, incluso en trámite de alegaciones en cuantas informaciones públicas se han conocido en el BOE.

Confirmación de cuanto antecede –sin perjuicio del análisis detallado que se hará posteriormente, reflejando la aspiración de agentes sociales y económicos, instituciones, entidades, Colegio Profesionales, y ciudadanos en general, encuentran su reflejo en el PLAN ESTRATÉGICO DE LA REGIÓN DE MURCIA, suscrito por todos, y dictaminado favorablemente por el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia. Se avala de esta manera los criterios, valoraciones y reivindicaciones, a los que no pueden ser ajenos los Gobiernos de la Región y de España, ni pueden, tampoco, “mirar a otro lado” argumentando razones de difícil comprensión ciudadana. Como se decía en el Programa Electoral del PSOE (2004), apartarse de la Alta Velocidad “... supondría hipotecar el futuro del transporte ferroviario, condenándolo a una calidad insuficiente para las próximas décadas...”. Sin embargo, las pretensiones de hoy conducirán a tal presagio si no se vuelve al compromiso y a la racionalidad. De aquí que la Región no pueda arrinconarse en la resignación y conformidad. Antes al contrario. Debe instar, una vez más, a la Presidencia del Gobierno de España que se pongan en marcha las actuaciones precisas para que las infraestructuras ferroviarias de la Región respondan a sus necesidades, tanto de pasajeros como de mercancías, y se homologuen a los niveles de calidad con los que está dotado el Arco Mediterráneo, de forma que pongan en valor todo su potencial de crecimiento. Siguiendo el orden de prioridades se concretan las siguientes:

- II -

La ALTA VELOCIDAD en el Corredor CARTAGENA-MURCIA-CIEZA-ALBACETE-MADRID, que se califica de natural y fundamental, permitiendo su estado actual y la programación financiera alterar trazados y características.

Entienden los firmantes de esta declaración que el proyecto debe ser objeto de una revisión completa, integral, ajustándose a lo siguiente:

- El Corredor desde Albacete debe ir paralelo a la A-30 hasta alcanzar el Norte de Molina de Segura, y continuar, también paralelo, a la variante de la N-344, llegando al Norte de Alcantarilla, punto en el que se conectaría con el Corredor Mediterráneo hacia Alicante, Lorca-Andalucía y Cartagena. En todo caso se concibe como línea de Alta Velocidad para pasajeros, vía doble y electrificada y velocidades de 300/350 kms/h.
- Consecuencia de lo anterior, la ya adjudicada Variante de Alcantarilla, de mantenerse tal y como se plantea, continuaría dividiendo las poblaciones de Las Torres de Cotillas y Alguazas, y que debería adecuarse al trazado en la variante C con la N-344 de Molina-Alcantarilla. Es preciso que figure entre las prioridades que han de acometerse en tiempo inmediato.
- En cuanto al Corredor de CARTAGENA, entre las alternativas existentes, la actual conexión con Alquerías, no responde al interés de la Región y el mantenimiento del trazado actual ha requerido de financiación de parte de la Comunidad Autónoma por la casi nula utilización y ausencia de viabilidad económica (convenio publicado en BORM de fecha 26 de enero 2005, y los que en el mismo se citan). Ante tal evidencia resulta necesario asumir que el trazado con Cartagena es a través de la denominada solución central, según marca el Mapa del propio Ministerio de Fomento. Pasado el túnel de la zona montañosa deberá continuar paralelo a la A-30, permitiendo su incorporación al nuevo Aeropuerto de Corvera.

En suma. Las propuestas que anteceden responden a las verdaderas necesidades de la Región y, de otra parte, no son incompatibles con las obras proyectadas y en ejecución, ni obliga a introducir

alteraciones inviables. Si, además, el tiempo de realización ofrece el necesario margen para llevar a buen fin los ajustes reseñados, no debe existir inconveniente alguno para acceder a las peticiones consignadas.

- III -

Siguiendo la descripción de las actuaciones que se solicitan en el Corredor convencional, ha de referirse el correspondiente a MERCANCÍAS para aprovechar las ventajas que la región ofrece como Puerto de entrada y salida a Madrid como puente con el Norte de África y puerta de entrada y salida de la UE con África y EE.UU., que igualmente debe discurrir con línea independiente pero paralela al nuevo trazado de la ALTA VELOCIDAD con Cartagena para dar servicio, además, al Aeropuerto de Corvera y a la Terminal Portuaria y Logística del importante proyecto del Gorguel.

No puede el Gobierno, vía Ministerio de Fomento, ignorar la trascendencia que para los intereses generales de varias CC.AA. tendría este equipamiento, y debe procurar su ejecución.

- IV -

La Región se encuentra, vía ferroviaria, en el ARCO MEDITERRANEO, que igualmente debe reunir las características de la ALTA VELOCIDAD, tanto en dirección Alicante/Barcelona, como de Andalucía y, por supuesto, extendiéndose a Cartagena.

Pero sabido es, tras diferentes proyectos, que el trazado impide contar con Alta Velocidad, como reiteradamente y con publicidad se ha denunciado, e incluso reconocido en el propio proyecto. Es por ello que resulta innecesario insistir en tal planteamiento, ya argumentado en Alegaciones con base técnica. De aquí que proceda confirmar el posicionamiento empresarial y requerir del Ministerio: 1) la revisión de la totalidad de la línea para adecuarla a las circunstancias y necesidades de la Región; 2) si ello no fuera posible, por razones técnicas, socioeconómicas, etc. se insta a cambiar el trazado hacia la A-7 hasta pasar Orihuela para entrar en el trazado en construcción, realizando, en todo caso, un corredor exclusivo para pasajeros. Adviértase que la obra que definitivamente se ejecute abarcará un largo periodo de tiempo y de permanecer en el diseño actual se estaría condicionando el futuro de la Región. Así de terminante es la realidad y la demanda que se formaliza. Otra actitud conllevaría responsabilidad.

El Corredor Mediterráneo en alta velocidad para pasajeros es vital para todos estos territorios. Ha de realizarse en doble vía y para velocidades de 300-350 km/h., en todo el trazado, y especialmente Valencia, Alicante y Murcia y Cartagena y continuando igualmente hacia Lorca y Andalucía.

- V -

Sirve de fundamento, y hasta determinante de la propuesta que antecede, el cambio de opinión (rectificación), al parecer, del Gobierno de España respecto del conocido Proyecto FERRMED del que se guardaba silencio. Los medios de comunicación social de la Generalitat Valenciana anuncian, el pasado mes de diciembre, su respaldo al citado Proyecto, por acuerdo del Consejo de Ministros del día 14 de diciembre último, cuyo alcance es bien sabido: el de un eje transeuropeo para mercancías que iniciado en Algeciras une todos los Puertos de la fachada Mediterránea, y continúe hasta el Norte de Europa. Si se asume la necesidad de línea independiente, la consecuencia no es otra que la revisión del proyecto actual porque Murcia no puede quedar marginada del gran proyecto, y menos aun que la decisión se adopte en fase de reconsideración por el Gobierno de España, y, de otra parte, el hecho cierto de que el transporte ferroviario de mercancías se configura como sector estratégico para el desarrollo socioeconómico.

Es claro que las características de esta línea no encajarían en la proyectada (en la zona de Vega Baja), habría de proyectarse, como antes se anunciara, de forma paralela a la A-7, configurando un eje fundamental que llegado al Norte de Alcantarilla, continúe en todas direcciones: Puerto de Cartagena, Andalucía, Madrid, conectándose con la gran zona intermodal al Oeste de Murcia, la ZAL que se configurará en una de las más importantes del Mediterráneo.

Si el sector empresarial se ha identificado con el proyecto FERRMED, ha sido por su sentido integrador y basado en esenciales estudios del tráfico marítimo procedentes de Asia, África y también de América, además de concentrarse en la fachada mediterránea intensa actividad económica, concentración de población, etc., como es público y notorio y recogido en valoraciones estadísticas. Es por ello que también se ha incorporado a la Asociación para velar por la valoración es-

tratégica que, sin duda, ofrece la Región y a la que se restaría importancia si no se corrigen las previsiones existentes.

Se está, pues, a tiempo de coordinar criterios, replantearse proyectos, y dar a la Región respuesta a sus legítimas, objetivas y justas pretensiones.

En base a cuanto antecede, las Organizaciones Empresariales y Cámaras de Comercio de la Región de Murcia, adoptan los siguientes acuerdos:

PRIMERO.- Aprobar las propuestas recogidas en el precedente cuerpo de escritura, considerando que las mismas son las adecuadas por ajustarse a las necesidades reales de la Región de Murcia, y calificando su oportunidad habida cuenta el estado de programación, financiación y ejecución de las obras recogidas en los Planes del Ministerio de Fomento. En síntesis, y a los efectos correspondientes, sería: Ferrocarril de alta velocidad directamente con Madrid en su corredor natural e histórico (ALTA VELOCIDAD 300-350 km/h CARTAGENA-MURCIA-ALBACETE, paralelo a la A-30 y atravesando los montes mediante túnel por la denominada solución central, y en las condiciones descritas). Y en MERCANCIAS igualmente corredor independiente y paralelo al anterior para su llegada hasta las Dársenas de Escombreras y el Gorguel.

El Corredor Mediterráneo, se conforma como elemento fundamental de comunicación y vertebración de una de las áreas de mayor potencialidad y crecimiento de la Unión Europea, siendo necesario que cuente con un corredor exclusivo para pasajeros en ALTA VELOCIDAD 300-350 km/h, y otro corredor independiente para mercancías tal y como propone FERRMED, al que queden conectados todos los puertos de la fachada mediterránea, conformando a la Región de Murcia en una de las áreas intermodales más importantes de España.

SEGUNDO.- Remitir tales propuestas a la Presidencia del Gobierno de España, Ministerio de Fomento, Presidencia del Gobierno Regional, Federación de Municipios de la Región de Murcia, y Grupos Políticos con representación en la Asamblea Regional, Congreso de los Diputados y Senado de la Nación, instando a su inclusión en los respectivos programas Electorales.

TERCERO.- Solicitar la creación de un Grupo de Trabajo, compuesto por representaciones de los respectivos Gobiernos, y los comparecientes, cuya finalidad sería la de analizar la situación de cada proyecto y proceder a su revisión conforme a las aspiraciones de la Región.

CUARTO.- Expresar la necesidad de infraestructuras ferroviarias en clave de las propuestas para el desarrollo socioeconómico de la Región y adoptar las medidas necesarias para que no suceda, una vez más, la postergación de la Región de Murcia que tanto perjuicio le ha originado en el pasado.

MURCIA, PLATAFORMA LOGÍSTICA DE EUROPA

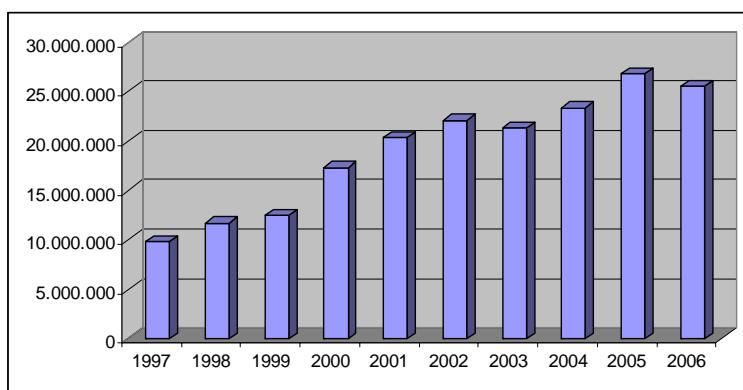
El puerto de Cartagena, con más de dos mil años de historia, líder en rentabilidad en el sistema portuario español, goza de una situación geográfica privilegiada en el Mediterráneo Occidental. Ello unido a las excepcionales características técnicas de los muelles que ofrece y la separación de tráficos entre ambas dársenas, Cartagena y Escombreras, hacen del Puerto de Cartagena uno de los puertos más importantes de España, con unos tráficos que han crecido en apenas 10 años un 250%, superando en los dos últimos años los 25 millones de toneladas.

La situación estratégica del Puerto de Escombreras, del Puerto de El Golguel y de la ZAL portuaria, junto con la ZAL de Murcia, lo conforman como puente con el norte de África y puerta de Europa para los tráficos con Asia y América que lo avalan como una de las principales plataformas logísticas de Europa.

El Puerto de Cartagena tiene la peculiaridad y la ventaja de estar constituido por dos dársenas independientes, separadas entre sí por una distancia de 1,5 millas por mar y 5 km por carretera. Las comunicaciones terrestres con el resto del país están garantizadas por autovía y ferrocarril para ambas dársenas.

El puerto se ha revelado durante los últimos años como un puerto ágil y competitivo, con servicios adaptados a las necesidades de sus clientes, y eso se refleja año tras año en el espectacular crecimiento de los tráficos. La composición de tráficos en el 2006 fue la siguiente: graneles líquidos 19.348.682 toneladas (76%), graneles sólidos 5.173.022 (20%) y mercancía general (4%). Es importante destacar el importante aumento experimentado por la mercancía general, ya sea convencional o contenerizada, llegando a triplicarse en la última década, con un aumento en el último año del 19%, destacando los productos químicos, la fruta y los siderúrgicos. Los tráficos de graneles sólidos también han mostrado una fuerte evolución, registrándose subidas, como en el año 2005, de más del 30%, destacando los tráficos de clíker y cemento, cereales y soja.

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha elaborado, en consenso con el Organismo Público Puertos del Estado, las previsiones de tráfico para el año horizonte 2015, arrojando las mismas un volumen de tráfico de más de 40 millones de toneladas, destacando el fuerte incremento que experimentarán los graneles sólidos y líquidos.



Los anteriores volúmenes de tráfico alcanzados no habrían sido posible sin unas instalaciones adecuadas, con medios de manipulación modernos, y capacidades de descarga y almacenamiento suficientes. El fuerte incremento en los tráficos llevó a la Autoridad Portuaria a acometer la importante ampliación de la Dársena de Escombreras, cofinanciada con fondos europeos, la cual va a significar un aumento de superficie terrestre de 60 hectáreas, a sumar a las 163 hectáreas ya existentes entre ambas dársenas.

Este proyecto de ampliación se encuentra en su fase final, a falta de construir el muelle polivalente. Ya está operativa la primera de las terminales creada en esta ampliación que se dedicará íntegramente a la manipulación de graneles sólidos. Aparte de la generación de dos nuevas terminales y un pantalán para buques tanque, se está completando la creación de una zona de actividades logísticas e industriales con una extensión de unas 24 hectáreas, donde ya se están implantando importantes industrias del sector cementero y energético.

En cuanto a las longitudes de muelle disponibles, el puerto cuento con 1.415 metros en la Dársena de Cartagena y 5.478 metros en la Dársena de Escombreras, contando ya los nuevos muelles puestos en servicio en la ampliación.



Foto 1: Vista aérea de las dos dársenas

La importante infraestructura de transporte que supone el Puerto de Cartagena está al servicio, no sólo de la Región de Murcia, sino también de otras regiones que forman parte de su hinterland o zona de influencia, como Castilla-La Mancha y Madrid. Se puede definir al Puerto de Cartagena como un puerto versátil, en el sentido de poder albergar todo tipo de mercancías y poner a disposición de los clientes una oferta de servicios variada, segura y de calidad. Una oferta adaptada a las necesidades de cada mercancía, para lo cual se han llevado a cabo una serie de actuaciones y remodelaciones con el fin de optimizar el rendimiento y la productividad de muchas de las áreas existentes.

La actividad generada en el Puerto de Cartagena tiene un importante impacto económico en la comarca de Cartagena y en la Región, como han mostrado los resultados del estudio realizado en 2.005 por la Universidad Politécnica de Cartagena.

	V.A.B. Precios básicos (miles de euros corrientes)		Empleos (equivalentes a tiempo completo)	
	Comarca de Cartagena	Región de Murcia	Comarca de Cartagena	Región de Murcia
Efecto Total	414.939,34	545.707,63	10.508,00	14.157,00
Efecto Relativo	7,47%	2,85%	6,65%	2,42%

La visión estratégica de la Autoridad Portuaria de Cartagena, en consonancia con las directrices marcadas por el Gobierno de la Región, consiste en el establecimiento de un modelo de puerto con tres dársenas independientes, así como la especialización de cada una de ellas en determinados tráficos.

Dársena de Cartagena

Esta dársena, por sus limitaciones de calado (11 m) y por la escasa superficie de tierra de la que dispone, no puede atender un tráfico significativo de contenedores y mercancía general, teniendo en estos momentos serios problemas de saturación para atender el tráfico que genera la comarca de Cartagena.

Por ello está previsto trasladar los tráficos de mercancía general a otra dársena y dedicar ésta al tráfico de cruceros y embarcaciones deportivas, para los cuales sus características son idóneas. Simultáneamente la A.P.C. liberará superficies en los actuales muelles de Santa Lucía y San Pedro, las cuales podrían abrirse al uso público.

En los últimos años la Consejería de Turismo, el Ayuntamiento de Cartagena y la Autoridad Portuaria han apostado por el puerto como puerto de escala de cruceros.

La transformación experimentada por la ciudad, la puesta en marcha del consorcio Cartagena Puerto de Culturas, el marketing desarrollado por la Autoridad Portuaria y la mejora general de todos los servicios al turismo de la Región, han hecho posible que el número de escalas anuales de cruceros haya pasado de 5 a finales de los 90 a las 43 registradas en 2007, que trajeron a Cartagena más de 40.000 cruceristas.

Una de las decisiones estratégicas más importantes de un puerto interesado en el tráfico de cruceros es la de fortalecer sus características como puerto de escala o como puerto de base. Sirva como breve definición que el puerto de escala, es el intermedio en el trayecto de un crucero, no produciéndose inicio o finalización del mismo, como es el caso de Cartagena en estos momentos. Por su parte, el puerto base es aquél en el que se produce inicio o finalización de un crucero.

El próximo paso que debe darse en relación con el tráfico de cruceros, además de seguir potenciando el puerto como puerto de escala, es prepararlo como puerto base construyendo terminales de pasajeros eficientes y seguras en los muelles de Santa Lucía y San Pedro, y facilitando nuevos servicios de recepción y gestión de equipajes.

La conversión del puerto de Cartagena en puerto base para algunas de las compañías que operan en el Mediterráneo occidental, generaría un importante incremento de negocio en la hostelería de la comarca y un elevadísimo número de viajeros en el nuevo aeropuerto internacional de la Región.

Por otra parte, cuando se construya la nueva dársena deportiva al sur de Curra y se realicen las modificaciones autorizadas en la concesión de Puerto Yacht, la dársena de Cartagena ofrecerá 1.200 puestos de atraque a embarcaciones deportivas que generarán sin duda un importante incremento de negocio en el sector de la hostelería y en el de suministros náuticos.



Foto 2: Vista aérea dársena de Cartagena

Dársena de Escombreras

Esta dársena, que en los años 50/60 se diseñó para el servicio de la refinería de Escombreras y las industrias que entonces había en dicho valle, canaliza la mayor parte del tráfico actual del puerto.

A la vista de las inmejorables previsiones que entonces se tenían respecto al incremento de los tráficos del puerto, la Autoridad Portuaria de Cartagena diseñó en 1998 una ampliación de la dársena consistente en un nuevo abrigo exterior, construido en profundidades de 40/50 metros, que permite construir debidamente abrigados un pantalán para superpetroleros, dos muelles continuos de 600 metros de longitud cada uno y 60 hectáreas de superficie de tierra.

Las nuevas industrias instaladas en el valle de Escombreras en los últimos años, así como las mejoras de las comunicaciones terrestres de la Región con el centro de España, han hecho que la realidad de los tráficos sobrepase con mucho las expectativas que había en 1998 y que, por tanto, podríamos afirmar que la ampliación de Escombreras resulta escasa para los tráficos de graneles sólidos y líquidos en los que está especializada.

Efectivamente, el incremento de tonelaje y/o la demanda de nuevas instalaciones para tráficos relacionados con el cemento, la fabricación de piensos y de abonos, la fabricación de bioetanol y de biodiesel, los productos químicos, el gas natural, los aceites vegetales, etc., etc., han acaparado, mediante los correspondientes títulos concesionales a diversas empresas, las infraestructuras portuarias hasta ahora disponibles o en construcción avanzada en Escombreras.

Por último señalaremos que, si bien queda por construir uno de los muelles continuos de 600 m. de longitud y su explanada aneja, la ampliación que Repsol-YPF tiene en marcha en Cartagena supondrá un incremento de tráfico

de unos 11 millones de graneles líquidos y 1,5 millones de graneles sólidos, y ocuparán la práctica totalidad de estas infraestructuras que faltan por realizar.



Foto 3: Vista aérea dársena de Escombreras.

Dársena de El Gorquel

El Puerto de Cartagena y la propia Región de Murcia gozan de una situación privilegiada en relación a las grandes rutas marítimas de contenedores que cruzan el Mediterráneo de este a oeste. Según estudios recientes, en el año 2008 se moverán por estas rutas, cercanas al puerto de Cartagena, unos 21 millones de TEUS, con crecimientos en torno al 10% anual. Además las compañías navieras necesitarán disponer de bases logísticas (*hubs*) en el Mediterráneo, para realizar las operaciones de trasbordo.

Según el estudio encargado por la A.P.C. a la consultora británica Ocean Shipping Consultants, se espera un importante desarrollo de los tráficos en el Mediterráneo Occidental en los próximos años. Según los consultores la ubicación geográfica de Cartagena le permitiría captar tres tipos de tráficos diferenciados, lo que pone de manifiesto la racionalidad del proyecto: el tráfico de trasbordo tipo 'relay' entre grandes líneas marítimas, el tráfico de trasbordo tipo 'hub & spoke' o de concentración y distribución, y el tráfico import/export vinculado al propio hinterland terrestre del puerto. Los consultores han llevado a cabo unas previsiones de tráfico basadas en modelos macroeconómicos, obteniendo las cifras de tráfico portuario a partir de correlaciones con el crecimiento del PIB. En cuanto a las previsiones obtenidas para el tráfico 'relay' el estudio indica, para el escenario optimista, que en el año 2020 el número de movimientos de contenedores en los puertos de la zona superará los 18 millones, de los cuales una terminal bien dimensionada como la proyectada en El Gorquel podría captar el 5%, en una hipótesis cautelosa. En cuanto a las previsiones para el tráfico 'hub&spoke' el estudio arroja cifras en torno a los 16 millones de movimientos para el mismo año horizonte, de los cuales El Gorquel podría captar también el 5%, en la hipótesis conservadora. Si a estas cuotas

de mercado añadimos el potencial del puerto para captar tráfico de su área de influencia terrestre, la nueva terminal podría alcanzar los 2 millones de Teus (contenedor estándar de 20 pies) en el año 2020, es decir cinco años después de su puesta en servicio.

Para alcanzar esas cifras de tráfico import/export resultan fundamentales las conexiones terrestres, tanto por carretera como por ferrocarril. En este sentido, el proyecto europeo de desarrollar un gran corredor ferroviario para mercancías desde Algeciras hasta Estocolmo, denominado Ferrmed, resulta de vital importancia para permitir a Cartagena constituirse en puerta de Europa para la importación o exportación de mercancías.

En cuanto al diseño planteado para la dársena de El Gorguel, éste se ha optimizado de forma que sea capaz de alojar a los mayores buques portacontenedores que ya están surcando el Mediterráneo, y que en un futuro serán habituales en estas rutas. Nos referimos a buques de casi 400 metros de eslora con una capacidad de transporte de 11.000 Teus. Es importante decir que estos buques podrán atracar en muy pocos puertos, debido a sus grandes dimensiones, y además preferirán hacerlo en aquellos puertos que impliquen un menor desvío desde las rutas principales, como es el caso de Cartagena.

La nueva dársena planificada dispondrá de una Z.A.L. anexa de más de dos millones de metros cuadrados, donde se desarrollarán actividades de valor añadido relacionadas con el tráfico marítimo. Asimismo la nueva dársena permitirá el desarrollo de nuevas líneas regulares con Norte de África e Italia, mediante buques roll-on/roll-off, y facilitará que el Puerto de Cartagena ocupe un puesto privilegiado en las denominadas Autopistas del Mar, las cuales serán objeto de potenciación por la Unión Europea en los próximos años.

Una vez construida dicha dársena, lo que supondrá una inversión de unos 1.600 millones de euros en infraestructura y equipamientos portuarios, la Región de Murcia pasará a tener un protagonismo relevante en las importantes transacciones comerciales este-oeste que se desarrollan en el Mediterráneo, con la consiguiente ventaja que para la economía regional supondrá la escala en Cartagena de las principales líneas mundiales portacontenedores.



Foto 4: Diseño de la nueva dársena en El Gorguel y de la ZAL portuaria.

Esta infraestructura es de vital importancia para España y para la Región de Murcia en su conjunto, como así lo demuestra el reciente estudio realizado por la Universidad Politécnica de Cartagena, que cuantifica el impacto económico de la nueva dársena cuando por ella se muevan 1,5 millones de TEUS, en 1.400 empleos a tiempo completo, empleos que debemos resaltar serán estables y de calidad.

Las Infraestructuras, nuestro compromiso

Aeropuerto Internacional de Murcia. Alta Velocidad 300-350 km/h Cartagena - Murcia - Albacete - Madrid. Alta Velocidad 300-350 km/h por todo el corredor mediterráneo. El nuevo puerto de El Gorguel y la ZAL portuaria. La ZAL de Murcia, el corredor ferroviario de mercancías Cartagena (El Gorguel - Escorcheras) - Murcia - Albacete - Madrid, el corredor ferroviario de mercancías por todo el Mediterráneo y hacia el norte de Europa, como propone FERRMED, al ser uno de los grandes Ejes Transeuropeos.

