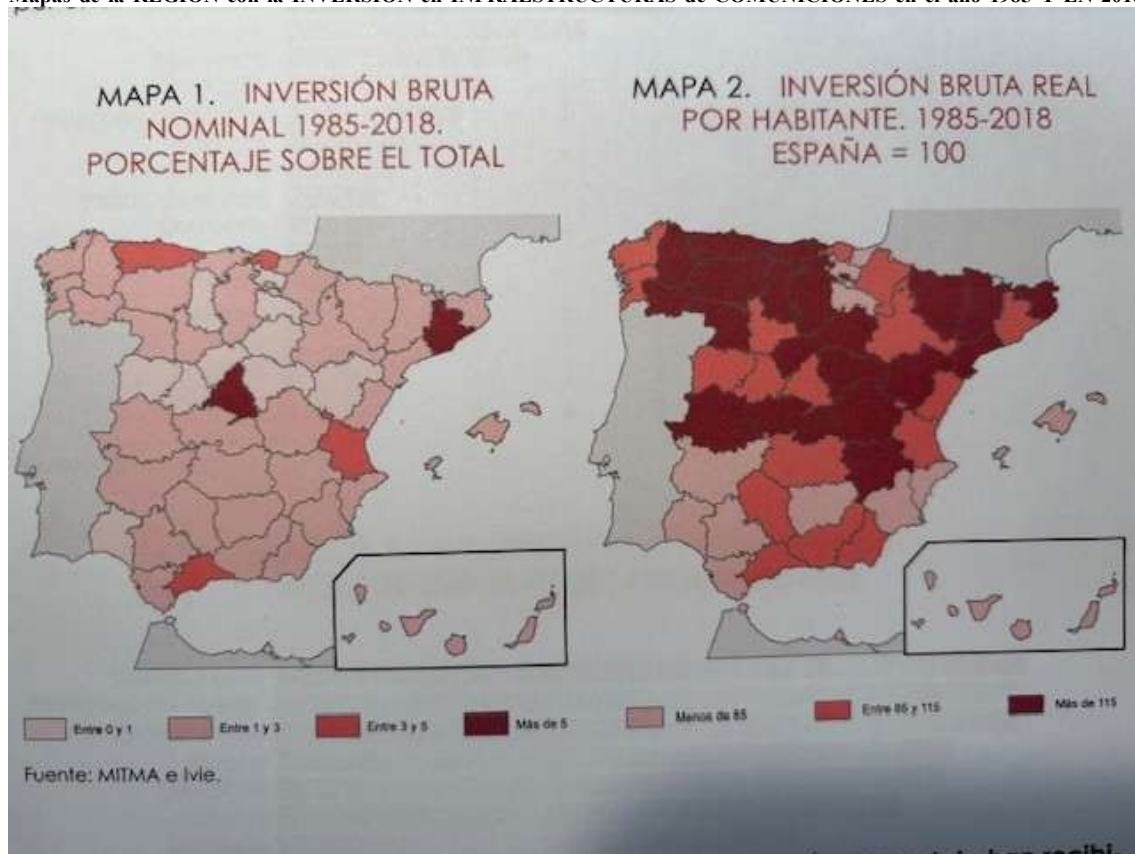


EL FERROCARRIL Y LA REGION DE MURCIA

Ángel Martínez

Murcia, 1 de octubre de 2025

Mapas de la REGION con la INVERSIÓN en INFRAESTRUCTURAS de COMUNICACIONES en el año 1985 Y EN 2018



Fuente: AIREF, MITMA e Ivie

La **Región de Murcia** situada estratégicamente en el mediterráneo español, entre el denominado Levante y las serranías andaluzas, entre la Meseta y la zona litoral, en el extremo sudoriental de la Península Ibérica, a orillas del Mar Mediterráneo, en el suroeste europeo, se conforma como uno de los enclaves estratégicos más importantes del Arco Mediterráneo, 252 Kilómetros de litoral, de ellos 101 Km. son acantilados, y 152 kilómetros de playas en el mar Mediterráneo, además del Mar Menor y la Manga, un espacio único en Europa, y sus aguas transparentes de Águilas y Mazarrón, conformando espacios singulares en su entorno.

La Región cuenta con una superficie total de 11.317 km², el 2,24% del total nacional y con una población que representa el 3,23% del total nacional, y una densidad poblacional de 138,94 habitantes por kilómetro cuadrado. La Región de Murcia no pudo incorporarse al desarrollo del resto de los territorios del Arco Mediterráneo Español por el retraso en su incorporación a los grandes ejes carreteros, ferroviarios, portuarios y aeroportuarios, lo que ha conllevado una deuda por parte del Estado que es preciso compensar.

Es un hecho el continuo retraso en la incorporación a los grandes ejes de comunicaciones, en las viarias hoy la Región se encuentra perfectamente conectada en todas las direcciones. Es igualmente un hecho que la Región hoy cuenta con el AEROPUERTO INTERNACIONAL que fue construido por la iniciativa privada y posteriormente tuvo que ser asumido por la Región y cedido a AENA para su explotación, pero los hechos demuestran, como ha ocurrido con el plan de inversiones, que esta situación no responde a las necesidades de la Región y que es preciso venderlo a AENA por un euro, y que integrado en su red se conforme como parte integrante de los distintos y salidas conjuntamente con el de Alicante.

Los muy graves problemas en su accesibilidad exterior se encuentran en la espera desde el año 2008 de la declaración de Interés nacional por el Gobierno del **nuevo puerto de el Gorguel (un puerto fundamental para España y vital para la Región de Murcia)** y su remisión a Bruselas para el tema medioambiental, pero es un hecho que en infraestructuras la Región ha sentido y siente un permanente aislamiento que ha condicionado y sigue condicionando su desarrollo.

El otra gran problema ha sido el total abandono en la modernización ferroviaria como podremos constatar en las páginas de este informe: la Región precisa y con urgencia completar el corredor mediterráneo de personas AVE, que llegaba a la ciudad de Murcia mucho después que a Alicante, acelerar las obras para su llegada a Lorca y Almería, el proyecto y realización para la conexión con Baza-Granada. Así como con Cartagena mediante doble línea en todo su recorrido incluido el túnel en la sierra de Altaona.

Continuar el corredor ferroviario del mediterráneo para las mercancías que sigue paro en Monforte y conectando al norte de la ciudad de Murcia con el corredor con Albacete seguir hacia Lorca y su conexión con los corredores mixtos hacia armería y Baza-Granada recuperando la histórica comunicación con Andalucía. El desdoblamiento y electrificación en ancho europeo de la línea Murcia-Cieza-Hellín-Albacete para la conexión directa e histórica con Madrid y el norte peninsular, sin estas obras la Región seguirá en desventaja frente a otros territorios y perdiendo oportunidades de desarrollo social y económico, los mapas de la situación de la Región en el contexto nacional en 1985 y en 2018 demuestran esta triste realidad:

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 a influir decisivamente en la localización y modos de vida diferentes. La Métropole Inachevée 1991,

El potencial de desarrollo de un territorio está directamente influenciado por *cuatro factores básicos*: infraestructuras, conectividad, innovación y recursos humanos, que refuerzan la vertebración territorial y el desarrollo sostenible.

Está ampliamente constatado que las infraestructuras inducen incrementos de productividad en las actividades productivas, y en la medida en que se dispone también de energía, inducen una mayor movilización de la economía y en consecuencia de la creación de empleo, lo que se denomina “elasticidad de la productividad respecto a la inversión en infraestructuras”.

Los informes y estudios económicos confirman que, de todos los componentes del gasto público el de mayor impacto sobre la productividad de los factores y el crecimiento, es el que se dedica a infraestructuras y equipamientos.

El estudio realizado por la *AIREF, Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal*, sobre las inversiones en Infraestructuras del Transporte, publicado el 20 de julio de 2022, analiza territorialmente las inversiones realizadas por CCAA en el periodo 1985-2018, ***confirmando el abandono en las inversiones que ha sufrido la Región de Murcia y que ha condicionado su desarrollo.***

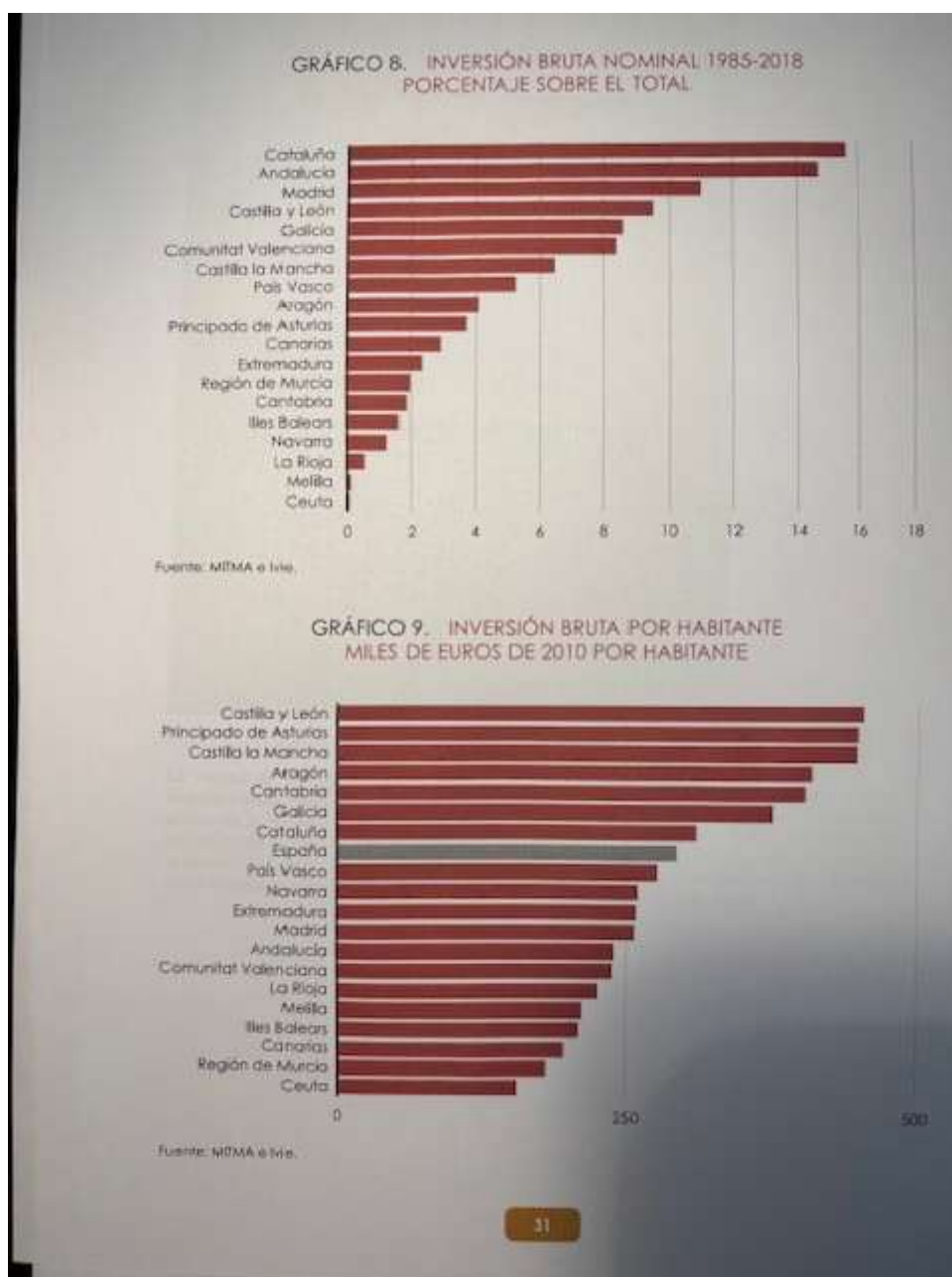
El primer gráfico (8) recoge la inversión bruta nominal entre 1985 y 2018 por Comunidades autónomas, liderado por Cataluña con el 15,80% del total de la inversión, Andalucía con el 14,60% y Madrid con el 11,00%, entre las tres suman el 41,40% del total de la inversión en dicho periodo.

Le siguen Castilla y León con el 9,50%, Galicia 8,60%, Comunidad Valenciana con el 8,40%, Castilla la Mancha, País Vasco, Aragón, Asturias, Canarias, Extremadura y la ***Región de Murcia ha recibido durante este periodo solo el 2,00%, cuando su población es del 3,18%***, siendo por tanto en la que menos se ha invertido, a pesar de parte integrante del Arco Mediterráneo Español.

En el segundo gráfico (9) recoge la inversión en relación con el número de habitante, siendo la media nacional de 291,67 euros/habitante, lidera las inversiones por habitante Castilla y León, seguida de Asturias, Castilla la Mancha, Aragón, Cantabria. Galicia y Cataluña, todas ellas por encima de la media nacional.

La Región de Murcia con 179,17 euros por habitante, lo que supone el 35,57% por debajo de la media nacional y solo por delante de la Ciudad autónoma de Ceuta, siendo por tanto la gran olvidada en las inversiones por el Estado y perdiendo oportunidades de desarrollo y en consecuencia sigue entre 15 y 18 puntos por debajo de la media nacional en cualquier ratio socioeconómico.

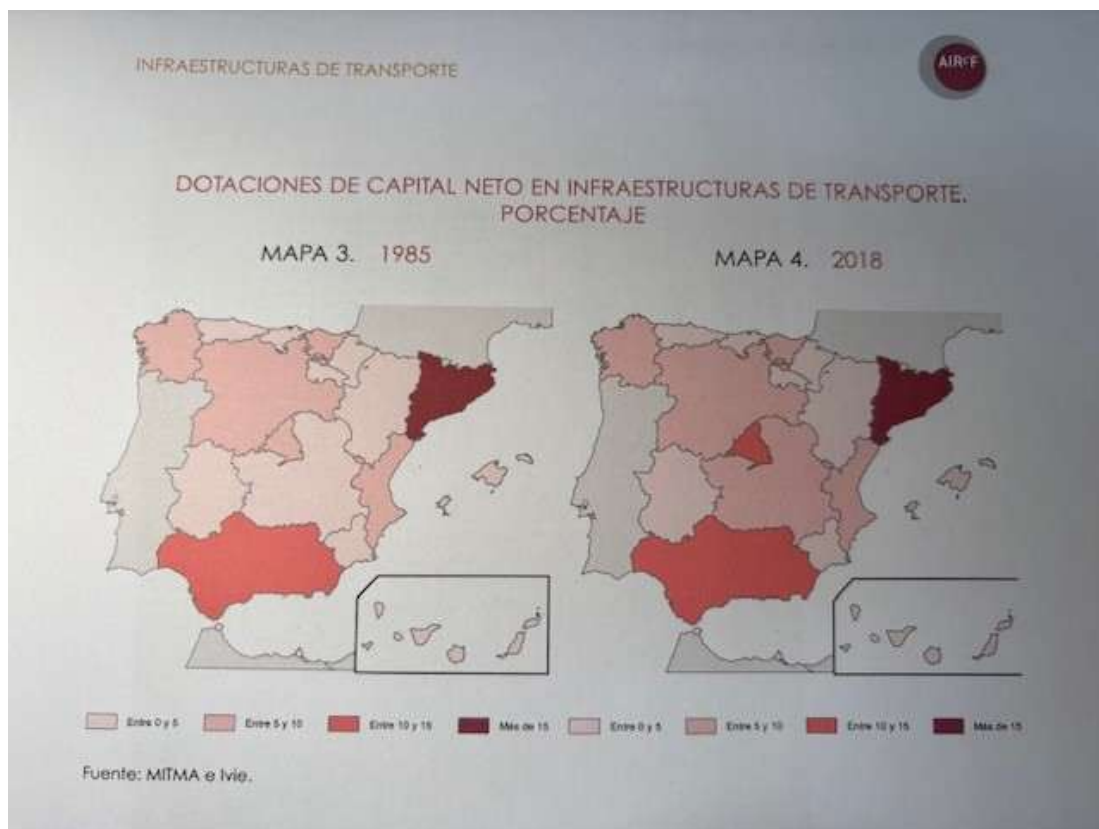
Gráficos.- Inversión Bruta nominal en porcentajes sobre el total, e inversión bruta por habitante en euros de 2010 por habitante, años 1985-2018



Fuente: AIREF. Estudio Infraestructuras del Transporte (MITMA e IVIE)

Los mapas que siguen recogen las dotaciones de capital neto en Infraestructuras de transporte en porcentajes sobre la media nacional, en colores según el porcentaje, el 3 corresponde a la realidad del año 1985, en el que la Región de Murcia aparece entre las Comunidades de menor dotación de capital y el mapa 4 en el que igualmente se constata que la Región de Murcia sigue apareciendo entre las Regiones con menor dotación de capital neto en infraestructuras de transporte.

Mapas.- Dotaciones de capital neto en Infraestructuras de Transporte por Comunidades autónomas, en porcentajes, mapa 3.- situación en el año 1985, mapa 4.- situación en el año 2018



Fuente: AIReF. Estudio Infraestructuras del Transporte (MITMA e IVIE)

La Región de Murcia ha sido la gran olvidada en su incorporación a los grandes ejes de comunicaciones, tanto viarias, como aeroportuarias y portuarias como se puede constatar en el gráfico de la realidad temporal en la disponibilidad de las infraestructuras (seguimos esperando la realización del nuevo puerto de el Gorguel, fundamental para España y la Unión Europea, pero vital para la Región de Murcia) y singularmente a la red ferroviaria, en la conexión ferroviaria directa Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid y en el corredor ferroviario del mediterráneo de pasajeros AVE con Lorca y Andalucía, y la continuidad del corredor ferroviario del mediterráneo para las mercancías que sigue parado en Monforte. Al que se suman la situación aeroportuaria y la viaria en que seguimos que se completan desde hace décadas, una triste realidad que ya debe de acabar.



Las inversiones en los principales ejes de comunicaciones han sido siempre tardías, lo que ha conllevado muy graves perjuicios, retrasando de manera significativa el desarrollo del sector de los servicios y singularmente del turismo.

En el ferrocarril estas han sido absolutamente inexistentes, la Región en 2025 solo contamos hasta la ciudad de Murcia con el AVE del corredor mediterráneo tramo Alicante-Murcia, que evidentemente nos permite ir a Madrid a través de Alicante, sin que llegue a Cartagena ni a Lorca, sin la conexión con Almería ni con Granada (PITVI 2012-2024 anexos I y II) seguimos sin la continuidad del corredor mediterráneo para las mercancías parado en Monforte y sin el desdoblamiento y electrificación del corredor Murcia-Cieza-Albacete con el centro peninsular, cuya situación, a pesar de los gravísimos problemas habidos, sigue manteniendo trazado del siglo XIX.

Lo que ha conllevado, que a pesar de su situación geoestratégica en la fachada mediterránea y su realidad como nodo entre el norte y el sur en el Arco Mediterráneo Español, este continuado abandono se haya conformado en una de las principales razones, para que la Región no siguiera creciendo por encima de la media nacional como ocurría entre 1995 y 2007, y que no pudiera poner en valor todas las ventajas con las que cuenta, en turismo, logística y servicios y en consecuencia generando una gran deuda del Estado para con la Región que es preciso compensa.

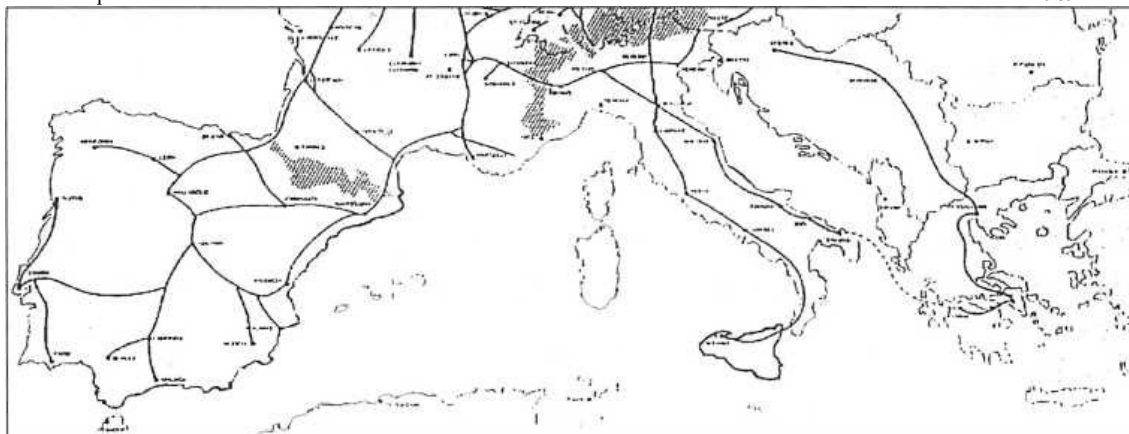
La línea ferroviaria Murcia-Caravaca fue cerrada el 15 de enero de 1971. Tras la clausura de los servicios de pasajeros, los servicios de mercancías continuaron esporádicamente hasta 1979, cuando la línea quedó completamente en desuso y abandonada y la línea ferroviaria Lorca-Baza, que formaba parte del tramo Lorca-Baza-Guadix-Granada (la conexión del Levante con Andalucía) fue cerrada al tráfico el 31 de diciembre de 1984.

No se clausuraba las línea entre Lorca y Águilas, al establecerse un convenio de colaboración, para su mantenimiento, entre RENFE y la Comunidad de Murcia, al igual que con Cartagena que estuvo en vigor muchos años y la Región pagando el diferencial entre el coste de explotación y los ingresos obtenidos, con Albacete que fue durante breve tiempo, pero esa era la realidad de la Región.

Mientras que en otros territorios la situación era muy distinta por su incorporación a los grandes ejes de comunicaciones. En 1987 se electrificaba la línea entre Alicante y Albacete y por consiguiente contaba con línea electrificada con Madrid, mientras la Región seguía esperando.

La conexión directa de la Región de Murcia con Albacete y Madrid, siempre estuvo presente en los diversos estudios y proyectos, en el año 1989 el programa **MedPlus** “Red futura de trenes de Alta Velocidad en las regiones mediterráneas” se recogía la conexión directa de Murcia con Albacete y Madrid, como puede constatare en el mapa, pero sigue como como en el siglo XIX, a excepción de la realización de la variante de Camarillas (que pagó la Autoridad Portuaria de Cartagena, cuando nada tiene que ver con esta obra), que se concluía el 21 de marzo de 2019.

Mapa de la RED FUTURA DE TRENES DE ALTA VELOCIDAD EN LAS REGIONES MEDITERRÁNEAS. 1989



Mapa Programa Med Plus: “Red futura de trenes de Alta Velocidad en las regiones mediterráneas. 1989” Líneas nuevas y líneas mejoradas para altas velocidades.

---- Líneas de enlace o prolongación.

Fuente: Comunidades Europeas 1989.

Un corredor que sigue sin desdoblarse ni electrificarse, sin cumplir lo recogido en el anexo I y II del PITVI, sin conectarse directamente a la estación de Albacete en paralelo a la A-30 y adecuar su trazado al siglo XXI, reduciendo kilómetros y riesgos, en un corredor que con la conexión en el que el 3 de junio del 2003 en el municipio de Chinchilla, se producía una colisión entre trenes, que acabó con la vida de 19 personas y dejó unos 50 heridos.

Este es un corredor fundamental en la conexión de los puertos de Cartagena con Madrid y con el norte peninsular para una Región con millón y medio de habitantes y la ciudad de Murcia la sexta capital en población de España, y tristemente no solo no se ha cumplido el PITVI 2012-2024 anexos I y II, sino que desde febrero de 2022 se encuentra está sin servicio como consecuencia de las obras del AVE en la ciudad de Murcia, *un corredor considerado por la Unión Europea en su Red Básica*.

Desde que se iniciara el proceso autonómico en 1982, en todos los debates sobre el Estado de la Región y en las Sesiones de Investidura, entre otras muchas intervenciones, se denunciaba la pésima situación de la red ferroviaria y se pedían actuaciones para su modernización, recogiendo la situación de impotencia y de queja que se respiraba en la calle, llegándose hasta la movilización de la sociedad civil a través de la que se denominó –Plataforma del Ferrocarril en 1991, integrada por partidos políticos, (entre ellos el Partido Popular, entonces en la oposición), organizaciones empresariales y sindicatos, que razonadamente demandaban la “renovación, electrificación y desdoblamiento de la línea Cartagena – Murcia – Albacete- .

Ejes de Desarrollo territorial (página 130, la Región de Murcia, una realidad inconclusa)

En la configuración de los Ejes de desarrollo territoriales, se encuentra el eje Murcia-Cartagena que ha experimentado un extraordinario crecimiento y se está constituyendo en uno de los principales motores del desarrollo regional, pero que no se ha desarrollado plenamente al no incorporar a la línea de ALTA VELOCIDAD Murcia-Cartagena el Aeropuerto internacional.

En su área de influencia, aparte de una población que supone los dos tercios de la región, las ciudades de Cartagena y Murcia, se encuentran, la Universidad Politécnica, el Parque Tecnológico en Fuente Álamo, el

polo energético de Escombreras, y el puerto de Cartagena (de gránulos y petróleos, de cruceros y el nuevo puerto de el Gorguel para container, que sigue esperando su autorización desde 2008), así como NAVANTIA, BASIC, entre otras grandes industrias.

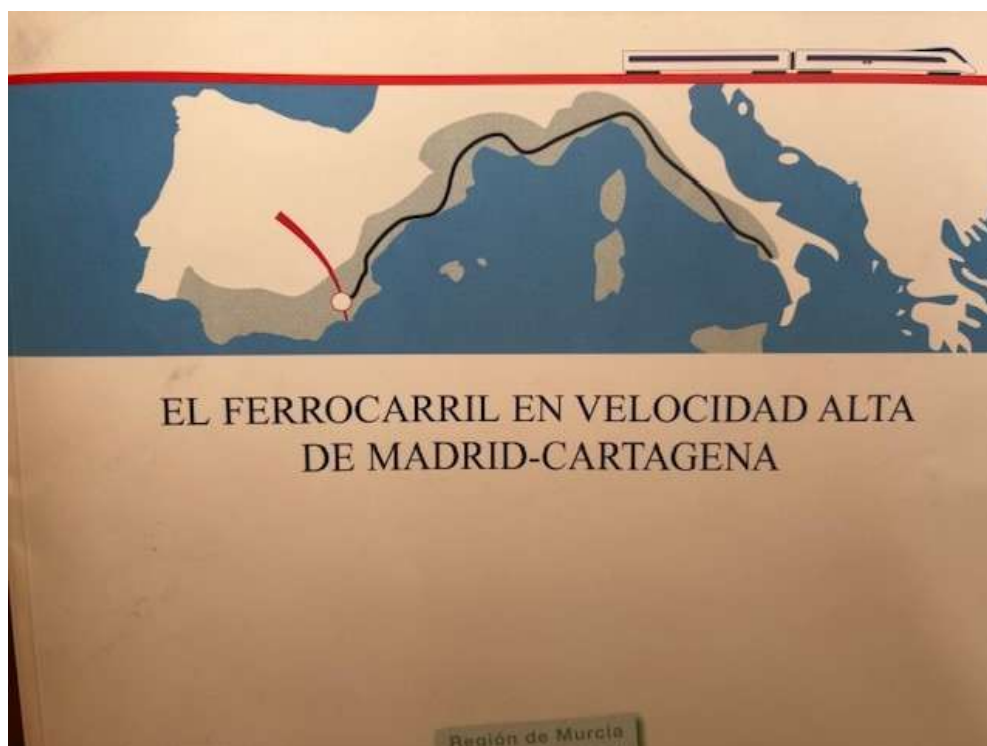
El área de Murcia es centro de unión de los distintos ejes de desarrollo, conformando parte integrante de todos ellos, en ella se encuentran, entre otros, la Unidad Integral del Traspotes (Ciudad del Transporte), incluyendo la Aduana y el centro de Transportes, proyecto que *iniciaba su caminar con el acuerdo firmado el 16 de marzo de 1992 entre José Méndez Alcalde de Murcia y el que esto escribe como Presidente de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Murcia*, tal y como recogían los medios de comunicación al día siguiente. Una muy potente industria alimentaria y metalmecánica, las Universidades de Murcia y la Católica de San Antonio, el Parque Científico, junto a los Institutos y Centros tecnológicos, entre otros centros de investigación.

El Eje Murcia-Guadalentín, incluye las poblaciones de Puerto Lumbreras, Lorca, Totana, Alhama y Mazarrón, en el que los sectores agroalimentario y los servicios, conforman sus principales señas de identidad. El Eje del Noroeste en el que se encuentra la Ciudad Santa de Caravaca, Cehegín, Moratalla y Calasparra, entre otras.

Y el Eje Molina-Banca-Cieza-Jumilla-Yecla (*que sigue esperando para completarse como motor la realización de la autovía Yecla-Fortuna.Abanilla-Santomera*). Cuatro brazos de una potente estructura de gran diversidad y toda ella interconectada mediante autovías, en el que se encuentran una importante y dinámica red de ciudades medias que aseguran un equilibrio territorial y crean las condiciones adecuadas para activar oportunidades singulares para la inversión industrial, residencial, turística y singularmente del conocimiento.

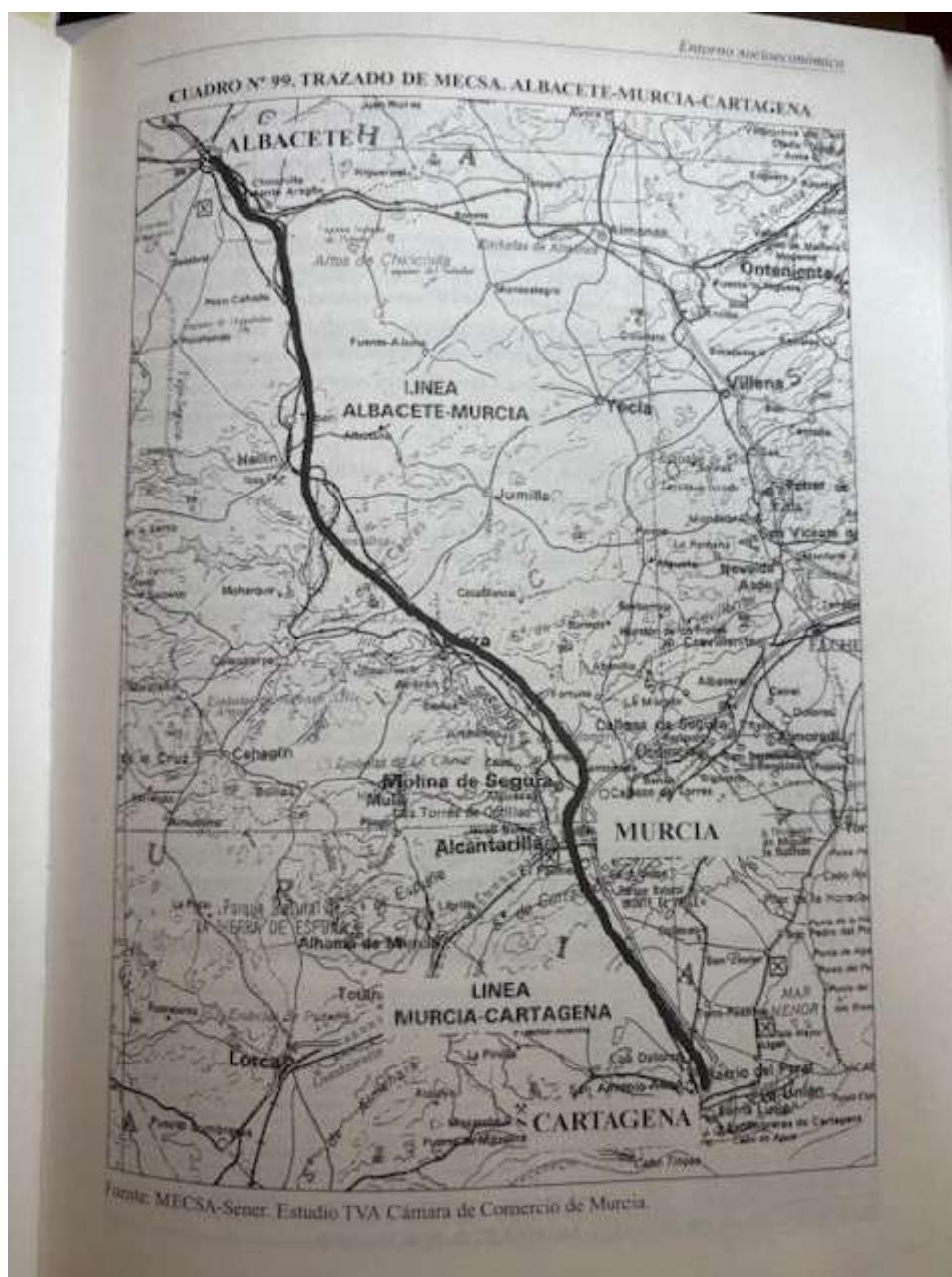
La Región en el permanente olvido en su incorporación a los grandes ejes de comunicaciones

Ante la situación de abandono en que se encontraba la Región de Murcia, en diciembre de 1996 la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Murcia que tenía el honor de presidir, conjuntamente con el INFO y la Consejería de Política Territorial, presentaban el estudio realizado por MECSA –EL FERROCARRIL EN VELOCIDAD ALTA CARTAGENA-MURCIA-ALBACETE a 250 km/h para pasajeros y tercer hilo para las mercancías-, para la conexión con Madrid y el norte peninsular, estudio que demostraba la viabilidad social y económica de este corredor para la Región y para Almería, la fotografía que sigue es de la portada del Estudio que se encuentra en la Cámara de Comercio de Murcia y en la propia Consejería y el INFO.



El Informe con los mapas y demás documentos a primeros de enero de 1997 se hacían llegar al Ministerio, un estudio que ratificaba la necesidad y la urgencia de la adecuación de este corredor a la entonces denominada velocidad Consideración que también se recogida en el documento elaborado por la Comisión Europea en el que se le incluía en la red transeuropea de transporte ferroviario, así como en el Libro Blanco del Transporte elaborado por la Unión Europea.

Aunque insuficientemente considerado este corredor, el Plan Director de Infraestructuras 1993 –2007, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, entre sus estrategias y actuaciones, en el transporte interurbano, en el apartado del ferrocarril, también recogía la necesidad de modernización de esta línea y adecuación de la velocidad, el trazado se puede constatar en la fotografía (recogida en la página 261 del libro *En el mediterráneo en el sur de Europa, publicado por la Universidad de Murcia en 1998*) como incluía la conexión con el Aeropuerto internacional y su continuidad en paralelo a la A-30 hasta Cartagena, dejando la línea del este para las mercancías.



La nueva Estación multimodal al norte de Murcia. Una oportunidad perdida

En el año 1996 la Presidencia del Gobierno de la Región de Murcia y el Ministerio de Fomento, dada la irrealidad ferroviaria de la Región de Murcia y los cambios que se estaban produciendo, de realizar al norte de la ciudad de Murcia una Estación Multimodal en la que se incorporaran las líneas ferroviarias tanto por el Mediterráneo como el corredor con Madrid, así como la Estación de Autobuses, la realización del estudio, planos y demás documentación el Ministerio se lo encargó a la consultora PROINTEC, para integrar todos los medios de transporte de personas, como recogía en el plan de Viabilidad, su rechazo disgustó profundamente al Ministerio ya que fue el principal impulsor de su realización previendo el futuro ferroviario que se anticipaba para España, *información recogida por el diario Cinco días el 21 de enero de 1997.*

La estación norte se conformaba con una estación intermodal y a ella se trasladaría la estación de autobuses sacándola del centro de la ciudad de Murcia, con las ventajas que conllevaría en todos los sentidos y singularmente para la movilidad urbana y la intermodalidad, una estación que incluída espacios para hoteles, comercios, restaurantes, todo lo que una gran estación intermodal conlleva, pero he aquí que el Ayuntamiento de Murcia, acordaba en un Pleno, presidido por *Miguel Angel Camara del PP y como portavoz del PSOE José Salvador Fuentes Zorita*, que la estación ferroviaria siguiera en el Carmen y NO a la nueva estación norte (uno de los mayores errores que hemos cometido, junto al abandono en la conexión del AVE de Cartagena con el aeropuerto) y enviaron al Ministerio a *Ginés Navarro concejal de Urbanismo*, con un escrito en el que decían NO a su realización, *lo que iba a conformarse como un gran motor en la mejora del transporte al integrar autobuses y ferrocarril, antes de empezar*, y a pesar del tiempo y dinero invertido, y decaía el sueño de una gran estación multimodal para la Región y su futuro.

El diario Cinco Días del 21 enero de 1997, en un artículo de Beatriz Pérez Galdón, titulado el Gobierno de la Región considera vital la creación de ***un tren de velocidad alta que complete la red transeuropea en el Arco Mediterráneo*** y permita la conexión directa con Madrid. En él se hacía mención al estudio encargado por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Murcia, que yo tenía el honor de presidir, a la Consultora MECSA, ***Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid***, y recogía una fotografía en la que se indicaba que el plan de viabilidad preveía ***una nueva estación del ferrocarril en el norte de Murcia.***

El 22 de enero de 1997 en el Diario la Verdad, en un artículo de *Manuel Buitrago*, recogía que RENFE anuncia por sorpresa que ya prepara la velocidad alta para la línea Cartagena-Chinchilla. Todo ello dentro del *Primer Encuentro Empresarial de la Economía Murciana*, EL FUTURO DE MURCIA EN CLAVE DE INFRAESTRUCTURAS, organizado por Cinco Días y la consultora Coopers&Lybrand.

La Región de Murcia y la Alta Velocidad o la Velocidad Alta

En el BOE de 5 de mayo 1998, se licitaba el “*Estudio Informativo de los proyectos de adecuación del tramo Chinchilla-Murcia para la circulación a 200/220 km/h*”. La Entidad adjudicataria fue la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas. El plazo de ejecución 18 meses, ya que concluía a finales de 1999. Igualmente se licitaba “Estudio Informativo del tramo correspondiente a la variante de Camarillas”. El proceso de información pública y oficial se inicia el 30 de octubre de 1999, y la tramitación de la Declaración de Impacto Ambiental, el 2º trimestre del 2001. Es también la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas quien lo contrata y remite al Ministerio competente.

Finalmente, la redacción del proyecto constructivo línea Chinchilla-Cartagena. Tramo Minateda-Cieza, Variante de Camarillas, el 23-noviembre-1999 (BOE del mismo día, nº 183). Proyecto en Curso por encontrarse pendiente de Declaración Impacto Ambiental. Así se califica. Pero teniendo empresa adjudicataria (Prointec, S.A.) y plazo de ejecución de 12 meses (BOE nº 136, de 8 de junio), y debió concluirse a finales del ejercicio 2000.

Esta confianza se fue quebrando, dado que el tiempo seguía transcurriendo y las inversiones seguían sin materializarse, así pasados los años, y ningún proyecto (pese a contar con los informes previos) ha sido programado, ni contado con consignación presupuestaria. Tan solo se ha adjudicado “la automatización de las instalaciones de señalización y control.

En este contexto la Región seguía confiando en que se llevarían a cabo las propuestas y compromisos contraídos, se asumía la necesidad de la modernización de las infraestructuras ferroviarias y el Secretario de Estado en Murcia, presentaba el proyecto METROTREN, en él se proponían diferentes Programas: Alta Velocidad, Cercanías y Red Convencional, pero nada se hizo realidad y seguimos esperando.

Mientras tanto sucedieron una serie de acontecimientos dramáticos que evidenciaban la situación de la red ferroviaria en la región. En enero 2001 el accidente de Lorca, en enero de 2003 el accidente en Tobarra, y en junio de 2003 el accidente en Chinchilla, trágicos y lamentables sucesos que han conllevado la pérdida de vidas humanas, pero que han reafirmado con toda la gravedad y la crudeza de la necesidad de acelerar los procesos de modernización de las infraestructuras ferroviarias de la región, y singularmente en el que es eje estratégico para la región Albacete- Murcia.

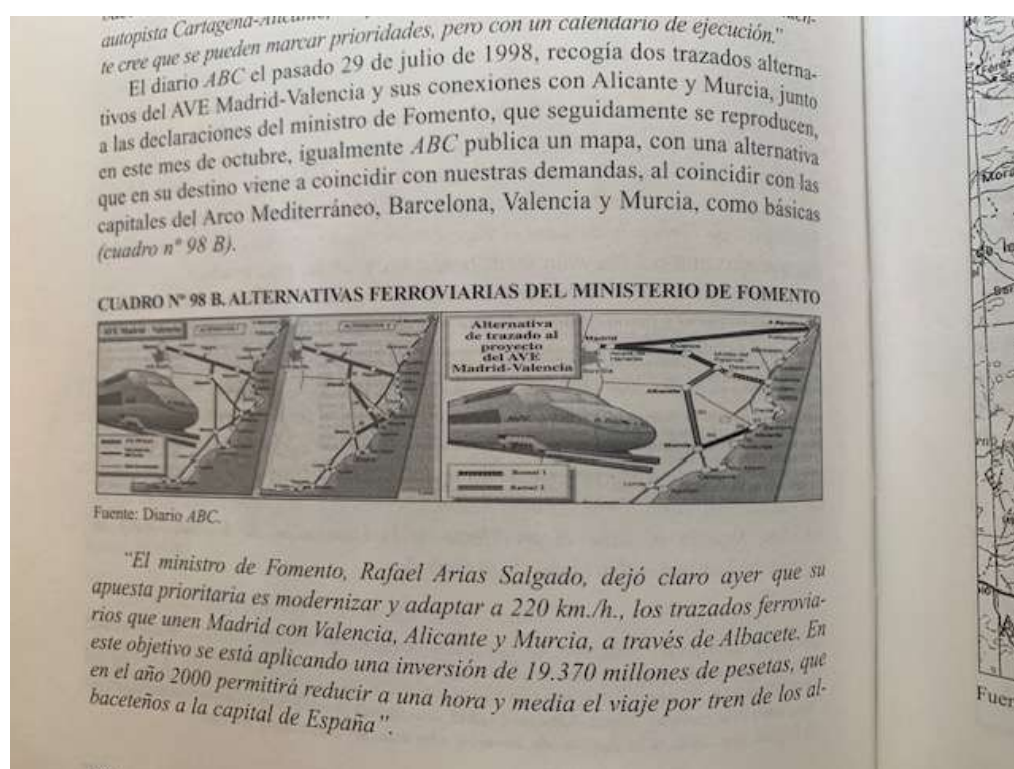
El Presidente de la Comunidad, en el Debate de Investidura en la Asamblea regional, volvía a insistir en la imprescindible necesidad y la prioridad de su Gobierno para afrontar de una vez y en el menor plazo posible, la total transformación de la red ferroviaria en la Región y muy singularmente entre Albacete y Murcia, reiterando la necesidad de disponer de un corredor electrificado en ancho europeo que permita recuperar su funcionalidad, seguridad y hacer de motor de la nueva realidad hacia la que avanza la región, de un programa de actuaciones.

La Región sigue esperando

Antes la necesidad, y ahora la urgencia de modernizar y ampliar el corredor ferroviario de la línea directa Albacete Murcia, en una de las regiones de mayor desarrollo poblacional de España, que cuenta además de uno de los puertos y centros energéticos de mayor capacidad (en el año 2001 salían de la estación de Escombreras en Cartagena 7.645 vagones con 359.853 toneladas), al que ha de sumar el muy importante potencial de desarrollo turístico e industrial con que cuenta.

Por su gran trascendencia socioeconómica, es de justicia demandar de las Administraciones Publicas, que acometan sin demora esta infraestructura ferroviaria tanto mejorando la actual línea entre Albacete y Murcia, que quedaría para mercancías y servicios regionales, como afrontando definitivamente la construcción de un nuevo corredor paralelo al actual (en una primera fase de una sola vía para velocidades de 250 kilómetros por hora) que comience con la realización de la variante de Camarillas, cuyo estudio informativo fue publicado el 4 de agosto de 1998, estando concluido la redacción del proyecto constructivo desde el 23 de diciembre de 1999 y pendiente aún de Declaración de Impacto Ambiental, las variantes de Molina de Segura y de Alcantarilla.

El 29 de julio de 1998 el Ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, dejaba claro como recoge el diario ABC que su apuesta era modernizar y adaptar a 220 km/h los trazados ferroviarios que unen Madrid con Valencia, Alicante y Murcia, directamente desde Albacete.



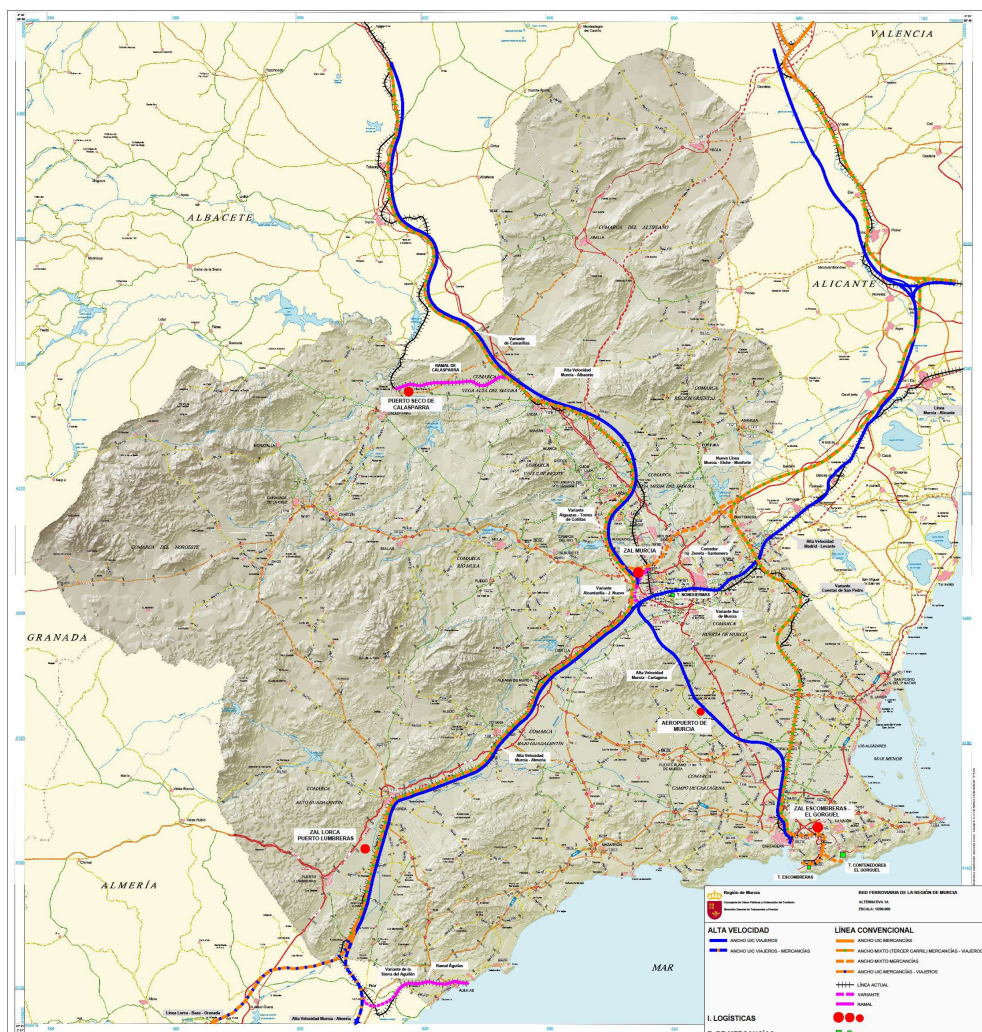
En todos los documentos y planos elaborados aparece la necesidad de llevar a cabo una profunda modernización de la red ferroviaria de la Región de Murcia, dada su situación de antigüedad e inseguridad, así se recogía en las previsiones del Plan de Reactivación Económica y, el Plan Estratégico; el Programa Operativo Integral; el Plan Estratégico de RENFE, así como las consignaciones previamente recogidas en los Presupuestos Generales del Estado; las alegaciones a las diversas alternativas del trazo del AVE en las que se insistía en la adecuación de esta línea convencional.

Evidentemente no fueron cumplidas ni atendidas ninguna de estas demandas, y que hubo marginación de la región en términos de inversión, o se consignaron de manera simbólica. Las hemerotecas recogen el compromiso de RENFE, 24 de octubre de 1998, para que “la región de Murcia estuviera comunicada con Alicante y Albacete con trenes de Velocidad Alta en el 2004”.

En este sentido se concretaba el Acuerdo del 23 de septiembre de 1998 entre el Presidente de RENFE y el Presidente Valcárcel, tal y como recogía el diario la Verdad al día siguiente, establecía que en 2004 la Región contaría con trenes de velocidad alta entre Albacete y Murcia (*página 251 del libro En el Mediterráneo / en el sur de Europa, publicado por la Universidad de Murcia en 1998*).



El mapa que sigue realizado por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio recoge el acuerdo con los Empresarios y Sindicatos y con el Ministerio para que el corredor de alta velocidad con Cartagena vaya por la solución central y pase junto al aeropuerto internacional integrándolo en la conexión con Cartagena, con lo que las dos grandes ciudades de la Región están conectadas directamente con el aeropuerto, pero, por las razones que fuere no se realizó y la Región no tendrá conexión directa con el Aeropuerto, mientras que en Alicante ya está en marcha su incorporación a la red de Alta Velocidad, como ocurre en las principales capitales de España y Murcia es la sexta por población, pero no lo parece ante el permanente silencio del Ayuntamiento de la ciudad.



El Plan de Desarrollo Regional 2000-2006 del Gobierno de España, elaborado por la Secretaría de Estado de Presupuestos y Gastos, D.G. de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial, presentado ante la Comisión Europea el 29 de Octubre de 1999, en las Regiones incluidas en el objetivo 1 de los Fondos Estructurales Europeos, página 719 se recoge como Objetivo Intermedio 1.2: Modernizar y ampliar las infraestructuras ferroviarias, en el que se dice textualmente: Por su importancia estratégica, deben destacarse las actuaciones previstas sobre la línea Albacete – Murcia – Cartagena a fin de elevar la velocidad a los niveles precisos para reducir por debajo de dos horas y media los tiempos de conexión con Madrid.

El 8 de enero de 2001, se firmaba en el Palacio de San Esteban, el acuerdo con el Ministro de Fomento Alvarez Cascos y con los Presidentes de la Comunidad Valenciana, Castilla la Mancha, Madrid y la Región de Murcia la realización del tren de alta velocidad Madrid con Levante, con la condición de que llegaría al mismo tiempo a todas las capitales. Además el Presidente Valcárcel y el Ministro acordaban el desdoblamiento y electrificación del corredor ferroviario Cartagena-Murcia-Albacete para su conexión

directa con Madrid y el norte peninsular, como corredor mixto para pasajeros a 250 km/h., y para mercancías, como se puede constatar en la portada de la Verdad.

La verdad

MIÉRCOLES 9 DE ENERO DE 2004

MURCIA

PRECIO: 128 PESETAS 10.75 euros

El AVE llegará al mismo tiempo a Murcia, Cartagena y Lorca

Los presidentes autonómicos acuerdan la opción del ministro Cascos para la red de alta velocidad

Después de dos años de trámites, el ministro de Transportes y los presidentes de Murcia, Valencia, Castilla-La Mancha y Madrid sellaron ayer un acuerdo para construir el AVE de Levante sobre el tramo que

Los tramos de la Región serán de los primeros que estén terminados en el año 2006

segunda fase. Después de cuatro horas y media de reuniones, el Senado Puerto de Murcia se selló en el juzgado de San Esteban, sede del Gobierno regional, ante el ministro Alonso Cascos indicó que cada tramo tap-

dará veinte días y tres años en construcción. Aunque, por las fechas, se calcula que aquellos que afecten a la Región estarán terminados en el año 2006. El presupuesto global supera el billón de pesetas.



La línea de Chinchilla también será de alta velocidad

y transverbal al acuerdo del AVE de Levante alcanzado en Murcia. En la foto, de izquierda a derecha, Ramón Luis Valcárcel, Alberto Ruiz Gallardo, José Blázquez, Francisco Alonso Cascos y Chinchilla Tajada al momento de la reunión en San Esteban.

El Tribunal Supremo rechaza que Liano vuelva a la carrera judicial

La Sala Segunda del Tribunal Supremo acordó ayer por una mayoría amplia, en los votos de los jueces, que no proceda el ingreso automático de Javier Liano de Liano en la carrera judicial, al entender que ejerció dicha función según los términos del artículo 1 de la Ley Orgánica de la Función Judicial, según la Ley Orgánica de la Función Judicial, según la Ley Orgánica de la Función Judicial, según la Ley Orgánica de la Función Judicial.

OTRAS NOTICIAS

REGIÓN

11 Un murciano gana más de 266 millones de pesetas con la lotería

MURCIA

12 El alcalde dice que los taxis no son caros «porque pueden ir cuatro personas»

COMARCAS

13 Ginés Huertas mejora en la UCI de un accidente cuando esquiaba en Granada



Zarate, un goleador argentino para el Real Murcia

FOTOGRAFÍA

Nuestros Mayores
hoy
PATROCINADO POR
CAJAMURCIA

Miles de ecuatorianos marchan esta noche a pie sobre Murcia para exigir permisos de trabajo

Miles de ecuatorianos del norte del Guadalequiv marcharán esta noche sobre Murcia para exigir que el Gobierno les permita trabajar en Murcia. La columna ecuatoriana ha comenzado esta mañana por la zona de San Esteban, sede del Gobierno regional, ante el ministro Alonso Cascos indicó que cada tramo tap-

La patronal pide que se regularice a todos los ilegales

CLUB cordillera
Por Ampliación y Mejora de nuestras instalaciones...
ADMITIMOS NUEVAS FAMILIAS
En unas condiciones económicas equivalentes a 1.950 pesetas por toda la familia. SOLO HASTA CLASES OBJETIVO.
TEL: 966 35 32 00

Las infraestructuras de la Región en los Programas electorales.- Ferrocarril

PSOE. Campaña electoral 2004. Plan Intermodal de Servicios e Infraestructuras del Transporte. Página 37.- 10.3.2. Propuestas de actuación.

El plan que propone el Partido Socialista tiene como horizonte a largo plazo dotar al país de una red ferroviaria especializada y totalmente interoperable con la red europea (ancho UIC y señalización ERTMS). Este objetivo se llevará a cabo partiendo de la realidad existente, potenciando la red estatal de alta velocidad, mientras que la red existente se pone progresivamente al servicio de un sistema intermodal de transporte de mercancías.

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.

Página 53, Prioridades Alta Velocidad. Corredor mediterráneo: Alicante-Murcia

Página 56.- Otras Líneas planificadas a Alta Velocidad: Chinchilla-Murcia

PP. Programa de gobierno para la Región de Murcia. 2007-2011

Páginas 157-160. La región precisa de una vez incorporarse plenamente a la alta velocidad en el transporte de personas, así como es necesario modernizar el transporte de mercancías, dado que es crucial para ganar en competitividad y muy singularmente en la región por su puerto y su capacidad productiva y exportadora. Los acuerdos alcanzados en San Esteban, sede de la Presidencia del Gobierno de la región, ponían las bases para que la región de Murcia se incorporara definitivamente a la Alta Velocidad Ferroviaria, vía doble exclusiva para pasajeros electrificada y para velocidades 300-350 km/h, a la misma vez que lo hacía el resto de Levante, en el AVE Madrid-Levante, en dicha reunión y dado que el corredor natural de la Región con Madrid es por Cartagena-Murcia-Cieza-Albacete, se acordó realizar esta línea en Alta Velocidad.

Declaración empresarial

Ante el continuo olvido de la Región en su incorporación a los grandes ejes de comunicaciones y singularmente de los ferroviarios el 17 de enero de 2008 se realizaba la: **Declaración empresarial aprobada por unanimidad en sesión celebrada en la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Murcia**, conjuntamente por los plenos de las Cámaras Cartagena, Lorca y Murcia, así como de las Organizaciones Empresariales CROEM, COEC y CECOLOR, previa a la convocatoria de las elecciones. (el documento se acompaña como anexo)

*La Región precisa 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.*

El corredor mediterráneo para las mercancías, tramo Alicante-Murcia-Algeciras

En el año 2010, FERRMED encargó a dos empresas consultoras de renombre, el Estudio de las actuaciones a llevar a cabo en el **Sector Sur del Corredor Mediterráneo desde Alicante a Algeciras** (mapa). El Estudio que se concluyó en el primer trimestre del año 2012, puso de manifiesto la rentabilidad socioeconómica de la concentración de las dos líneas: Almendricos – Baza – Granada y Almería – Motril – Málaga – Algeciras. Las inversiones totales (incluyendo también una nueva línea de mercancías entre Monforte del Cid y Murcia) ascendían a cerca de los 11.000 millones de euros, de los cuales la nueva línea Almendricos – Baza – Guadix representaba 2.014 millones de euros y la línea de la costa Almería – Motril – Málaga – Algeciras, 8.178 millones de euros.

La rentabilidad socioeconómica (considerando tanto el tráfico de mercancías como el de pasajeros), superaba los 600 millones de euros anuales. Como ventajas se consideraban: ahorro de energía, ahorro de mano de obra, ahorro en tiempo y ahorro en emisiones de gases nocivos y el efecto invernadero. Obsérvese que no se incluye en este impacto favorable el incremento del PIB que sin duda se generaría en la zona.

Mapa que recoge las conclusiones del estudio realizado por FERRMED sobre el Sector Sur del Corredor Mediterráneo entre Monforte del Cid (Alicante)-Murcia-Lorca- Algeciras.



Fuente: FERRMED. Estudio Este-Sur del corredor ferroviario del Mediterráneo.

El '*FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimization in the EU*' confirma que el tráfico global de mercancías en el sector Alicante y Algeciras, considerando las autopistas A-91/92 y A-7/AP-7 se halla dentro de la red viaria/ferroviaria que acapara el 65,00% del tráfico en España, lo que lo conforma en una zona de actuación prioritaria indiscutible. Dicho estudio confirma que la realización del corredor ferroviario de mercancías del mediterráneo permitiría que en el año 2030, más de 50 trenes diarios de mercancías circularían por esta sección del Corredor Mediterráneo, con doble corredor desde la frontera hasta Algeciras en doble corredor, uno AVE para las personas y otro para las mercancías que además conlleva la conexión con todos los puertos de la fachada mediterránea incluyendo el nuevo puerto de el Gorguel conformando al corredor Mediterráneo como un eje fundamental para el transporte, y singularmente para el sureste en donde las producción agroalimentarias y la industria transformadora la conforman como una de las zonas más importantes de España y clave para el desarrollo del mercado exterior con el resto de Europa.

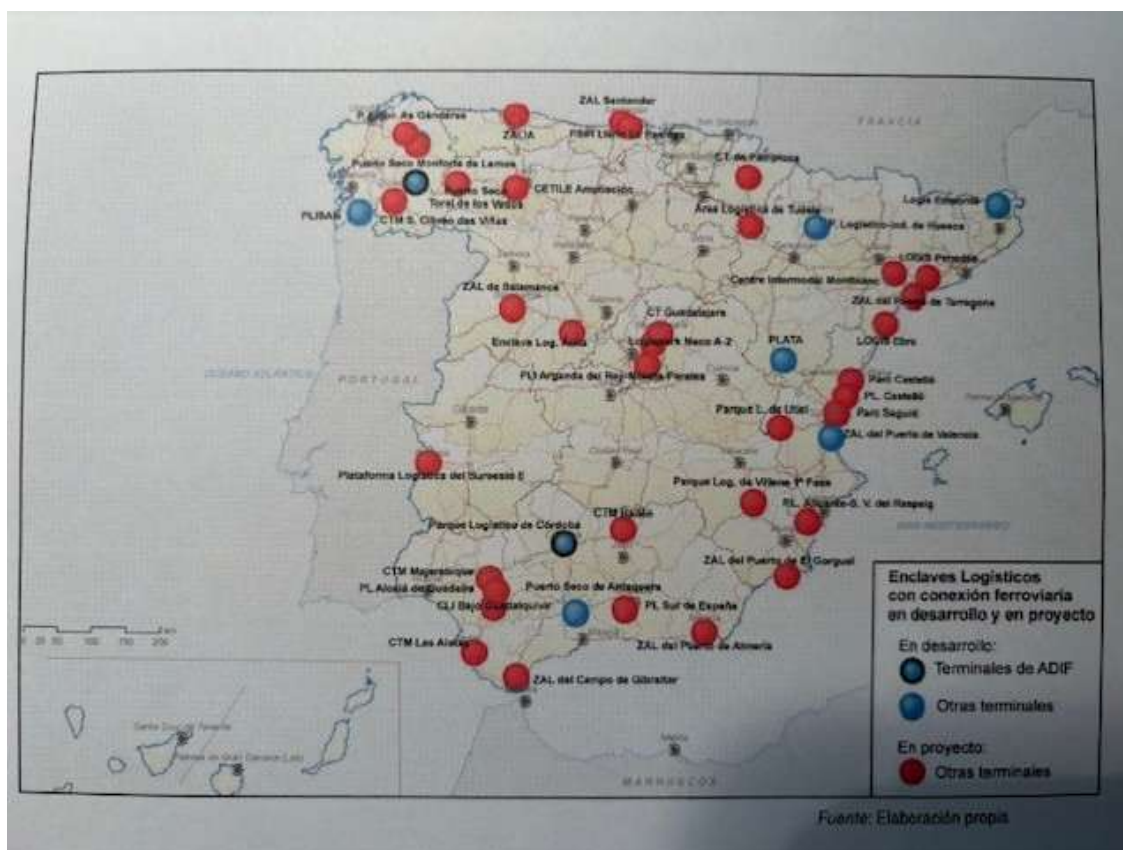
2008 El nuevo puerto de el Gorguel

La *Autoridad Portuaria de Cartagena* constataba que el puerto de mercancías situado en la ciudad de Cartagena no respondía a las nuevas demandas del transporte marítimo de contenedores, por ello en 2008 y realizados todos los estudios necesarios se acordaba la realización del nuevo puerto de el Gorguel para contenedores, y en consecuencia se iniciaron los trámites con el Gobierno nacional para su declaración de interés nacional y su remisión a Bruselas por afectar al medio ambiente. El Ministerio entendió de su importancia y necesidad y lo incorporó a todos sus documentos y planos, pero en 2025 seguimos esperando que se haga realidad.

En 2011 el *Instituto de Estudios Económicos*, publicaba el libro *EL NUEVO PUERTO DE EL GORGUEL, una infraestructura necesaria y obligada*, dirigido por Juan E. Iranzo, en el que colaboré como coordinador general, en el que se podía constatar la importancia y transcendencia de este nuevo puerto para contenedores para la Región y fundamentalmente para España. A pesar del tiempo transcurrido y la *TRANSCENDENCIA PARA ESPAÑA DE LA PUESTA EN MARCHA DE ESTE PUERTO*, no se entiende que el **Gobierno de España no lo haya DECLARADO DE INTERES NACIONAL**, dada su total transcendencia en el desarrollo portuario español y en su capacidad para conformar en el mediterráneo

una de las áreas logísticas más importantes de Europa, lo que supondría un cambio total en la Unión Europea y relanzaría su ejecución.

En 2025 seguimos esperando su declaración de interés nacional y su envío a Bruselas, mientras tanto la Región sigue perdiendo oportunidades de desarrollo, pero también España pues su estratégica situación y su calado se conforma como una gran oportunidad en como entrada por el sur y complementario de los puertos de Valencia y Algeciras, y mientras seguimos sin actuar, como hemos sabido en los últimos meses los puertos de Marruecos sigan ganando terreno, los perdedores la Región, España y la Unión Europea, pues el Gorguel supondría una reducción de dos a tres días en la llegada a destino de los contenedores con la realización del corredor ferroviario de mercancías del mediterráneo y como conexión con el continente africano.



Fuente: Ministerio de Fomento: enclaves Logísticos y Portuarios

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, PITVI 2012-2024

En marzo de 2011 se publicaba el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, y como no recogía ni la conexión con Baza y Granada ni la alta velocidad con Albacete, FERRMED y el Gobierno regional mantuvieron diversas reuniones con el Ministerio que finalmente llevó a la publicación de los anexos I (mapa en el que se recogen estos trazados) y II (listado de actuaciones) que recogen la recuperación del corredor Lorca-Baza-Granada y la línea de Alta Velocidad Albacete-Murcia, mapa corredores con actuaciones en Alta Velocidad. (anexos)

CORREDORES CON ACTUACIONES EN ALTA VELOCIDAD



Fuente: PITVI 2012-2024 anexo I.

La fotografía que sigue corresponde a las páginas del anexo II del PITVI en el que se recogen obras que tienen que ver con la Región de Murcia. (el anexo II completo se acompaña como anexo).

ANEXO 2

PITVI 2012 - 2024

3. NUEVAS INVERSIONES EN ALTA VELOCIDAD	
Corredor	Actuaciones
L.A.V. Madrid - Levante	Atocha-Torrejón de Velasco
L.A.V. Madrid - Levante	Albacete-Alicante
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Barcelona-Figueras
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Tarragona
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Castellón-Tarragona
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Valencia-Castellón
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	La Encina-Játiva-Valencia
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Valencia-Alicante por la costa
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Monforte del Cid-Murcia
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Murcia-Cartagena
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Murcia-Lorca-Pulpí
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Pulpí-Almería
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Almería-Málaga-Algeciras por la costa
Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera francesa)	Almería-Granada
L.A.V. Otras actuaciones	Medina-Salamanca-Frontera
L.A.V. Otras actuaciones	Torrilba-Soria
L.A.V. Otras actuaciones	León-Plasencia (Ruta de la Plata)
L.A.V. Otras actuaciones	Alcázar de San Juan-Albacete
L.A.V. Otras actuaciones	Albacete-Murcia incluyendo variante Camarillas
L.A.V. Otras actuaciones	Córdoba-Jaén
L.A.V. Otras actuaciones	Granada-Motril
L.A.V. Otras actuaciones	Lorca-Granada
L.A.V. Otras actuaciones	Ramal de Águilas de alta velocidad
L.A.V. Otras actuaciones	Anillo ferroviario de Antequera

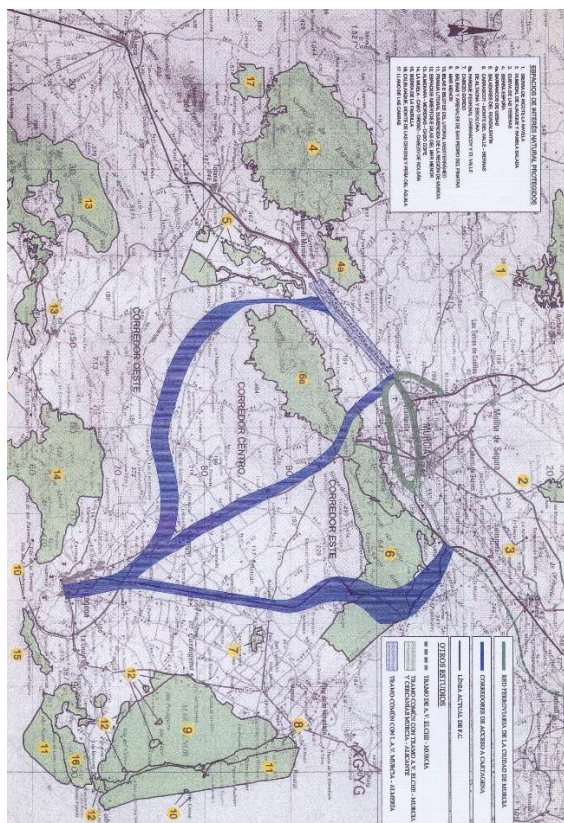
Fuente: PITVI 2012-2024 Anexo II

Evidentemente siguen sin cumplirse en la mayoría de las obras recogidas en estos documentos y singularmente las del corredor con Albacete y la continuidad del corredor ferroviario del mediterráneo para las mercancías que sigue parado en Monforte, a pesar de que el *BOE del 8 de noviembre de 2011* publicaba el anuncio del estudio “*Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e infraestructuras, Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se anuncia la licitación, por el procedimiento abierto, varios criterios de adjudicación, del contrato de servicios para la redacción del "Estudio de viabilidad de una línea de uso exclusivo de mercancías entre Murcia y Monforte del Cid"*”.

EL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRANEO PARA LAS MERCANCIAS SIGUE PARADO EN MONFORTE (Alicante) desde hace lustros, como ya ocurrió con la Autopista del mediterráneo y que conllevó a una continuada pérdida de desarrollo de la Región de Murcia y de oportunidades frente a su entorno, una situación que ahora se pretende repetir con la paralización del corredor de ferroviario para las mercancías nuevamente en Alicante, pero eso sí, el acuerdo alcanzado con el Gobierno valenciano conlleva que llegue este corredor hasta el puerto de Alicante.

El AVE directo con Madrid llegaba a Valencia en 2010 y el 13 de junio de 2013 a Alicante, a la Región de Murcia llegaba por el por el corredor Mediterráneo a la ciudad de Murcia NUEVE AÑOS Y MEDIO DESPUES que a Alicante, el 20 de diciembre de 2022 (a pesar de que el Acuerdo de San Esteban estipulaba que llegaría a la vez a todas las capitales) y para venir e ir a Madrid por el corredor Mediterráneo (*si para venir desde Madrid a Murcia, paso por Alicante, Alicante está más cerca, cuando es todo lo contrario esta 28 km., más lejos que Murcia*), sigue sin llegar a Cartagena, Lorca, Almería y sin proyecto ni fecha la conexión Lorca-Granada, a pesar de estar recogido en los anexos I y II del PITVI 2012-2024.

AVE CARTAGENA-MURCIA como base del corredor Cartagena-Madrid. el proyecto para la realización del corredor de Alta Velocidad con Cartagena se acordaba con el Ministerio que de las tres alternativas propuestas la conexión con Cartagena se realizaría por el denominado corredor centro (mapa), conectando el AVE con el Aeropuerto internacional de la Región, continuaba en paralelo a la A-30 hasta su llegada a la ciudad de Cartagena y la línea existente por el este se dejaba para el tráfico de mercancías, pero de la noche a la mañana el acuerdo recogido en los planos del Ministerio y en los realizados por la Consejería con parada en el Aeropuerto, se abandonó para su realización por el este.



EL PACTO DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE EN LA REGIÓN DE MURCIA, realizado por la Consejería de Fomento, fue firmado en el Palacio de San Esteban, sede de la Presidencia del Gobierno regional, el 27 de junio de 2022, como recoge la fotografía y el documento se acompaña como anexo:

MOVILIDAD EXTERIOR:

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.

EL PUERTO DE CARTAGENA, y singularmente el **Nuevo Puerto de El Gorguel para contendedores mayor de 3,5 de millones de TEUS**, ampliación del puerto para gráneles en Escombreras con la terminal Barlomar.

CARRETERAS - Conexión Interior con Andalucía (Jumilla-Venta del Olivo-Caravaca-Puebla D. Fadrique-Cúllar) - Arco Norte (Circunvalación Norte de Murcia) - Arco Noroeste (Completar la circunvalación Oeste de Murcia) - Autovía de Beniel (Circunvalación Este de Murcia) - Culminación de la Autovía del Reguerón hasta entroncar con la autovía Murcia-Cartagena (Circunvalación Sur de Murcia) - Culminación de la autovía del Altiplano (Blanca-Fuente la Higuera A-33) - Tercer carril A-7 hasta Puerto Lumbreras - Vía de alta capacidad de la Bahía de Mazarrón - Autovía Lorca-Caravaca - Mejora de los accesos desde autovía a Jumilla, Caravaca y Alguazas - Mejora de los accesos a IFEPA, *y singularmente la autovía Yecla-Fortuna-Abanilla-Santomera y su conexión con la RM1, para cerrar el eje Murcia-Jumilla-Yecla-Fortuna-Abanilla-Santomera-mar Menor, no incluido pero sí acordada su realización hace décadas y que ahora es vital para toda esta gran aérea socioeconómica.*



INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS - CORREDOR MEDITERRÁNEO completo en AVE y cercanías, así como la continuidad del corredor ferroviario para las mercancías hoy parado en Monforte, **conforme al acuerdo suscrito el 6 de marzo de 2020** por CROEM, UGT y CCOO, FERRMED y otras instituciones de la Región de la Murcia: • Cartagena: Alta Velocidad ciudad de Cartagena con vía doble en todo el trayecto. Plena integración de la ZAL de Cartagena en el Corredor Mediterráneo. Variante de Alumbres. Terminal ferroviaria en Escombreras en ancho UIC electrificada. Triángulo del Reguerón (o baipás de Beniel).

Dirección Andalucía: Soterramiento integral de la ciudad de Murcia. Alta Velocidad ciudad de Murcia. Conexión ferroviaria con la Ciudad Agroalimentaria y del Transporte. Cubrición soterramiento de

Alcantarilla. » Conexión con Andalucía en Alta Velocidad. Soterramiento integral en Lorca. Alta Velocidad en Lorca. **Continuidad del Corredor Mediterráneo para las mercancías (hoy parado en Monforte) hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como su conexión con el corredor con Cartagena y al norte de Murcia con el corredor Cieza-Albacete. Desdoblamiento y electrificación de la línea ferroviaria Murcia-Cieza con Albacete para pasajeros a 250 km/h. Que se estudie que su conexión se realice a la entrada/salida de la Estación de Albacete, tanto en su conexión hacia Madrid como en dirección Murcia/Cartagena.**

VÍA CONVENCIONAL: Prolongación del FEVE hacia Cabo Palos y Mar Menor. Variante de Alcantarilla en dirección Albacete. Acceso electrificado a Águilas en ancho UIC. Recuperación de la conexión ferroviaria histórica con Granada por Baza. TRENES. Establecimiento de Cercanías a Cartagena. Reimpulso a los Cercanías Murcia-Lorca-Alicante. Conexión de cercanías con Águilas. Nuevo material rodante para todos los Cercanías, electrificado y en ancho UIC. Servicios Media Distancia hacia Cieza-Calasparra-Hellín-Albacete. Potenciar los centros de mantenimiento de ferroviarios en la Región de Murcia.

ZONAS LOGÍSTICAS: ZAL de Cartagena y Ciudad Agroalimentaria y del Transporte e igualmente incluía un apartado para la movilidad interior.

AVE CARTAGENA (en obras)

El mapa que sigue de ADIF, recoge el trazado del AVE a Cartagena por el este, el viejo corredor, que ha distribuido para su ejecución en cuatro tramos, el tramo uno, Reguerón a Riquelme, pero ahora se dan cuenta que el trazado actual hasta Riquelme no sirva para la Alta Velocidad y como se puede constatar en el mapa precisa de un túnel (marcado en línea roja con un rectángulo en blanco) para atravesar la *sierra de Altaona*, pero **prevé su realización en una sola línea en el túnel, mientras que el resto del corredor se realizará con dos líneas, evidente que no es admisible y debe hacerse todo con dos líneas, así como dejar el actual corredor, en todo su trazado, para las mercancías.**

El mapa de ADIF nos muestra el trazado del nuevo corredor en Alta Velocidad con Cartagena por el este.



Fuente: ADIF

El tramo dos, entre Riquelme y Torre Pacheco, está adjudicado, el tramo tres entre Torre Pacheco y Cartagena se ha adjudicado el proyecto para su posterior ejecución, el tramo cuatro es el acceso a Cartagena, y está adjudicado a INECO el estudio de las distintas alternativas que se plantean, aunque quizás debería plantarse una nueva estación más al norte para acelerar su realización y mejorar los accesos. El AVE con Cartagena precisa de un mayor impulso para su puesta en funcionamiento.

CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO

Jornadas de ferrmed en bruselas en defemsa del corredor ferroviario del mediterraneo con vias para pasajeros (ave) y vias para mercancías entre la frontera y Algeciras.



Fotografía de mi intervención en Bruselas en la Jornada de FERRMED del 21 de septiembre de 2011, en defensa del Corredor ferroviario del mediterráneo.

Acuerdo de la Junta Directiva de FERRMED, en su reunión del once de mayo en la ciudad de Murcia, de Solicitar del Gobierno de España, que promueva y defienda, ante la Comisión Europea, la declaración de Proyecto Prioritario del Corredor Ferroviario del Mediterráneo en toda su extensión.

El Gran Eje FERRMED y su zona de influencia configuran una red ferroviaria de mercancías de alta prioridad a nivel europeo, en la que el **Corredor Mediterráneo** es pieza clave en toda su extensión, desde la frontera francesa hasta Algeciras y Cádiz, pasando por Murcia.

Además el Eje Mediterráneo responde plenamente a los criterios y necesidades recogidas en el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre política del transporte.

La red ferroviaria propuesta por FERRMED, se conforma como eje fundamental para la conexión de todos los puertos de la fachada del mediterráneo, básico para el comercio por vía terrestre de las Comunidades de Cataluña, Valencia, Murcia y Andalucía. Al otro lado de los Pirineos, para las regiones del Languedoc-Roussillon, Provence, Rhône-Alpes, Bourgogne y Lorraine, este eje es clave para las relaciones económicas entre el Benelux y Alemania y el Mediterráneo más Occidental.

El **corredor Mediterráneo**, es uno de los corredores terrestres de mercancías que encamina más tráfico en Europa y ha de dar lugar a uno de los grandes ejes ferroviarios estructurales de la Trans-European Railway Network (TERFN), y se configura como uno de los principales corredores transeuropeos, y más aún para

un país periférico como España, y que se encuentran en la mejor posición para servir de entrada a Europa, además de cómo puente de unión con el continente africano.

Por ello FERRMED viene reclamando del Gobierno de España que promueva y defienda, ante la Comisión Europea la declaración de Proyecto Prioritario el conjunto del Eje, que une todos los puertos desde la zona del estrecho de Gibraltar hasta el cabo de Creus. El desarrollo completo de este Eje, es la única opción de que España se convierta en una plataforma logística intercontinental de primer orden.

Murcia es el centro geográfico del Eje Mediterráneo Español, y sus Dársenas portuarias, y su estratégica situación con el norte de África hace de esta zona una ventaja logística de primer nivel para España, para ello la consideración del corredor mediterráneo como corredor transeuropeo, es fundamental para conformarse como puerta de entrada a Europa en los tráficos con Asia y África.

En cuanto al trazado entre Almería, Murcia y Alicante, las dificultades que plantean los soterramientos de Murcia y Lorca, obligan necesariamente a que si se quiere utilizar el actual corredor, independiente del AVE, para las mercancías, además de su adaptación a los estándares europeos, es preciso que en la ciudad de Murcia se recupere el trazado por el sur de la ciudad (el corredor del Regueron), y en Lorca el corredor de la variante sur.

La opción más de realista y de interés general del trazado por la Vega Baja, **es realizar el corredor ferroviario de mercancías paralelo a la A-7, que resolvería todos los problemas planeados.** Siendo además preciso redefinir su trazado en el tramo Crevillente-Alicante-Novelda, donde hay que disponer de una línea de doble vía apta para el tráfico de mercancías, así como que la línea de alta velocidad permita la entrada y salida a la estación de Alicante en todas las direcciones.

Tal y como se pone de manifiesto en el Estudio Global sobre el Gran Eje FERRMED que se está llevando a cabo, **el corredor Mediterráneo, en toda su extensión debe disponer de una línea AVE para trenes de Alta Velocidad para pasajeros 300-350 km/h, y de otra, también en doble vía, para trenes de mercancías** y de pasajeros circulando estos últimos a una velocidad media compatible con los trenes de mercancías, con los que debe compartir el mismo criterio de prioridad.

Así mismo en las grandes aglomeraciones urbanas con tráfico importante de cercanías como es el caso de Barcelona, Valencia, Murcia y Málaga hay que disponer, además, de circunvalaciones exclusivas para los trenes de mercancías.

Como Asociación de carácter intersectorial, creada a iniciativa del mundo empresarial, se considera que la ejecución prevista mejora la competitividad europea y se ajusta a la realidad y exigencias de la economía global, y potencia sin duda la actividad del Mediterráneo Occidental, además de conseguir un desarrollo más sostenible. Ofrece, pues, un sentido integrador de la Unión Europea.

El Gran Eje FERRMED en su conjunto incide sobre más del 50% de la población y más del 60% del PIB de la Unión Europea, lo que concreta la trascendencia del proyecto.

Del mismo se espera la definición de una red ferroviaria de mercancías de alta prioridad a nivel europeo, en la que el Eje Mediterráneo será una pieza clave en toda su extensión, desde la frontera francesa hasta Algeciras y Cádiz pasando por Murcia.

Es ahí donde las inversiones llevadas a cabo pueden repercutir en una mayor proporción a la creación de riqueza a nivel nacional y contribuir a mitigar la crisis económica actual e incluso prevenir y amortiguar situaciones difíciles futuras.

Por esta razón, solicitamos así mismo que se proceda a acelerar los trámites de todo tipo para que una doble línea de ancho UIC se extienda a lo largo de todo el Eje no más tarde de 2017.

Remitir al Gobierno de España la petición motivada, técnica y económicamente, en defensa del Gran Eje de FERRMED, tanto para adecuar el plan de inversiones que le es propio, como para, aprovechando el tiempo de la Presidencia de la Unión Europea (1 enero 2010 al 30 de junio 2010), se apruebe el Corredor Mediterráneo, en toda su extensión, como Proyecto Prioritario de la Unión Europea.

Las intervenciones de Joan Amorós y Ángel Martínez, entre otros de FERRMED en Bruselas, en defensa del Corredor ferroviario del mediterráneo han sido muchas, la que sigue corresponde a la mi intervención en la Jornada del 6 de marzo 2013.

Jornada Distinguidas Autoridades. Señoras y Señores:

Como todos ustedes conocen, **el corredor ferroviario del Mediterráneo** transcurre en España por el Arco Mediterráneo, un área socioeconómica que representa en torno al cincuenta por ciento de la Población y del Producto Interior Bruto español, a la vez que, una gran área turística y el principal productor de frutas y hortalizas.

El corredor ferroviario del mediterráneo, es más que un corredor, es un eje vertebrador del territorio, fe intercomunicación entre el norte y el sur de Europa, conectando todos los puertos de la fachada mediterránea, que pueden y deben conformarse como la puerta de Europa, ya que por el Mediterráneo pasa el mayor tráfico marítimo del mundo, y servir además, de puente con el continente africano, cuyo despegue y desarrollo es fundamental para todos nosotros.

Las Comunidades Autónomas de Murcia, Valencia y gran parte de Andalucía, son las principales zonas productoras de frutas y hortalizas con destino a los distintos países europeos, y precisan, no solo reducir los tiempos de transporte, si no su excesiva, y casi total dependencia del transporte por carretera, lo que supone un claro riesgo, y a la vez, de creciente preocupación de los distribuidores europeos.

El transporte por carretera, está afectado por el incremento del precio de los combustibles, los impuestos medioambientales, o la euroviñeta, al que se suman las rígidas regulaciones sobre los tiempos de conducción.

El Corredor ferroviario del Mediterráneo para las mercancías, en ancho europeo, desdoblado y electrificado, es la alternativa que permitirá que nuestros productos estén en los principales mercados europeos, más pronto, con mejor calidad y frescura y a precios más moderados, lo que favorecerá a millones de consumidores europeos y la posibilidad de llegar hasta destinos más lejanos.

Las Comunidades de Valencia, Andalucía y Murcia en 2012 enviaban a la Unión Europea 3.687.721 toneladas de productos hortícolas: Berenjenas, calabacín, pepinos, lechugas, patatas, pimiento, tomate, entre otros, y 5.739.277 toneladas de frutas, fresas, naranjas, melón, melocotón, sandía y nectarina, entre otras. En total se enviaban 9.426.998 toneladas, el 84.83% del total de España.

Los principales consumidores de nuestras frutas y hortalizas en 2012, han sido Alemania con 2.6 millones de toneladas, Francia con 2.1 millones de toneladas, Reino Unido con 1.2 millones de toneladas, los Países Bajos con 970 mil toneladas, Italia con 666 mil toneladas y Polonia con 577 mil toneladas.

Como prácticamente todo el transporte de estas productos perecederos se hace por camión, para su transporte se han precisado de 471.350 camiones en el año 2012, o sea de 9.064 camiones semanales, con la consiguiente presión sobre las carreteras y autovías, y además, una gran parte de estos camiones vuelven de vacío.

Si el transporte se hubiera hecho por ferrocarril, habría precisado de 10.885 trenes de 750 metros, o lo que es lo mismo de 209 trenes semanales. Con la consiguiente ventaja, tanto en coste, como en la reducción de gases contaminantes, dado que el ferrocarril es diez veces menos contaminante que el camión, lo que conllevará una muy importante reducción en el total de CO2 emitido a la atmósfera

Si consideramos los envíos de frutas y hortalizas de Murcia, Valencia y una gran parte de Andalucía que conecta directamente con el Corredor Mediterráneo, tendríamos que la Región de Murcia enviaba en 2012 1.047.661 toneladas de productos hortícolas, lo que supondría 74.833 unidades de carga de 26 palet, y 1.121.754 toneladas de frutas lo que supondría 50.989 unidades de carga de 26 palet, lo que supondría desde la Región de Murcia del envío de 2.516 trenes de 750 metros al año, lo que supone 48 trenes semanales.

La Comunidad Valenciana enviaba 621.596 toneladas de hortalizas lo que supone 44.400 unidades de carga de 26 palet, y 3.578.552 toneladas de frutas lo que equivale a 182.661 unidades de carga de 26 palet, en

total la comunidad Valenciana envió el equivalente a 3.828 trenes de 750 metros, o lo que es lo mismo 87 trenes semanales.

Aunque son los datos totales de Andalucía, la mayor parte corresponde a Almería, Granada, el total de los envíos en productos hortícolas ascendió a 2.018.464 toneladas, y a 1.038.971 toneladas las frutas, en total 3.057.435 toneladas que equivalen a 3.828 trenes de 750 metros año, 74 trenes semanales de 750 metros.

Es evidente, que en el Arco mediterráneo español, no solo se producen productos hortícolas, sino que cuenta con una potente industria alimentaria, química, plásticos, producción de combustibles, metalmecánica y automóviles, sectores y actividades que con la puesta en marcha del ferrocarril mejoraran su capacidad logística y competitiva.

Permítanme antes de concluir, resaltar un aspecto fundamental de este corredor, la conexión con todos los puertos de la fachada mediterránea que conformaran con esta infraestructura a España como nodo logístico internacional y puerta de Europa, y además de puente con el norte de África, evidenciando la transcendencia de este corredor, como uno de los principales ejes transeuropeos.

Por ello es fundamental que el *corredor ferroviario de mercancías del mediterráneo*, se desarrolle con la máxima prioridad y conforme a *los estándares ferrmed, con trenes de hasta 1.500 metros de longitud y 5.000 toneladas de peso*, lo que le permitirá ser la vía para el transporte de frutas y verduras, y conllevará la reducción en el coste de transporte, a la vez que una muy importante mejora medioambiental.

Muchas gracias, Ángel Martínez. Miembro de la Junta Directiva de FERRMED

El corredor mediterráneo para las mercancías parado en Monforte ha de continuar hacia la Región y andalucita conforme al acuerdo del 6 de marzo de 2020.

El Corredor ferroviario del mediterráneo no es el AVE. Es mucho más. Es un vector. Un VECTOR generador de riqueza al integrar, al realizarse con dos corredores entre la frontera y Algeciras, uno para Personas: Cercanías, Media Distancia y Larga Distancia y otra para las mercancías. Conecta los diferentes medios de transporte mediante las estaciones intermodales. Articula la conexión directa del corredor mediterráneo con el centro y norte peninsular con los ejes históricos, Valencia, Alicante, Murcia y Almería es fundamental para el transporte de pasajeros y para el transporte de mercancías.

El AVE en el tramo Alicante-Elche-Orihuela-Murcia, NO ES DEL CORREDOR CON MADRID, como se puede constatar en los mapas que siguen, es el corredor mediterráneo para ir y venir a Alicante, Valencia, Barcelona, Madrid, Almería y o Granada y Cartagena cuando esté concluido, pero LA CONEXION DIRECTA CON ALBACETE Y MADRID está claramente recogida en los anexos I y II del PITVI, con su ejecución entre los años 2012-2024, pero iniciamos el año 2025 y aún no hay proyecto ni previsión económica para su realización a pesar de disponer de los Fondos europeos que contribuirían definitivamente a su realización a pesar de todos los compromisos contraídos con la Región.

El proyecto inicial del corredor de Alta Velocidad del corredor Mediterráneo, en el tramo Alicante y Murcia, se realizaba con dos líneas en ancho internacional y pasaba por debajo del trasvase Tajo-Segura, pero, mediante reformados, ADIF sustituyó la línea de ancho internacional a partir de San Isidro y la transformó en línea de ancho ibérico (en estos momentos solo hay una línea de alta velocidad con Alicante), y de pasar la línea por debajo del trasvase pasó a ir por encima del trasvase lo que conlleva durante este tramo pendientes muy elevadas ya que parte de la estación soterrada de Orihuela y sin continuidad comienza a ascender.

Ahora, al parecer, lo que plantea ADIF entre Alicante y Murcia, es volver a la doble línea de alta velocidad entre San Isidro y Murcia, BOE-B-2025-27742 Anuncio del ADIF-AV, por el que se somete a información pública, a efectos de declaración de la necesidad de ocupación, el "Proyecto de Cambio de Ancho del Tramo San Isidro-Murcia y de la Remodelación de la Variante del Reguerón del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia".

Lo que conllevaría por tanto que la línea del AVE llegue a la Región como estaba proyectada inicialmente, y que las cercanías entre Alicante y Murcia al pasar por el túnel de Elche lo hacen en vía en ancho ibérico hasta San Isidro, por lo que para llegar a Murcia o ir de Murcia a Alicante en cercanías habrá que hacer trasbordo de un tren a otro, entre la línea del AVE en San Isidro a la actual hacia Crevillente, que es vía única en ancho ibérico, y que pasa por el túnel del centro de la ciudad de Elche, *y por tanto pretendería*

que tanto las Cercanías como las MERCANCIAS pasen por este corredor acabando en Alicante la doble línea del corredor Mediterráneo.

Al parecer la Generalitat Valenciana ha llegado a un acuerdo con el Ministerio y la línea de mercancías actualmente parada en **Monforte** continuará hasta el puerto de Alicante. Y que la continuidad hacia la Región, lo que pretende ADIF es utilizar la actual línea por el túnel de Elche hasta San Isidro y **en la línea del AVE añadir un tercer carril para las mercancías, que pasarían por la estación soterrada del Carmen**, que también ha reducido las líneas de entrada y salida del proyecto original.

De llevarse a cabo la pretensión de ADIF conllevaría de hecho acabar con la continuidad real del corredor ferroviario para las mercancías, una propuesta que es preciso cambiar y realizar conforme a la propuesta de los empresarios del 6 de marzo de 2020, como recoge el mapa, y el propio concurso publicado en el BOE para la continuidad del corredor mediterráneo de mercancías en paralelo a la A-7 (BOE del 8 de noviembre de 2011 publicaba el anuncio del estudio “*Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e infraestructuras, Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se anuncia la licitación, por el procedimiento abierto, varios criterios de adjudicación, del contrato de servicios para la redacción del "Estudio de viabilidad de una línea de uso exclusivo de mercancías entre Murcia y Monforte del Cid"*”).

La Región necesita que se haga realidad la continuidad del **CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO PARA LAS MERCANCIAS**, como parte integrante del GRAN EJE FERRMED, actualmente parado en Monforte en paralelo a la A-7 como se recoge en el estudio publicado en el BOE por el Ministerio, así como en el estudio realizado por FERRMED.

El FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimisation in the EU., ha analizado los volúmenes de transporte en los cerca de 80.000 kms., de la red de corredores definidos por la CE, e identificado los “hubs” logísticos más importantes, así como analizado las características y la eficiencia de las terminales intermodales, a través de la definición de los escenarios de tráfico futuros con la investigación de los cuellos de botella previsibles, el Estudio ha sido presentado al equipo de la Presidenta de la Comisión Europea *Úrsula Von der Leyen*.

Entre las conclusiones del Estudio se concreta la necesidad de un nuevo concepto de terminal intermodal, así como el cálculo de necesidades en líneas ferroviarias adicionales y material rodante, el desarrollo de un nuevo sistema de gestión integrada del tráfico carretera-ferrocarril (+FIRRT), así como del impacto socioeconómico y medioambiental que conlleva, y cuyas principales conclusiones son:

1).- Que invirtiendo en 18.000 Km., (corredores que aparecen en el mapa en **color azul**) solo con el 23,00% de la red de los 80.000 Km., de los corredores definida por la UE., se obtiene el 101,00% de los resultados, ligeramente positivos en un 39,00% de la red y negativos en los restantes 38,00%. En el trazado de dicha red ha quedado incluida, por su importancia en el transporte, **la Región de Murcia (como se puede constatar en el mapa la llegada de la línea azul)**, al que se sumará el puerto de el Gorguel, como puerta de entrada por el sur a la Unión Europea, vital para el desarrollo de la Región y fundamental para España.

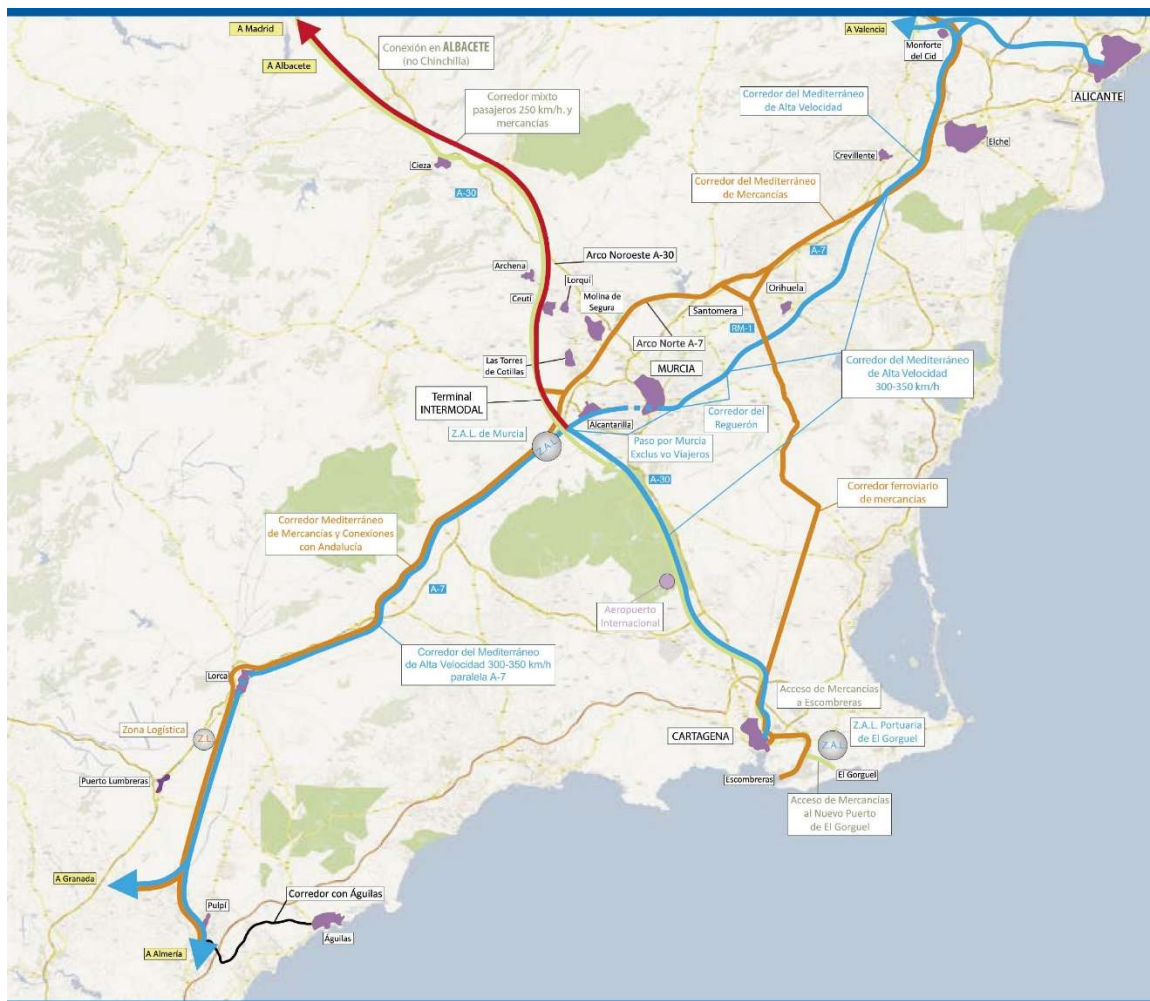
Mapa con la priorización en colores de los grandes corredores europeos según el estudio de FERRMED



Fuente: FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimisation in the Unión Europea 2023

La incorporación de la Región a los grandes ejes de comunicaciones y singularmente ferroviario, ha sido una demanda reiterada permanentemente por la Sociedad Civil y por el Gobierno regional, y singularmente por los Empresarios y Sindicatos y reiterado en el *ACUERDO del 6 de marzo de 2020*, (el mapa sigue a continuación y el informe completo incluyendo la carta al Presidente del Gobierno se acompañan como anexos) firmado por CROEM, SINDICATOS: UGT Y CCOO, Y FERRMED, y que contó con el respaldo del Consejo Económico de Social de la Región (CES), así como el de los principales Colegios Profesionales de la Región y los partidos PP, CIUDADANOS Y VOX y que fue remitido al Presidente del Gobierno de España, cuyo jefe de Gabinete nos comunicó su recepción y su traslado al Ministerio para su conocimiento y efectos, la urgente continuidad a partir de Monforte del en paralelo a la A-7 y que a la altura de Santomera se bifurque en paralelo a la RM1 hacia Alquerías conectando con el actual corredor con Cartagena.

Continuando por el arco norte de la A-7 y al norte de Murcia conectar con el corredor con Albacete y continuar hacia Lorca en paralelo al corredor del AVE de manera que en Lorca se bifurca en corredores mixtos hacia Almería y hacia Granada (anexo I y II del PITVI 2012-2024), para que el corredor mediterráneo sea una realidad desde la frontera hasta Algeciras y conecte todos los puertos del mediterráneo, entre ellos el nuevo **puerto de el Gorguel** y haga de esta zona una de las áreas logístico-portuarias más importantes del mediterráneo. **LO QUE CONLLEVA QUE LAS MERCANCIAS NO PASEN POR LA ESTACIÓN SOTERRADA DEL CARMEN SEA CUAL SEA SU ORIGEN O DESTINO.**



Fuente: Acuerdo 6 de marzo de 2020.- LOS CORREDORES FERROVIARIOS

Corredor Murcia-Albacete-Madrid

La necesidad del corredor ferroviario directo Cartagena-Albacete-Madrid es vital para la Región y Almería, y para las poblaciones de su recorrido, y debe llevarse a cabo con toda urgencia conforme se recoge en el PITVI 2012-2024 anexos I y II, desdoblado y electrificado en ancho europeo para pasajeros a 250 km/h y un tercer hilo para las mercancías, y al pasar Pozo Cañada el corredor de pasajeros sigue paralelo a la A-30 hasta la estación de Albacete y las mercancías continúan por el corredor actual hasta Chinchilla.

NECESIDADES URGENTES QUE ES PRECISO AFRONTAR Y CONSEGUIR

AVE con Cartagena

Es preciso no solo acelerar las obras en ejecución sino que el proyecto encargado para el túnel de la sierra de Altahona se realice con dos vías y no con una como está planteado.

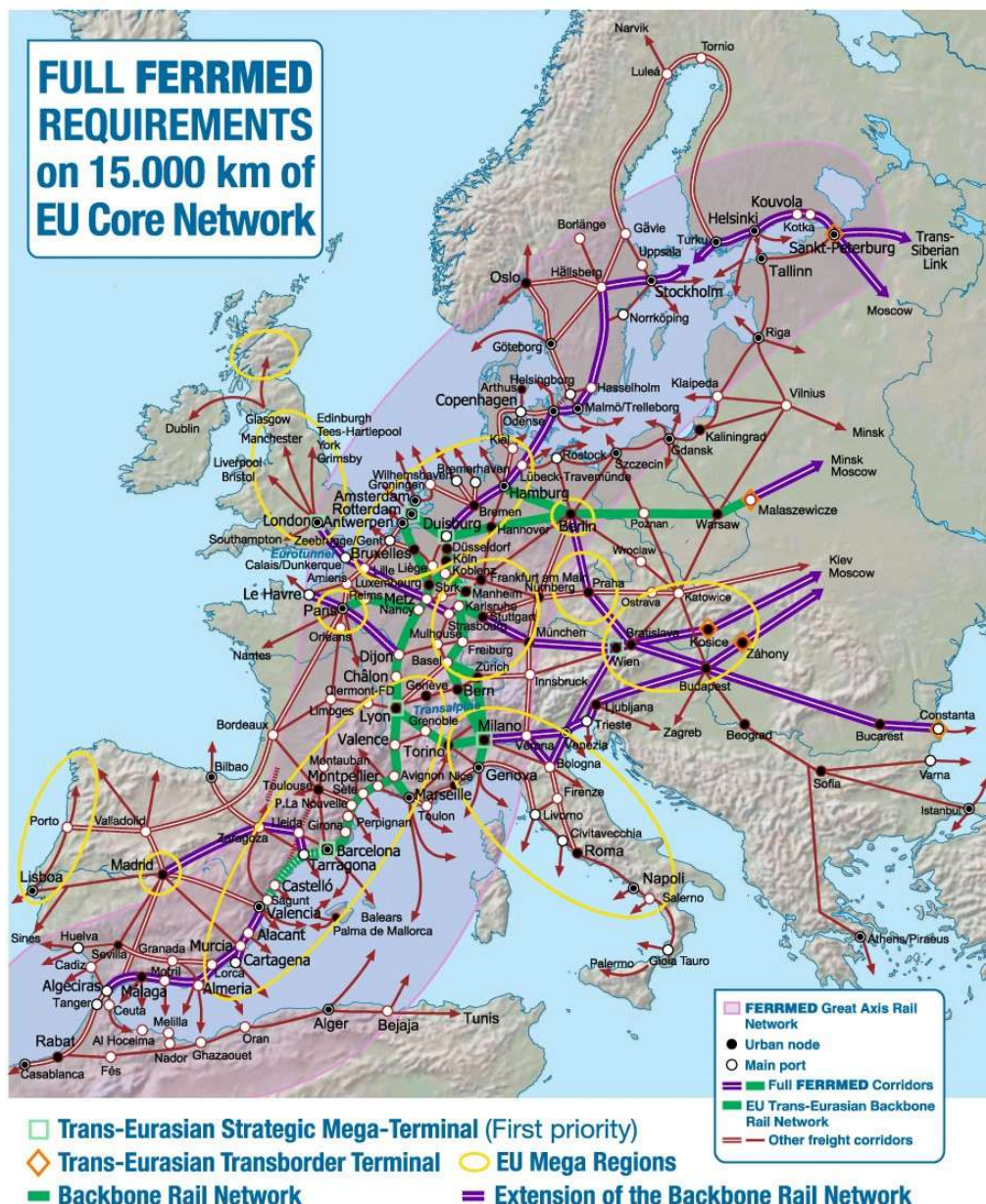
Que la línea actual de ancho ibérico se quede para las mercancías

Corredor mediterráneo

AVE.- Acelerar las obras para su llegada a Lorca y Almería y sacar a concurso la realización del corredor mixto con Baza y Granada. Utilización de la línea de alta velocidad para las **cercanías** para evitar el trasbordo que conllevaría en San Isidro la confluencia de la actual línea en ancho ibérico con Elche y la nueva del AVE en ancho europeo.

MERCANCIAS.- Continuidad del Corredor ferroviario del mediterráneo para las mercancías desde la frontera hasta Algeciras con doble línea como ha reiterado FERRMED, el corredor sigue parado en

Monforte por lo que es preciso continúe hacia la Región en paralelo a la A-7, a la altura de Santomera se bifurca hacia Cartagena en paralelo a la RM1, para su conexión con la línea actual a la altura del Reguerón, continua en paralelo al arco norte de la A-7 para conectar al norte de la ciudad de Murcia con el corredor con Albacete y seguir al norte de Alcantarilla en paralelo a la línea del AVE hasta Lorca en que se integra en los corredores mixtos hacia Almería y Granada recuperando la conexión del Levante con Andalucía, como parte fundamental del GRAN EJE FERRMED, como se puede constatar en el mapa que sigue:



Corredor Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid (recogido en el PITVI 2012-2024 Anexos I y II)

El desdoblamiento y electrificación en ancho europeo para pasajeros a 250 km/h y un tercer hilo para las mercancías del corredor Murcia-Albacete es extremadamente urgente su realización, teniendo en cuenta que al pasar Pozo Cañada el corredor de pasajeros debe seguir en paralelo a la A-30 hasta la estación de Albacete y las mercancías continúan por el corredor actual hasta Chinchilla.

La sociedad de la Región de Murcia precisa de un mayor compromiso dando un paso adelante para juntos conseguirlo, la región no puede, ni debe, continuar en la actual situación de olvido permanente.

Ante la situación en que se encuentra la Región a que esperan las Universidades para reafirmar su compromiso y su trascendencia para el desarrollo social y económico. Consejo Económico y Social,

Cámaras de Comercio, Colegios profesionales, Sindicatos y Empresarios, sabedores de que conseguirlo solo será posible desde la unidad y en consenso.

Conseguirlo y cambiar esta situación solo será posible poniendo en valor todo el potencial de desarrollo con que cuenta la Región, y para ello se precisa desde el dialogo y el consenso para concretar un PACTO POR LA REGION, entre el Gobierno regional y los Partidos Políticos, con la participación de Sindicatos y Empresarios, para en primer lugar alcanzar un acuerdo con el Gobierno de España, para la realización de las *infraestructuras conforme al acuerdo del 6 de marzo de 2020, incluido el Gorguel*, y un **Plan de Actuaciones**, con objetivos, plazos y medios para atraer Talento e Inversores, creando empleo y riqueza al poner en valor todas las potencialidades de la región y muy singularmente en ña Industria y en el **sector de los Servicios donde la Región cuenta con un gran margen para su desarrollo.**