

EL FERROCARRIL CONFORME AL ACUERDO DEL 6 DE MARZO DE 2020, UNA NECESARIA OPORTUNIDAD PARA EL DESARROLLO DE LA REGION DE MURCIA

NOTA de la situación actual del ferrocarril, a la Junta Directiva de CROEM, 17 de noviembre 2025

Han pasado más de cinco años desde que el 6 de marzo de 2020, esta Confederación de Organizaciones Empresariales CROEM, junto los Sindicatos UGT y CCOO, FERRMED y el CES, así como los partidos políticos PP, VOX y Ciudadanos, y los principales colegios profesionales, acordaron dirigirse al Presidente del Gobierno de España solicitando que acabara la penalización a la Región con el continuo retraso en su incorporación a los grandes ejes de comunicaciones y se programará la inmediata realización de los corredores ferroviarios y la declaración de interés nacional del nuevo puerto de el Gorguel y su envío a Bruselas.

El nuevo puerto del Gorguel, destinado al transporte de container y cargas rol-on / roll-off, con capacidad para 3,5 millones de contenedores al año, y un calado de 22 metros permitirá, además, el atraque de los megabuques, y reforzará la capacidad portuaria y logística de la fachada mediterránea y su competitividad, como alternativa a los puertos del norte de Europa, al contar con una situación estratégica en el Mediterráneo, responde plenamente a los criterios de la Unión Europea.

El potencial de creación de empleo del nuevo puerto del Gorguel para container, según los informes supondría entre 30.000 y 60.000 empleos. La puesta en el mercado marítimo-portuario global del nuevo Puerto de El Gorguel, constituye una oportunidad de gran alcance estratégico para la Región de Murcia y muy especialmente para el sistema portuario español. Un puerto fundamental para la Región y para España por lo que es preciso que el Gobierno de la Región de Murcia confirme, como le pidió la Ministra, la retirada de Barlomar y la fundamental importancia y urgencia del GORGUEL.

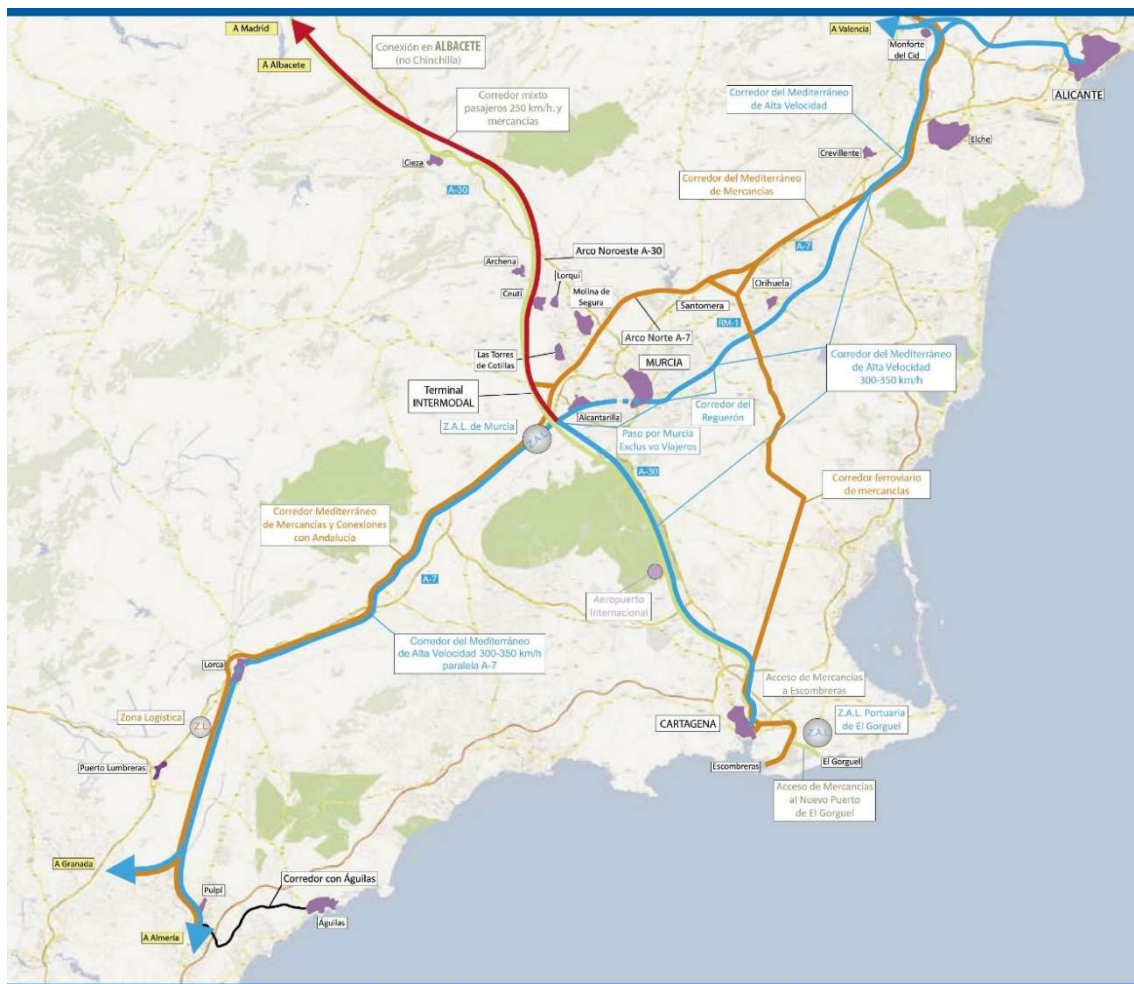
AL DIA DE HOY

Al día de hoy seguimos esperando que el Gobierno de España declare de interés nacional el nuevo puerto de el Gorguel, vital para la Región y fundamental para España en la fachada mediterránea conjuntamente con Valencia y Algeciras, frente la competencia de los puertos de Marruecos y los del norte europeo, frente a los cuales contamos con la ventaja de una reducción de tiempo de dos a tres días y una gran ventaja medioambiental al poder trasladar los contenedores por el ferrocarril.

A la Región el 20 de diciembre de 2022, llegaba el AVE por el Corredor mediterráneo, mucho tiempo después de que llegara a Alicante y Valencia, incumpliendo el Acuerdo de San Esteban que obligaba su llegada a todas las capitales al mismo tiempo, está en obras el AVE con Cartagena, Lorca y Almería, pero siguen sin proyecto la conexión con Baza-Granada y el corredor vital para la Región con Albacete, para su conexión directa con Madrid, como tienen el resto de las capitales del Arco Mediterráneo Español y su conexión portuaria, todo ello recogido en el PITVI 2012-2024, anexos I y II.

El corredor del mediterráneo para las mercancías sigue parado en Monforte a pesar del estudio informativo para su continuidad publicado en el BOE en 2011, y ADIF sigue pretendiendo su no continuidad y que las mercancías pasen por debajo de la estación soterrada del Carmen, una situación inaceptable y que ha de corregirse con la programación y realización de la continuidad del corredor ferroviario para las mercancías en paralelo a la A-7 hasta Santomera en que se bifurca hacia Cartagena en paralelo a la RM1 y continuar hacia el norte de la ciudad de Murcia donde conecta con el corredor con Albacete y continuar en paralelo al AVE hacia Lorca en donde se bifurca en líneas mixtas hacia Almería y Baza-Granada para llegar como está previsto hasta Algeciras, conectando todos los puertos de la fachada mediterránea, entre ellos el nuevo puerto de el Gorguel.

El escrito con toda esta documentación (que se acompaña también como anexo) fue remitido a la Presidencia del Gobierno que confirmo su recepción y su envío al Ministerio, pero hasta la fecha esta ha sido la única respuesta y la Región de Murcia sigue perdiendo oportunidades en desventaja con la Comunidad Valenciana que cuenta con todos estos corredores.



Fuente: Acuerdo 6 de marzo de 2020 y Consejería de Obras Públicas del Gobierno regional

Situación actual

AVE CARTAGENA

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 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.

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



Fuente: ADIF

CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO

El Corredor ferroviario del mediterráneo no es el AVE, es mucho más. Es un vector generador de riqueza y debe realizarse conforme al proyecto inicial, con dos corredores entre la frontera y Algeciras, uno para Personas: Cercanías, Media Distancia y Larga Distancia y otra para las mercancías. Este corredor conecta todos los puertos de la fachada mediterránea y 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"*).

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 (+FIRIRST), 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 CONTINUIDAD DEL CORREDOR FERROVIARIO DEL MEDITERRÁNEO PARA LAS MERCANCÍAS ACTUALMENTE PARADO EN MONFORTE.

Es urgente y absolutamente necesario la continuidad del corredor ferroviario del mediterráneo para las mercancías actualmente parado en Monforte, 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 MERCANCÍAS NO PASEN POR LA ESTACIÓN SOTERRADA DEL CARMEN SEA CUAL SEA SU ORIGEN O DISTINO.**

CORREDOR CARTAGENA-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.

CONCLUSIONES

- 1) Que es absolutamente necesario que el Ministerio acelere la realización del AVE con Cartagena, y que todo su recorrido sea con doble línea incluido el túnel de la sierra de Altahona. Y el mantenimiento de la línea actual para las mercancías.
- 2) El desdoblamiento y electrificación en ancho europeo del corredor ferroviario Murcia-Albacete, para 250 Km/h, para pasajeros y un tercer hilo para mercancías, pasado Pozo Cañada las mercancías continúan por el actual corredor hasta Chinchilla y la línea para pasajeros continua en paralelo a la A-30 hasta la estación de Albacete y hacia Madrid. PITVI 2012-2024 anexos I y II.
- 3) Acelerar la realización del corredor del AVE con Lorca y Almería, y recuperar el corredor con Baza-Granada, como recoge el PITVI 2012-2024 anexos I y II.
- 4) La continuidad del corredor ferroviario del mediterráneo para las mercancías, actualmente parado en Monforte, en paralelo a la A-7, hasta Santomera en que se bifurca hacia Cartagena incorporándose en el Reguerón a la línea actual, el corredor continua a partir de Santomera en paralelo al Arco Norte, conectando con el corredor con Albacete (CON LO QUE NINGUNA MERCANCIA PASARÁ POR LA ESTACION SOTERRADA DEL CARMEN) y continuando en paralelo a la línea del AVE hacia Lorca en donde se integra en los corredores mixtos hacia Almería y Baza-Granada, para cumplir el objetivo necesario de que el corredor conecte Algeciras con la frontera, incorporando todos los puertos de la fachada mediterránea, incluido el nuevo puerto de el Gorguel.
- 5) Que el Gobierno de España declare de Interés nacional el nuevo puerto de el Gorguel y lo envíe a Bruselas para que indiquen las compensaciones necesarias para su realización.

Angel Martinez, noviembre de 2025