



comisiones obreras
de la Región de Murcia



Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L.

Ministerio de Política
Territorial y Función Pública
Reg. Gral. de la Del.Gob. en
Murcia
ENTRADA
Nº Reg: 000006365e2100955852
Fecha: 23/03/2021 09:13:58

Excmo. Sr. D. Pedro Sánchez Pérez-Castejón
Presidente del Gobierno de España

Excmo. Sr:

Quienes suscriben este escrito, en su calidad de representantes de las Organizaciones Empresariales y Sindicales más representativas de la Región de Murcia, y FERRMED ante el retraso continuado que sufre la Región de Murcia en la realización de las infraestructuras básicas de comunicación –con el perjuicio competitivo que ello conlleva- nos dirigimos a V.E. para informarle de las carencias fundamentales que ha arrastrado históricamente esta región.

Esta situación nos llevó el 6 de marzo del pasado año a la realización de una Jornada en la que se reiteraba la urgencia y absoluta necesidad de su programación y realización, el documento que se acompaña incluye los planos, así como las peticiones de su realización del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia y de los Colegios Profesionales, entre otros, documentos que forman parte integrante de este escrito.

Las organizaciones firmantes y sus representantes están convencidos del compromiso total de su Gobierno y de usted mismo con el desarrollo equitativo y solidario de todos los territorios de nuestro país, singularmente de aquellos que por unas razones u otras se han ido quedando atrás.

EXPONEN:

Que la Región de Murcia cuenta con una población de 1.510.951 habitantes al primero de enero de 2020, lo que representa el 3,18% del total nacional. Y, a pesar de ser parte integrante del Arco Mediterráneo Español y ocupar una posición estratégica en el Sureste español, se encuentra en cualquiera de los ratios socioeconómicos entre quince y veinte puntos por debajo de la media nacional, y desde 2008 más de cien mil personas que buscan un empleo y no lo encuentran.

Entre las principales razones, si no la principal, es que la Región no ha podido desarrollar todo su potencial y situarse al menos en la media nacional debido a los continuos retrasos, cuando no de total olvido, de su conexión con los grandes ejes de comunicaciones viarias, portuarias, ferroviarias y aeroportuarias. A pesar de las continuas promesas de realización, las inversiones han pasado siempre de largo, en favor de otras provincias.

Como V.E. muy bien sabe, la **DISPONIBILIDAD O NO DE LAS INFRAESTRUCTURAS** condiciona positiva o negativamente el desarrollo presente y futuro, así como la programación de su realización conlleva un efecto muy positivo. Desde hace años la inversión extranjera en la Región es inexistente, lo que impide un desarrollo pleno de sus potencialidades. Mientras la vecina Alicante iba sumando aeropuerto, ferrocarril electrificado, autovías y autopistas, Murcia seguía esperando. *Es el momento de saldar la gran deuda para con la Región y de compensarla, aunque sea en parte, con la programación y la realización de todas las infraestructuras pendientes y recogidas en los anexos I y II del PITVI.*

7
A

[Handwritten signature]

Al analizar la evolución de dos territorios comunes Alicante y Murcia, podemos constatar las diferencias que se producen en función de la realización de las infraestructuras de comunicaciones, entre otros. En 1960 la población de Alicante es de 711.942 habitantes, y de Murcia de 800.463 habitantes y en 2020 la población de Alicante es de 1,88 millones de habitantes y en Murcia de 1.51 millones de habitantes. El cambio se acelera a partir de 1960 con la incorporación de Alicante a los grandes ejes de comunicaciones, mientras que Murcia queda olvidada.

Se procede a continuación a realizar una breve reseña de los agravios históricos padecidos por la región en esta materia, así como de la situación actual de infraestructuras que se entienden clave y que no alcanzan el grado de desarrollo óptimo para corregir las carencias en comunicaciones de la Región.

Estado de las infraestructuras viarias

- La Autopista del Mediterráneo llegó a Alicante en los años sesenta y no continuó hacia Murcia hasta muchos años después.
- Se construyó la Autovía Albacete-Alicante y se olvidó por lustros la Autovía con Murcia.
- Se electrificó el ferrocarril en la línea de Alicante con Madrid y la Región quedó fuera de la planificación, hasta el punto de que **sigue sin tener un solo kilómetro de vía electrificada.**
- Mientras se ampliaba el Aeropuerto de Alicante, la Región de Murcia solo contaba con un aeropuerto militar y de uso civil parcial
- Se construyó la AP-7 para la continuidad de la Autopista del Mediterráneo por la Costa, pero los vehículos de Murcia en dirección a Alicante por la A-7 no pueden entrar a dicha autopista. Entrar desde la autopista AP-7 a la A-7 en dirección a Murcia tampoco es posible.
- La Autovía por el interior con Valencia lleva años y años pendiente de su conclusión.
- La Autovía del Reguerón que debería conectar con la AP-7 parece que ya no lo hará y que se quedará en la autovía RM 1 de Santomera a San Javier, aún pendiente de concluir, cuando esta conexión por el interior es muy importante para ambas provincias.
- El Arco Norte en la A-7 sigue sin realizarse. Actualmente presenta un cuello de botella frente a la Universidad, que colapsa continuamente la circulación, con los evidentes riesgos, y genera más consumo y más contaminación. Tampoco se ha realizado el Arco Noroeste de la A-31 para su conexión con la A-7 hacia Andalucía y con la MU-30 y la MU-31 hacia Cartagena.

Estado de las infraestructuras ferroviarias

La realidad de hoy, en 2021, es que la Región sigue con las líneas ferroviarias del siglo XIX, sin desdoblarse ni electrificar.

- El AVE con Madrid llegó a Valencia en 2010 y a Alicante en 2013, como no podía ser de otra manera dada la historia de la Región. Su llegada a esta Comunidad Autónoma será a través del Corredor Mediterráneo para pasajeros, en el tramo Alicante-Murcia, que se espera esté en funcionamiento el próximo año.
- El AVE con Cartagena previsto por el corredor central para conectar el nuevo aeropuerto internacional ha quedado en el olvido y se recupera el viejo corredor por el Este, previsto para mercancías, ya que la Región de Murcia cuenta con uno de los principales polos energéticos de España
- El Corredor Mediterráneo para mercancías está parado en Monforte del Cid (Alicante).
- El Corredor Ferroviario con Albacete sigue en vía única y sin electrificar; **este corredor es vital para Almería y para la Región de Murcia** en su conexión con el centro y norte peninsular.

- Está pendiente de concluir el corredor ferroviario para pasajeros AVE para con la Región y su continuidad hacia Cartagena y Andalucía. **Desde los años 80, la Región de Murcia y Andalucía no tienen conexión ferroviaria.**
- El corredor ferroviario del mediterráneo hoy parado en Monforte, precisa y con urgencia su continuidad hacia, Lorca y Andalucía.

Estado de las infraestructuras portuarias

- El Puerto de Escombreras recibía los graneles como petróleos procedentes de Málaga, aunque como iban destinados a Puertollano hubiera de hacerse un oleoducto para llevarlos hasta su destino. Escombreras recibía los graneles, soja y demás que Valencia no podía recibir al dedicarse a los containers.
- Las Dársenas de San Pedro y Santa Lucía para los containers no responden a las demandas de los tráficos. Es preciso su traslado al Gorguel para que este espacio se libere para la Ciudad y para la construcción del **Puerto Home para los Cruceros**, realizando el **nuevo puerto para contenedores en El Gorguel**, como así han recomendado todos los estudios realizados, por su situación estratégica y por su calado superior a los veinte metros lo que lo hace fundamental para España, por lo que es urgente su Declaración por el Gobierno de España como puerto de INTERES NACIONAL para que pueda ir a Bruselas y que indiquen las compensaciones medioambientales a llevar a cabo para su realización.

En este sentido, las organizaciones empresariales, sindicales y profesionales de la Región de Murcia solicitan **autorización para la construcción del nuevo puerto de El Gorguel, NO SE PIDEN RECURSOS ECONÓMICOS, ya que serían aportados por el Concesionario y por la Autoridad Portuaria de Cartagena con los ingresos procedentes de su actividad.**

Esta petición se ha realizado en numerosas ocasiones por lo que es fundamental y prioritario su DECLARACIÓN DE INTERÉS NACIONAL por parte del Gobierno de España, pese a los evidentes beneficios que su construcción conllevaría en términos económicos y de empleo no solo para la Región de Murcia sino para el conjunto de la Nación.

Estado de las infraestructuras aeroportuarias

Al no contar con un aeropuerto totalmente civil, la Región de Murcia ha utilizado históricamente dos: el de San Javier (militar y de uso civil) y el de El Altet en Alicante.

Un estudio realizado por las Universidades de Alicante y Murcia confirmaba que más del 42% de los pasajeros de vuelos regulares que utilizan el aeropuerto de Alicante tienen como origen o destino Murcia. El Aeropuerto de San Javier se encontraba limitado para generar la demanda propia de un aeropuerto civil al tratarse de una infraestructura de uso mixto (militar y civil) y las serias dificultades que ha encontrado la posterior construcción y puesta en funcionamiento del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia siguen determinando la necesidad de impulsar las sinergias interadministrativas que sean necesarias para que la Región pueda rentabilizar y obtener retornos sociales y económicos de esta infraestructura.

Esta ha sido, en suma, la descripción de la realidad regional. A la vista de las inversiones realizadas en infraestructuras -porcentaje tanto a nivel regional como a nivel nacional- los datos confirman la menor inversión en la Región de Murcia respecto a la media.

Según el informe publicado por el BBVA y el IVIE sobre los porcentajes de variación media anual real del capital neto en infraestructuras entre los años 1995 y 2014, en el que las

7

M

SUO

infraestructuras públicas crecieron el 2.74% anual, su crecimiento en la Región de Murcia fue del 2.31%, muy por debajo de la media nacional.

El estudio *Infraestructuras del transporte realizado en julio de 2020* por AIReF (Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal), publicado el pasado 20 de julio de 2020, confirma que la Región recibía 179.17 euros por habitante en el periodo 1985-2018, muy por debajo de la media nacional de 291.67 euros por habitante. Es decir, un diferencial negativo de 112.50 euros por habitante.

Sobre la base de todo lo relatado, la sede de la Confederación Empresarial Regional CROEM acogió el pasado 6 de marzo de 2020 una jornada, organizada en colaboración con FERRMED, que recogió un acuerdo de las organizaciones empresariales, sindicales y profesionales, con el apoyo del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, demandando actuaciones.

SOLICITAMOS

En la Accesibilidad exterior:

- 1) Recuperar la conexión en AVE Alta Velocidad y CERCANIAS con Cartagena por el corredor central, como se recoge en los planos del Ministerio, conectando el Aeropuerto internacional de la Región, y seguir en paralelo a la A-30. Esto supondrá un decidido impulso al desarrollo del principal eje económico de la Región al integrar las dos principales ciudades, Murcia y Cartagena
- 2) Dejar el actual corredor ferroviario con Cartagena por el Este para las mercancías. Es preciso recordar la importancia del polo energético de Escombreras y de los puertos de Cartagena. En este sentido debe considerarse prioritaria la construcción entre ellos del nuevo puerto de El Gorguel, vital para la viabilidad de la Zona de Actividades Logísticas programada, y su conexión con el Corredor del Mediterráneo, con lo que las mercancías tanto energéticas como de todo tipo no tendrían que pasar por la Estación del Carmen.
- 3) La continuación del corredor ferroviario para las mercancías del mediterráneo, actualmente parado en Monforte en paralelo a la A-7, a la altura de Santomera se bifurca hacia Cartagena en paralelo a la RM 1 hasta conectarse en Alquerías con el corredor existente, y continúa hasta su conexión con los puertos de Escombreras y el nuevo puerto de El Gorguel. El corredor mediterráneo de mercancías continúa en paralelo al Arco Norte de la A-7, conectando al norte de Murcia con el corredor Albacete, y hacia Lorca y Andalucía (incluido en el PITVI anexos I y II).
- 3) Acelerar la llegada por el corredor mediterráneo del AVE a la Región y su continuidad hacia Lorca, en donde se bifurca como corredores mixtos (pasajeros a 250 km/h y mercancías) hacia Almería y hacia Granada, recuperando la línea de conexión con Andalucía del que ahora se cumplen cuarenta años de su desmantelamiento, *así como se realicen las modificaciones y se adopten las medidas necesarias para que este corredor entre Alicante y Murcia se conforme como corredor ferroviario de CERCANIAS.*
- 4) **DESDOBLAMIENTO Y ELECTRIFICACIÓN COMO CORREDOR FERROVIARIO MURCIA-ALBACETE** (conectándose a la salida de Albacete y no en Chinchilla como lo hace actualmente reduciendo kilómetros, tiempo y coste) como corredor mixto a 250 Km/h para PASAJEROS y para las MERCANCÍAS, evitando su paso por la estación del Carmen en todos los sentidos. Un corredor que es fundamental para la Región y para Almería en su conexión con el centro y norte peninsular (el PITVI anexos I y II lo recoge como corredor de alta velocidad).

- 5) **Declaración por el Gobierno de España de interés nacional al nuevo puerto de EL GORGUEL** para validación en instituciones europeas y se pueda así comenzar su ejecución conforme a las indicaciones de la UE. Este puerto responde plenamente al interés de la Unión de reforzar el intercambio barco-ferrocarril-camión y está situado estratégicamente en la fachada mediterránea.

Accesibilidad interior

- 6) Actuar sobre todas las vías convencionales que cubren servicios de cercanías para acometer su ampliación, renovación y electrificación. En este sentido, solicitamos crear una nueva línea de cercanías Murcia-Cieza (que dé servicio adecuado a Alcantarilla, Las Torres de Cotillas, Alguazas, Ceutí, Archena y Blanca), dar continuidad a las existentes hacia Calasparra y Caravaca y prolongar la línea FEVE hacia San Pedro del Pinatar y Cabo de Palos.
- 7) Acometer la creación de Estaciones intermodales para Cartagena y Murcia, integrando distintos medios de transporte existentes en ambos núcleos urbanos (ferrocarril, autobús, tranvía) y un Consorcio de transporte de viajeros para su regulación y gestión.
- 8) Dotar con un puesto de mando autónomo y con plantillas suficientes tanto los servicios que presta ADIF como RENFE en la Región de Murcia, especialmente las destinadas a Conducción, Intervención de cercanías Vía y Obras, Talleres y Oficinas.

Al presente escrito y como parte integrante del mismo se incorpora el documento del 6 de marzo que recoge los acuerdos del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, CES, y de la mayoría de los Colegios Profesionales de la Región, en el que todos juntos demandamos la realización de los corredores ferroviarios y el nuevo puerto de el Gorguel como vital en la Accesibilidad exterior de la Región para poner en valor todas las potencialidades de la Región y poder dar respuesta a las más de cien mil personas que desde 2008 buscan un empleo y no lo encuentran.

En esta confianza quedamos pendientes de su respuesta positiva y del encargo a su equipo de los estudios y proyectos necesarios para su programación y realización para que todos los posibles inversores conozcan el programa de ejecución y puedan plantearse sus inversiones dadas la geoestratégica situación de la Región en el Arco Mediterráneo y como puerta de entrada en Europa.

En Murcia a 22 de marzo de 2021

Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia CROEM	Unión General de Trabajadores Región de Murcia UGT	Comisiones Obreras Región de Murcia CC.OO.	FERRMED
			
José María Albarracín Gil Presidente	Antonio Jiménez Sánchez Secretario General	Santiago Navarro Meseguer Secretario General	Angel Martínez Martínez Asesor del Presidente

ACUERDO CROEM Y SINDICATOS



ACUERDO CROEM, UGT, CCOO EN DEFENSA DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS BÁSICAS PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN DE MURCIA

Los abajo firmantes consideramos las infraestructuras ferroviarias como herramientas al servicio de la cohesión social, la igualdad de oportunidades y el desarrollo económico de los territorios. Partiendo de esa premisa, consideramos que el déficit histórico que ha padecido nuestra Región en cuanto a este tipo de infraestructuras, ha supuesto un indudable lastre, en términos de progreso económico y social, que es preciso corregir.

La conexión definitiva de nuestra Comunidad con una infraestructura estratégica como es la del Corredor ferroviario de mercancías del Mediterráneo se convierte, por ello, en una actuación fundamental que no puede seguir postergándose; una actuación cuyo positivo impacto trascendería al conjunto de nuestro país, al quedar conectados, toda vez que concluyese su trazado hacia Andalucía, los principales puertos de la fachada mediterránea, desde la frontera con Francia, hasta Algeciras.

Ello implicaría conectar una de las áreas agroalimentarias más importantes de España, base de importantes exportaciones hacia Europa, así como el polo energético de Escombreras y un puerto con la extraordinaria potencialidad que tiene el de Cartagena, que se verá, además, ampliamente impulsada con la ampliación de El Gorguel, una vez supere los preceptivos controles legales y medioambientales.

Sin embargo, el pasado 3 de julio, la Asamblea general de FERRMED se pronunció respecto a la actual situación de esta infraestructura, con una reveladora y preocupante mención al estado en el que se encuentra el tramo Monforte del Cid (Alicante)-Murcia:

“El Corredor ferroviario del Mediterráneo, por los tráficos existentes y potenciales, como ya hemos puesto de manifiesto en diversas ocasiones, debe contar con dos líneas paralelas (doble plataforma) en todo su recorrido, en los tramos donde solo existe una línea única, como entre Tarragona-Castelló y, singularmente, en Monforte (Alicante) en donde la antigua línea hacia Murcia ha sido utilizada en parte para la Alta velocidad, por lo que actualmente el corredor ferroviario para mercancías finaliza en Monforte y no tiene continuidad hacia la Región de Murcia y Andalucía”.

Ante dicha situación, la Asamblea general de FERRMED acordaba instar al Ministerio de Fomento para que procediera *“a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como su conexión con*

el corredor hacia Albacete, como recogía FERRMED en su estudio, de manera paralela a la A-7. A la altura de Santomera se bifurcaba hacia Cartagena por la actual línea (que debería quedarse para mercancías) continuando hacia el norte de la ciudad de Murcia donde convergería con el corredor mixto hacia Albacete y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y Granada. El corredor por el este Murcia-Santomera-Cartagena evitaría que todos los trenes de mercancías, en cualquier dirección pasaran por el soterramiento de la estación de El Carmen, y, pudieran, de esta forma, continuar hacia Albacete, Lorca y Andalucía”.

Entendiendo que el continuo retraso que sufren las infraestructuras ferroviarias en la Región, y, en particular, la del Corredor mediterráneo de mercancías, ha condicionado y sigue haciéndolo, el desarrollo económico, la creación de empleo, la sostenibilidad, la competitividad de nuestro tejido productivo y la cohesión social de la Región de Murcia, compartimos las referidas demandas hechas por FERRMED y nos unimos a su solicitud dirigida al Ministerio de Fomento para que proceda con urgencia a adjudicar y ejecutar las obras precisas para dar continuidad a este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, en los términos propuestos por la citada Organización.

Asimismo, compartimos la necesidad de urgir al Ministerio de Fomento para que priorice la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete y la estación de mercancías al norte/oeste de Murcia, absolutamente necesaria para la intermodalidad y la logística, como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 km/hora y para mercancías, como corredor fundamental para el desarrollo de la región y su acercamiento al centro y norte peninsular.

Por último, manifestamos la conveniencia de que la conexión en Alta velocidad con Cartagena se haga por el corredor central, teniendo en cuenta su también necesaria conexión con el nuevo Aeropuerto de Corvera, y se aceleren las obras de la línea de Alta Velocidad Levante, entre Alicante y Murcia, así como su continuidad hacia Lorca y Andalucía.

Murcia, 8 de noviembre de 2019

José María Albarracín Gil
Presidente de CROEM

Antonio Jiménez Sánchez
Secretario General de UGT
de la Región de Murcia

Santiago Navarro Meseguer
Secretario General de CC.OO.
Región de Murcia

ACUERDO DEL CESRM

LOS CORREDORES FERROVIARIOS



Las deficiencias de la red ferroviaria de la Región de Murcia son una preocupación constante de la sociedad murciana y de sus instituciones y agentes sociales ya que limitan muy significativamente su desarrollo. La red ferroviaria operativa de la Región de Murcia apenas representa el 1,7% de la nacional. En términos relativos de población, la comunidad cuenta con la cuarta tasa más baja de las distintas autonomías y alcanza sólo prácticamente la mitad de la media española.

La radiografía de las infraestructuras actualmente operativas no varía en exceso de la realizada por el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia en 2007 y en 2001, cuando se afirmaba que la red de la Región estaba “compuesta toda ella (...) de vía única.”

En la Memoria de la Situación Socioeconómica y Laboral de la Región de Murcia de 2017, aprobada de forma unánime en fecha 29 de junio de 2018, este Consejo expresó la siguiente propuesta:

“En transporte de mercancías, se debería acelerar la ejecución del Corredor Mediterráneo bajo los estándares FERRMED para que entre en servicio con el menor retraso respecto a la fecha inicialmente prevista de finalización (2020), garantizando su continuidad hasta Europa Central, lo que exigirá armonización técnica, de señalización, energética y de anchos de vía. Requerirá, asimismo, una mejor interconexión con el Puerto de Cartagena y con las futuras Zonas de Actividades Logísticas de Murcia y Cartagena en aras de favorecer la intermodalidad que demandan los organismos europeos a las nuevas líneas.”

Esta manifestación culminaba otras anteriores que arrancan del año 2007, en el que ya se afirmaba que *“la ausencia de un corredor mediterráneo para el tráfico de mercancías impediría aprovechar la potencialidad económica del este andaluz y de las comunidades autónomas valenciana y murciana.”*

El Consejo ha revisado el estado de situación de esta cuestión y, un año después de la propuesta de 2018, contempla con preocupación que la continuidad del Corredor Ferroviario de mercancías del Mediterráneo se encuentra parada en Monforte.

El Corredor Ferroviario del Mediterráneo, por los tráficos existentes y potenciales debe contar con dos líneas paralelas (doble plataforma) en todo su recorrido. Sin embargo, actualmente el corredor de mercancías finaliza en la localidad de Monforte (Alicante) y no tiene continuidad hacia la Región de Murcia y Andalucía, ya que la antigua línea hacia Murcia ha sido utilizada en parte para la Alta Velocidad.



La continuidad de este corredor ferroviario para mercancías es fundamental para la Región de Murcia y Almería, y en su conjunto para Andalucía y España, al conectar todos los puertos de la fachada mediterránea desde la frontera con Francia hasta Algeciras.

El continuo retraso en la realización de las infraestructuras ferroviarias, en particular el corredor mediterráneo de mercancías, ha condicionado y sigue condicionando el desarrollo económico, la creación de empleo, la sostenibilidad y competitividad del tejido productivo y la cohesión social en la Región de Murcia.

Es por ello que el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia solicita por unanimidad de sus miembros, al Gobierno de la Región de Murcia, que traslade al Gobierno de España la demanda de que proceda con urgencia a adjudicar y ejecutar las obras precisas para dar continuidad al Corredor mediterráneo de mercancías hacia Murcia, Cartagena y Andalucía mediante una doble plataforma.

Igualmente solicita que traslade al Gobierno de España la necesidad de priorizar la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete, como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 Km/H y para mercancías, conectando el Puerto de Cartagena y toda la Región al centro y norte peninsular.

Por último, este Consejo quiere manifestar la conveniencia de que la conexión en Alta Velocidad con Cartagena se haga por el corredor central, teniendo en cuenta su también necesaria conexión con el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia y de que se aceleren las obras de la línea de Alta Velocidad entre Alicante y Murcia, así como su continuidad hacia Lorca y Andalucía.

CESRM
Consejo Económico y Social
de la Región de Murcia

ACUERDO DEL CESRM - PUERTO DEL GORGUEL



La Región de Murcia se sitúa a la cola de la dotación de estructuras portuarias entre las regiones costeras de España. Usando el índice combinado de stock de capital neto de infraestructuras por kilómetro cuadrado y habitantes, la Región aparece de forma permanente en 1994, 2004 y 2014 a la cola del resto de comunidades autónomas costeras.

En la Memoria de la Situación Socioeconómica y Laboral de la Región de Murcia de 2017, aprobada de forma unánime en fecha 29 de junio de 2018, el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia manifestó lo siguiente:

"Los planes de crecimiento a largo plazo" de la Autoridad Portuaria de Cartagena "pasan por la construcción del nuevo Puerto del Gorguel, uno de los ejes del Plan Estratégico de la Región de Murcia IRIS 2020 e incluido en PITVI 2012-2024 como acción singular de transporte marítimo vinculada a la efectiva terminación de sus respectivas tramitaciones administrativa, técnica, ambiental y económica".

"Para cambiar" la "tradicional especialización del Puerto de Cartagena sería necesario habilitar una nueva dársena, con las características adecuadas para poder dar servicio al tráfico de contenedores. La ampliación planificada en el Gorguel daría respuesta a esta necesidad, y permitiría al Puerto de Cartagena competir con el resto de puertos españoles y otros puertos cercanos en dicho mercado."

Estas afirmaciones se realizaban con el condicionante de "la previa solución satisfactoria de todos los problemas medioambientales que pudiera presentar el proyecto".

El Consejo ya había manifestado en su Memoria de 2007 lo siguiente:

"En consecuencia, comparte el CESRM la propuesta del Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia 2007-2013 consistente en impulsar la construcción de la dársena de El Gorguel como medio de potenciar la capacidad del Puerto de Cartagena e impulsar la economía regional."

Numerosos estudios coinciden en que el Puerto de El Gorguel conlleva grandes oportunidades de desarrollo tanto para la Región como para España. Se destaca su situación geoestratégica en el Mar Mediterráneo, clave en las rutas de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo, entre Europa y África, y en las rutas continentales entre América, Europa y Asia, además de incluir un análisis socioeconómico que respalda su trascendencia (puede generar miles de puestos de



trabajo de calidad), pudiendo conformarse un potente eje portuario en el Mediterráneo español que compita con el norte de Europa y el de África.

Dada su trascendencia para el futuro de la Región de Murcia, el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia solicita, por unanimidad, al Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia que traslade al Gobierno de España la necesidad de la declaración de interés público de primer orden del Puerto del Gorguel y su traslado a las instituciones europeas, para que, una vez comprobado por la Unión Europea y justificado el cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios, especialmente los de carácter medioambiental, su realización dé comienzo lo antes posible, con las medidas compensatorias que, en su caso, pudieran ser requeridas, en el marco previsto por el artículo 46.5 de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres y siempre que se establezcan mecanismos de evaluación y control periódicos que garanticen el cumplimiento tanto de los requisitos como de las medidas compensatorias. De esta manera la Región podría constituirse como una de las áreas logísticas más importantes de la fachada mediterránea con lo que ello supondría para la mejora de la economía y del empleo.

CESRM
Consejo Económico y Social
de la Región de Murcia

ACUERDO DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS



La Junta Rectora de la Demarcación de Murcia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha aprobado sumarse a la declaración aprobada por el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, por la Confederación Regional de Empresas de la Región de Murcia (CROEM) y por los principales Sindicatos de Trabajadores de la Región de Murcia, referida a ***Las Infraestructuras Ferroviarias Básicas para el desarrollo de la Región de Murcia.***

El continuo retraso en la realización de las infraestructuras ferroviarias, ha condicionado y sigue condicionando el desarrollo regional, lo que ha conllevado el que la Región no haya alcanzado su pleno potencial de crecimiento y de empleo, a pesar de ser parte integrante del Arco Mediterráneo y tener una estratégica situación en el Mediterráneo, que la debería conformar como puerta de entrada a Europa en los tráficos marítimos y con el norte de África.

Como FERRMED ha reiterado en sus informes, es necesaria la continuidad del Corredor Ferroviario Mediterráneo para Mercancías. El Corredor Ferroviario Mediterráneo para Mercancías requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión. Actualmente, la doble plataforma no tiene continuidad a partir de Monforte (Alicante), por lo que es necesario que el Ministerio de Fomento proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía.

También es necesaria su conexión con el corredor hacia Albacete a través del corredor Murcia-Albacete, como recogía FERRMED en su estudio. Con un trazado paralelo a la A-7. A la altura de Santomera se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea continuando hacia el norte de la Ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor ferroviario por Cieza con Albacete y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada.

Tal y como recogió FERRMED en el estudio realizado de este importante corredor para España y que conecta todos los puertos de la fachada mediterránea, es fundamental para la Región la realización del nuevo Puerto de El Gorguel, para lo que es necesaria su declaración de interés nacional y su tramitación urgente para su construcción.

A la vez, reiteramos la urgente realización de la conexión en Alta Velocidad con Cartagena tal y como se planteó por el Ministerio de Fomento, y la conexión con el nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, haciéndolo más operativo y cercano.

Por otra parte, tal y como se recoge en el PITVI del Ministerio de Fomento, sería necesario impulsar la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 km/hora y para mercancías, acercando el puerto de Cartagena y toda la Región al centro y norte peninsular, a través de este histórico y fundamental corredor para la Región y Almería.

Por otra parte está la necesidad de acelerar las obras de la Alta Velocidad en el Corredor Mediterráneo entre las ciudades de Alicante y Murcia, y su continuidad hacia Lorca en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Granada, recuperando el histórico corredor con Andalucía.

ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA REGIÓN DE MURCIA



Colegio Oficial de
Ingenieros Industriales de la
Región de Murcia (COIIRM)

Sede:
Gran vía Alfonso X el Sabio, 13,
entresuelo D
30008 Murcia.
Telf.: 968 232376
Fax: 968 201922
E-mail: info@coiirm.es

Delegación:
Calle Jara, 19, bajo
30201 Cartagena
Telf.: 968 500579
E-mail: mgomez@coiirm.es

Web: www.coiirm.es

El continuo retraso en la realización de las infraestructuras ferroviarias ha condicionado y sigue condicionando el desarrollo regional, lo que ha conllevado el que la Región no haya podido a pesar de ser parte integrante del Arco Mediterráneo y singularmente por su estratégica situación en el Mediterráneo, que la debería conformar como puerta de entrada a Europa en los tráficos marítimos y con el norte de África, por lo que:

Nos unimos a la solicitud al Ministerio de Fomento, tal y como se recoge en el PITVI, para que se priorice la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 km/hora y para mercancías, acercando el puerto de Cartagena y toda la Región al centro y norte peninsular, a través de este histórico y fundamental corredor para la Región y Almería. FERRMED ha reiterado en sus reuniones con el Ministerio de Fomento y en sus informes, de la urgente continuidad del Corredor ferroviario mediterráneo para mercancías, que se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), que compartimos plenamente, por lo que reiteramos la absoluta necesidad de que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como su conexión con el corredor con Madrid por Cieza.

Y tal y como recogió FERRMED en el estudio realizado de este importantísimo corredor para España, que conectará todos los puertos de la fachada mediterránea, siendo fundamental para la Región de Murcia la realización del nuevo Puerto de El Gorguel, para lo que es necesaria su declaración de interés nacional y su tramitación urgente para su construcción.

"El Corredor Ferroviario Mediterráneo para Mercancías requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión, actualmente encuentra parado en Monforte (Alicante), por lo que es absolutamente necesario que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como a su conexión con el corredor hacia Albacete, como recogía FERRMED en su estudio, de manera paralela a la A-7. A la altura de Santomera se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea (que debería quedarse para las mercancías) continuando hacia el norte de la Ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor ferroviario por Cieza con Albacete (lo que conllevaría el poder disponer de una TERMINAL INTERMODAL al noroeste de la ciudad) y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada. (El corredor por el Este Murcia-Santomera-Cartagena evitaría que todos los trenes de mercancías, en cualquier dirección pasaran por el soterramiento de la estación del Carmen y, pudieran de esta forma, continuar hacia Albacete y hacia Lorca y Andalucía)".

Igualmente apoyamos la urgente realización de la conexión en Alta Velocidad con Cartagena por el corredor central, tal y como se planteó por el Ministerio de Fomento, y su conexión con el nuevo Aeropuerto Internacional de la región de Murcia haciéndolo más operativo y cercano.

Así como la necesidad de acelerar las obras de la Alta Velocidad en el corredor mediterráneo entre las ciudades de Alicante y Murcia, y su continuidad hacia Lorca en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Granada (recuperando el histórico corredor con Andalucía).

Murcia 25 de febrero de 2020

Colegio Oficial de
Ingenieros Industriales de la
Región de Murcia (COIIRM)

COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA REGIÓN DE MURCIA, B.O.E número 24/1982, R.D. 3995/1981 de 27/11/81. - C.I.F.: G-307005-H

ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE LA REGIÓN DE MURCIA

COAMU COLEGIO OFICIAL DE
ARQUITECTOS
REGIÓN DE MURCIA



La Junta de Gobierno del Colegio Oficial de Arquitectos de la Región de Murcia, en sesión celebrada el pasado día 11 de febrero de 2020 con apoyo de la Agrupación de Arquitectos Urbanistas del COAMU, ha acordado sumarse a la declaración aprobada por el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, por la Confederación Regional de Empresas de la Región de Murcia (CROEM) y por los principales Sindicatos de Trabajadores de la Región de Murcia, en relación a **Las Infraestructuras Ferroviarias Básicas para el desarrollo de la Región de Murcia.**

El desarrollo integral de la Región de Murcia ha de ir de la mano de una implantación de Infraestructuras que ayude a potenciar los diferentes sectores, y, en definitiva, la planificación del Territorio. Hoy gozamos de fácil acceso a la información y diversidad en las opciones de comunicación física y digital. Esto está consiguiendo cambiar la forma en la que vivimos, trabajamos y nos relacionamos socialmente. Aquellas ciudades altamente industrializadas están consiguiendo romper los límites administrativos tradicionales obteniendo modelos territoriales de futuro, adelantándose y, definiendo sus estrategias económicas, de cohesión social y de sostenibilidad ambiental. Esta Región de Murcia se encuentra integrada por un territorio diverso, con ciudades de distinto tamaño, pasando por aldeas rurales, ciudades intermedias hasta ciudades de gran tamaño que representan nodos de centralidad de actividad social y económica, como Murcia, Cartagena y Lorca. Son ciudades emergentes que se transforman, aprovechando esta "revolución digital" sin precedentes en la que nos encontramos, y que requieren de una planificación estratégica a nivel territorial e interprovincial de las vías de transporte terrestre, para conseguir lograr los grandes retos que afronta la Humanidad. Diseñando una estrategia de desarrollo inteligente de futuro desarrollando acciones a través de infraestructuras, como esta que nos ocupa, relevantes en este nuevo escenario global de competencia y cooperación, de retos de sostenibilidad y de compromisos de integración social y superación de la pobreza.

Para conseguir con éxito el Fomento de Áreas de uso y desarrollo Industrial, además de requerir una buena Ordenación y Gestión de suelo, se necesita que vaya acompañado de unas adecuadas infraestructuras en TIEMPO y FORMA. Y atendiendo a nuestra condición geográfica, se considera fundamental la relación y conectividad de estas infraestructuras por Tierra, Mar y Aire. Esta necesidad es lo que hace sostenible económica, social y medioambiental a estas áreas de desarrollo industrial de la Región.

14



Como FERRMED ha reiterado en sus informes, es de importancia especial dar continuidad al Corredor Ferroviario Mediterráneo para Mercancías. Este corredor requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión. Actualmente, la doble plataforma no tiene continuidad a partir de Monforte (Alicante), por lo que es necesario que el Ministerio de Fomento proceda a la realización con carácter urgente del proyecto y su ejecución para así obtener la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía.

También es necesaria su conexión con el corredor hacia Albacete a través del corredor Murcia-Albacete, como recogía FERRMED en su estudio. Con un trazado paralelo a la A-7 a la altura de Santomera se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea continuando hacia el norte de la Ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor ferroviario por Cieza con Albacete y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada.

A su vez, consideramos de urgente necesidad la realización de la conexión en Alta Velocidad con Cartagena, tal y como se planteó por el Ministerio de Fomento, y la conexión con el nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, que sin duda ayudarían al desarrollo turístico, además del desarrollo industrial de las ciudades de Murcia y Cartagena, poniendo en valor nuestro patrimonio arquitectónico y cultural, nuestra Historia.

Por ello, y considerando que también ayudaría a desestacionalizar determinadas zonas de nuestro territorio con gran potencial industrial-económico-turístico, tal y como se recoge en el PITVI del Ministerio de Fomento, sería necesario impulsar la realización del Corredor Cartagena-Murcia-Albacete como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 Km/hora y para mercancías, acercando nuestro litoral, el puerto de Cartagena y toda la Región, al centro y norte peninsular, a través de este histórico Corredor para la Región y Almería.

Por último, sería necesario acelerar las obras de la Alta Velocidad en el Corredor Mediterráneo entre las ciudades de Alicante y Murcia, y su continuidad hacia Lorca en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Granada, recuperando el histórico corredor con Andalucía.

Murcia, febrero de 2020

Colegio Oficial de
Arquitectos de la
Región de Murcia (COAMU)

15

ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE PERIODISTAS DE LA REGIÓN DE MURCIA



COLEGIO DE
PERIODISTAS
REGIÓN DE
MURCIA



FEDERACIÓN
REGIONAL
DE LA PRENSA
DE MURCIA

ACUERDO SUSCRITO POR LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES Y SINDICALES, EL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL Y EL COLEGIO OFICIAL DE PERIODISTAS DE LA REGIÓN DE MURCIA

El continuo retraso en la realización de las infraestructuras ferroviarias, ha condicionado y sigue condicionando el desarrollo regional, lo que ha conllevado el que la Región no haya podido a pesar de realidad como parte integrante del Arco Mediterráneo y singularmente por su estratégica situación en el Mediterráneo, que la debería conformar como puerta de entrada a Europa en los tráficos marítimos y con el norte de África, por lo que:

ACORDAMOS solicitar del Ministerio de Fomento, tal y como se recoge en el PITVI, que se priorice la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete (no Chinchilla) como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 km/hora y para mercancías, acercando el puerto de Cartagena y toda la Región al centro y norte peninsular, a través de este histórico y fundamental corredor para la Región y Almería.

FERRMED ha reiterado en sus reuniones con el Ministerio de Fomento y en sus informes, de la urgente continuidad del Corredor ferroviario mediterráneo para mercancías, que se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), que compartimos plenamente, por lo que reiteramos la absoluta necesidad de que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como su conexión con el corredor con Madrid por Cieza.

“El Corredor Ferroviario Mediterráneo requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión. Para mercancías, se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), por lo que es absolutamente necesario que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como a su conexión con el corredor hacia Albacete, como recogía FERRMED en su estudio, de manera paralela a la A-7. A la altura de Santomera se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea (que debería quedarse para las mercancías) continuando hacia el norte de la Ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor mixto hacia Albacete (no Chinchilla) conformando una INTERMODAL LOGISTICA y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada. (El corredor por el Este Murcia-Santomera-Cartagena evitaría que todos los trenes de mercancías, en cualquier dirección pasaran por el soterramiento de la estación del Carmen y, pudieran de esta forma, continuar hacia Albacete y hacia Lorca y Andalucía)”.



A la vez que reiteramos la urgente realización de la conexión en Alta Velocidad con Cartagena por el corredor central, tal y como se planteó por el Ministerio de Fomento, y conectar el nuevo aeropuerto haciéndolo más operativo y cercano,

Así como la necesidad de acelerar las obras de la Alta Velocidad en el corredor mediterráneo entre las ciudades de Alicante y Murcia, y su continuidad hacia Lora en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Granada (recuperando el histórico corredor con Andalucía).

Murcia, 27 de febrero 2020

Colegio Oficial de
Periodistas de la
Región de Murcia (COAMU)

17

ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE ECONOMISTAS DE LA REGIÓN DE MURCIA



ACUERDO DEL COLEGIO DE ECONOMISTAS – INFRAESTRUCTURAS REGION DE MURCIA

En la actualidad, existe un consenso generalizado respecto al papel que una dotación adecuada de infraestructuras juega en el funcionamiento eficiente de las economías. Numerosos estudios avalan este planteamiento, atribuyendo un importante impacto de las decisiones de inversión pública en el crecimiento económico y la mejora de la productividad.

Las inversiones en infraestructuras junto al capital humano y del conocimiento sientan las bases de las ventajas competitivas regionales por su contribución a la productividad, el empleo y los estándares de calidad de vida. Son muchos los estudios que evidencian una relación positiva entre el grado de desarrollo de las infraestructuras relacionadas con la intermodalidad del transporte y el crecimiento regional, debido a que la mayor conectividad fomenta el crecimiento del comercio, reduce los costes de transporte y mejora la cadena logística.

El Colegio de Economistas de la Región de Murcia comparte estas opiniones atribuyendo una importancia creciente al papel de la intermodalidad si se cuenta con infraestructuras como el Corredor Mediterráneo y la nueva dársena de contenedores del Puerto de Cartagena:

- En cumplimiento del fin social del Colegio de Economistas, su Servicio de Estudios Económicos viene contribuyendo a través de informes propios y estudios en los que, directa o indirectamente, ha participado a cuantificar y valorar el impacto que tienen determinadas dotaciones de infraestructuras en la Región de Murcia con investigadores de las Universidades de Murcia y Cartagena en un estudio que tenía por objetivo analizar los efectos económicos y sociales del nuevo puerto intermodal de Cartagena, así como la incidencia en la competitividad empresarial, y en cuyo informe final se señalaba que los frutos del pretendido proyecto de nuevo puerto dependerían en buena medida del Corredor, al afirmarse “(...) *se hace necesario desarrollar el Corredor Mediterráneo y la conexión con las ZAL previstas para aprovechar plenamente estas potencialidades.*”
- Igualmente, desde 2018 elabora anualmente, en colaboración con el Consejo General de Economistas de España, el Índice de Competitividad Regional (ICREG). Dicho índice incorpora como uno de los ejes determinantes de la competitividad regional el referido a las *infraestructuras básicas* donde se constata que la Región de Murcia tiene un claro déficit de infraestructuras básicas encontrándose entre las peor posicionadas en los indicadores de densidad de líneas de ferrocarril o stock de capital per cápita.





- Como se señala en la publicación del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia *“La Competitividad de la Región de Murcia. Un análisis a partir del Índice de Competitividad Regional”* (2019), en la que ha participado el Servicio de Estudios del Colegio, *“se hace preciso continuar incrementando el esfuerzo inversor regional, fundamentalmente en el transporte de personas y mercancías. La mejora de la conectividad de una región periférica como la nuestra es un factor indispensable para atraer inversiones e impulsar proyectos de desarrollo endógeno. [...] sin perjuicio del impacto positivo que en la dotación de capital puedan tener proyectos, concluidos o en fase final, como el Aeropuerto internacional de la Región de Murcia Juan de la Cierva o la conexión ferroviaria de la región a través de la Alta Velocidad, es preciso redoblar los esfuerzos por parte de las AAPP en materia de inversiones (por ejemplo, en las infraestructuras ligadas al Corredor Mediterráneo o en la modernización de la red de cercanías).”*
- Recientemente, las opiniones del colectivo colegial recogidas en el Barómetro del Colegio apuntaban en esta misma dirección y, de forma explícita, focalizaban la atención en el Corredor Mediterráneo y en el Puerto de Contenedores del Gorguel. Así, ante la pregunta referida a las principales demandas que desde la Región de Murcia deberían elevarse al futuro Gobierno de España, la opción *“acometer inversiones suficientes para la conexión de la Región con el Corredor Mediterráneo”* fue señalada con una importancia *“muy alta”* o *“alta”* por casi el 90% de las/os colegiadas/os que participaron en la encuesta y más del 60% para la opción *“declarar proyecto de interés nacional la nueva terminal de contenedores en el Gorguel”*

En consecuencia y por todo lo expuesto anteriormente, es evidente la importancia que atribuye el colectivo colegial a los proyectos de infraestructuras de transporte ferroviario y marítimo y, por ende, su posicionamiento claro a favor de cualquier iniciativa que acelere y concrete las medidas necesarias para que sea una realidad en el menor plazo posible el Corredor Mediterráneo y una nueva terminal de contenedores para la Región de Murcia, sumándose así a la declaración aprobada por el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia.

Colegio Oficial de Economistas de la Región de Murcia

Murcia, 12 de febrero de 2020



ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE APAREJADORES, ARQUITECTOS TÉCNICOS E INGENIEROS DE EDIFICACIÓN DE LA REGIÓN DE MURCIA



colegio oficial de
aparejadores,
arquitectos técnicos
e ingenieros de
edificación de la
región de murcia

Reg. Slda. 1-2020/0508

La Junta de Gobierno del Colegio de Aparejadores, Arquitectos Técnicos e Ingenieros de Edificación de la Región de Murcia, en sesión de fecha 25 de febrero de 2020, aprobó por unanimidad su adhesión a la declaración aprobada por el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, por la Confederación Regional de Empresas de la Región de Murcia (CROEM) y por los principales Sindicatos de Trabajadores de la Región de Murcia, referida a **Las Infraestructuras Ferroviarias Básicas para el desarrollo de la Región de Murcia**.

El continuo retraso en la realización de las infraestructuras ferroviarias sigue condicionando el desarrollo regional, lo que ha conllevado el que la Región no haya alcanzado su pleno potencial de crecimiento y de empleo, a pesar de ser parte integrante del Arco Mediterráneo y tener una estratégica situación en el Mediterráneo, que la debería conformar como puerta de entrada a Europa en los tráficos marítimos y con el norte de África.

Como FERRMED ha reiterado en sus informes, es necesaria la continuidad del Corredor Ferroviario Mediterráneo para Mercancías. El Corredor Ferroviario Mediterráneo para Mercancías requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión. Actualmente, la doble plataforma no tiene continuidad a partir de Monforte (Alicante), por lo que es de todo punto necesario que el Ministerio de Fomento proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía.

También es necesaria su conexión con el corredor hacia Albacete a través del corredor Murcia- Albacete, como recogía FERRMED en su estudio; con un trazado paralelo a la A-7 a la altura de Santomera que se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea continuando hacia el norte de la Ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor ferroviario por Cieza con Albacete y seguir paralelo a la variante A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada.

Tal y como recogió FERRMED en el estudio realizado de este importante corredor para España y que conecta todos los puertos de la fachada mediterránea, es fundamental para la Región la realización del nuevo Puerto de El Gorguel, para lo que es necesaria su declaración de interés nacional y su tramitación urgente para su construcción.

Asimismo, tal y como se recoge en el PITVI del Ministerio de Fomento sería necesario impulsar la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete como corredor mixto, desdoblado y electrificado para pasajeros a 250 km/hora y para mercancías, acercando el Puerto de Cartagena y toda la Región al centro y norte peninsular, a través de este histórico y fundamental corredor para la Región y Almería.

A la vez, reiteramos la urgente realización de la conexión en Alta Velocidad con Cartagena tal y como se planteó por el Ministerio de Fomento y la conexión con el nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, haciéndolo mas operativo y cercano.

Por otra parte, está la necesidad de acelerar las obras de la Alta Velocidad en el Corredor Mediterráneo entre las ciudades de Alicante y Murcia y su continuidad hacia Lorca en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Granada, recuperando el histórico corredor con Andalucía.

Murcia, 28 de febrero de 2020

Colegio Oficial de
Aparejadores, Arquitectos Técnicos
e Ingenieros de Edificación de la
Región de Murcia

20

ACUERDO DEL PARTIDO POPULAR DE LA REGIÓN DE MURCIA



Miguel Angel Miralles González-Conde
Secretario General

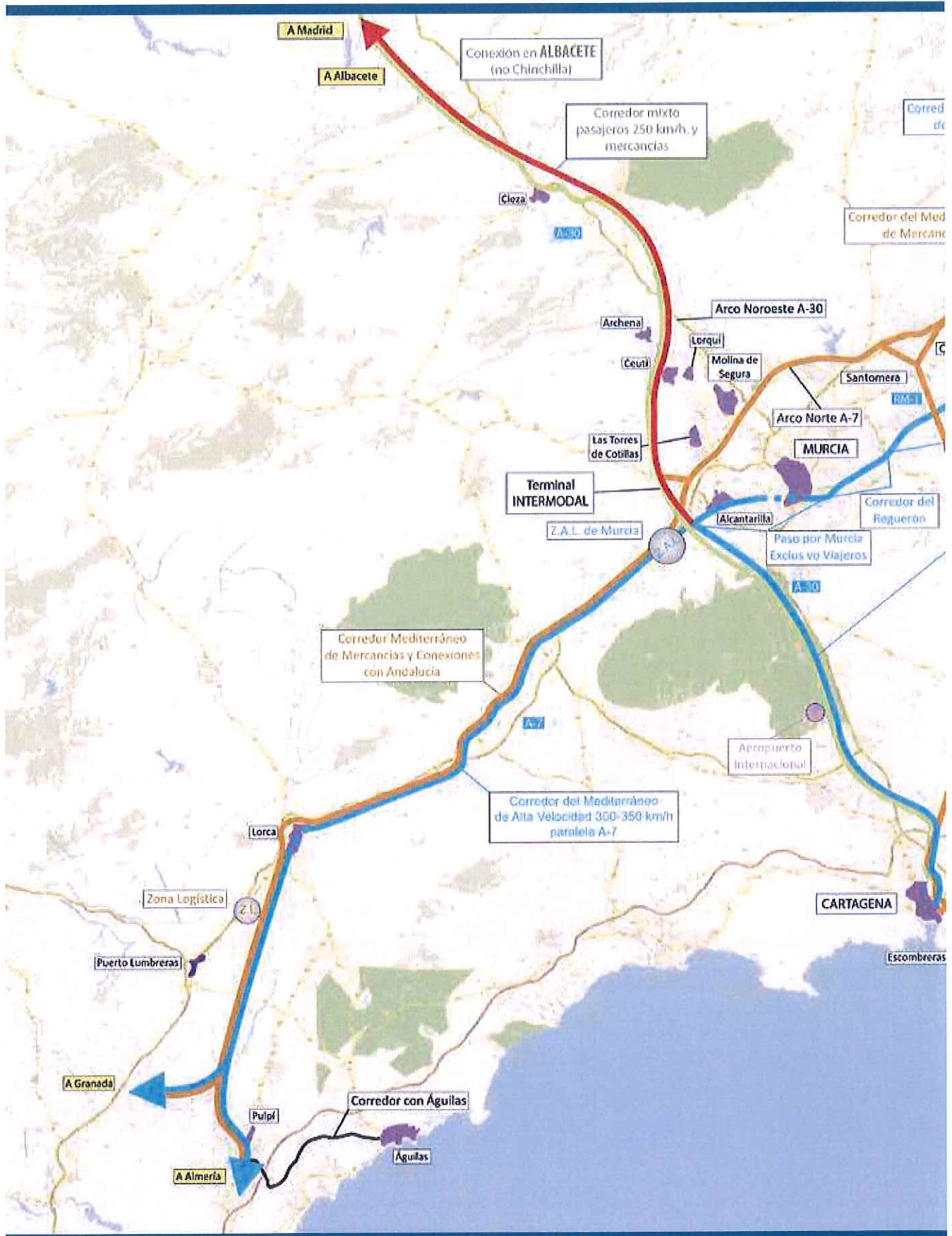
En Murcia, a 2 de marzo de 2020

Querido Ángel

Como Secretario General del Partido Popular de la Región de Murcia, te manifiesto nuestra **adhesión** al Acuerdo en defensa de las infraestructuras ferroviarias básicas para el desarrollo de la Región de Murcia, suscrito por las organizaciones empresariales y sindicales, el consejo económico y social y el colegio de Ingenieros de caminos, puertos y canales.

Sin otro particular, un cordial saludo

21



22



CORREDORES FERROVIARIOS

Corredor ferroviario de Alta Velocidad Murcia-Cartagena por el corredor central conectando con el Aeropuerto y siguiendo paralelo a la A-30.

Corredor ferroviario Mediterráneo de Alta Velocidad hacia Murcia y Andalucía.

Corredor ferroviario del Mediterráneo para Mercancías (hoy parado en Monforte) y su continuidad paralelo a la A-7 hacia Murcia y Andalucía y su conexión con los corredores con Cartagena y Albacete-Madrid.

Corredor ferroviario para Mercancías por el este (actual corredor ferroviario) con Cartagena, y su conexión con el corredor mediterráneo para mercancías a la altura de Santomera hacia Alicante y hacia Murcia.

Corredor ferroviario Murcia-Cieza-Albacete a la salida de Albacete (no a la conexión en Chinchilla), desdoblado y electrificado para pasajeros a 250 Km/hora y para las mercancías, al norte de la ciudad de Murcia se conecta con el corredor de mercancías del mediterráneo conformando una terminal intermodal.

El Puerto de El Gorguel, la ZAL portuaria y la ZAL de Murcia.

ACUERDO DE CIUDADANOS REGIÓN DE MURCIA



Desde Ciudadanos Región de Murcia suscribimos el texto acordado más abajo por las organizaciones empresariales y sindicales, el Consejo Económico y Social y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en relación con las infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia.

ACUERDO SUSCRITO POR LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES Y SINDICALES, EL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL Y POR EL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

El continuo retraso en la realización de las infraestructuras ferroviarias, ha condicionado y sigue condicionando el desarrollo regional, lo que ha conllevado el que la Región no haya podido a pesar de realidad como parte integrante del Arco Mediterráneo y singularmente por su estratégica situación en el Mediterráneo, que la debería conformar como puerta de entrada a Europa en los tráficos marítimos y con el norte de África, por lo que:

ACORDAMOS solicitar del Ministerio de Fomento, tal y como se recoge en el PITVI, que se priorice la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete (no Chinchilla) como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 km/hora y para mercancías, acercando el puerto de Cartagena y toda la Región al centro y norte peninsular, a través de este histórico y fundamental corredor para la Región y Almería.

FERRMED ha reiterado en sus reuniones con el Ministerio de Fomento y en sus informes, de la urgente continuidad del Corredor ferroviario mediterráneo para mercancías, que se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), que compartimos plenamente, por lo que reiteramos la absoluta necesidad de que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como su conexión con el corredor con Madrid por Cieza.

“El Corredor Ferroviario Mediterráneo requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión. Para mercancías, se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), por lo que es absolutamente necesario que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como a su conexión con el corredor hacia Albacete, como recogía FERRMED en su estudio, de manera paralela a la A-7. A la altura de Santomera se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea (que debería quedarse para las mercancías) continuando hacia el norte de la Ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor mixto hacia Albacete (no Chinchilla) conformando una INTERMODAL LOGISTICA y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada. *(El corredor por el Este Murcia-Santomera-*

24

Cartagena evitaría que todos los trenes de mercancías, en cualquier dirección pasaran por el soterramiento de la estación del Carmen y, pudieran de esta forma, continuar hacia Albacete y hacia Lorca y Andalucía)".

A la vez que reiteramos la urgente realización de la conexión en Alta Velocidad con Cartagena por el corredor central, tal y como se planteó por el Ministerio de Fomento, además de una línea específica para mercancías hacia Escombreras, con un ramal de enlace a la futura Zona de Actividad Logística (ZAL) del Polígono de Los Camachos y conectar el nuevo aeropuerto haciéndolo más operativo y cercano.

Así como la necesidad de acelerar las obras de la Alta Velocidad en el corredor mediterráneo entre las ciudades de Alicante y Murcia, y su continuidad hacia Lorca en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Granada (recuperando el histórico corredor con Andalucía).

Murcia, febrero 2020

25

ACUERDO DE VOX REGIÓN DE MURCIA

Desde VOX Murcia Provincia nos adherimos al acuerdo suscrito por las organizaciones empresariales

José Ángel Antelo, presidente VOX Murcia Provincia



Borrador del ACUERDO SUSCRITO POR LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES Y SINDICALES, EL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL Y POR EL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, PUERTOS Y CANALES

El continuo retraso en la realización de las infraestructuras ferroviarias, ha condicionado y sigue condicionando el desarrollo regional, lo que ha conllevado el que la Región no haya podido a pesar de realidad como parte integrante del Arco Mediterráneo y singularmente por su estratégica situación en el Mediterráneo, que la debería conformar como puerta de entrada a Europa en los tráficos marítimos y con el norte de África, por lo que:

ACORDAMOS solicitar del Ministerio de Fomento, tal y como se recoge en el PITVI, **que se priorice la realización del corredor Cartagena-Murcia-Albacete (no Chinchilla) como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 km/hora y para mercancías, acercando el puerto de Cartagena y toda la Región al centro y norte peninsular, a través de este histórico y fundamental corredor para la Región y Almería.**

FERRMED ha reiterado en sus reuniones con el Ministerio de Fomento y en sus informes, de la urgente continuidad del Corredor ferroviario mediterráneo para mercancías, que se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), que compartimos plenamente, **por lo que reiteramos la absoluta necesidad de que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como su conexión con el corredor con Madrid por Cieza.**

“El Corredor Ferroviario Mediterráneo requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión. Para mercancías, se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), por lo que es absolutamente necesario que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como a su conexión con el corredor hacia Albacete, como recogía FERRMED en su estudio, de manera paralela a la A-7. A la altura de Santomera se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea (que debería quedarse para las mercancías) continuando hacia el norte de la Ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor mixto hacia Albacete (no Chinchilla) conformando una INTERMODAL LOGISTICA y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca dando lugar, desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada. *(El corredor por el Este Murcia-Santomera-Cartagena evitaría que todos los trenes de mercancías, en cualquier dirección pasaran por el soterramiento de la estación del Carmen y, pudieran de esta forma, continuar hacia Albacete y hacia Lorca y Andalucía)*”.

A la vez que reiteramos la urgente realización de la conexión en Alta Velocidad con Cartagena por el corredor central, tal y como se planteó por el Ministerio de Fomento, y conectar el nuevo aeropuerto haciéndolo más operativo y cercano.

Así como la necesidad de acelerar las obras de la Alta Velocidad en el corredor mediterráneo entre las ciudades de Alicante y Murcia, y su continuidad hacia Lorca en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Granada (recuperando el histórico corredor con Andalucía).

Murcia, febrero 2020