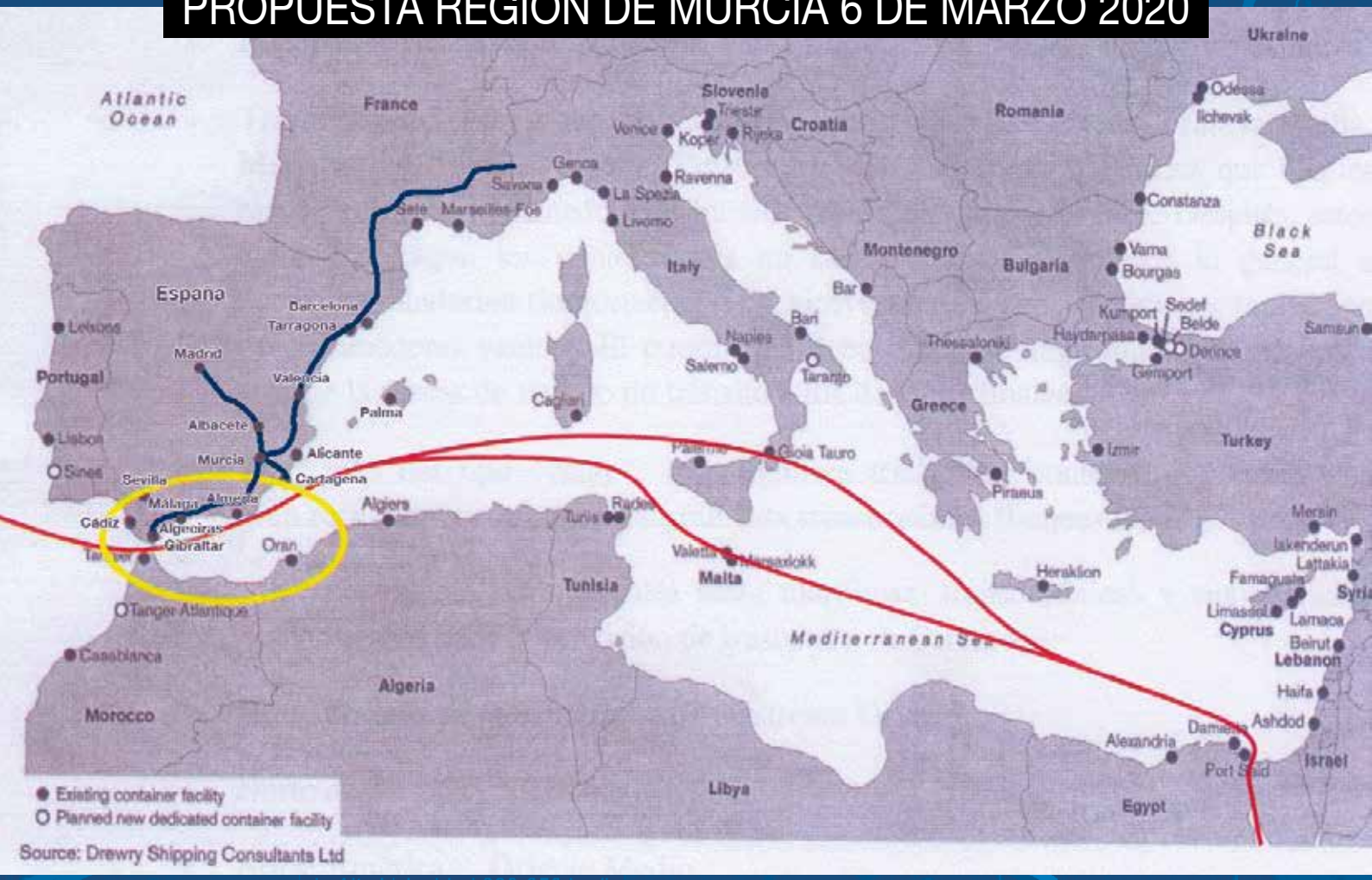
LOS CORREDORES FERROVIARIOS
FUNDAMENTALES PARA EL DESARROLLO REGIONAL

PROPUESTA REGIÓN DE MURCIA 6 DE MARZO 2020



La Región de Murcia se encuentra en una posición geoestratégica clave en las rutas de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo, entre Europa y África, y en las rutas continentales entre América, Europa y Asia, y forma parte del área de mayor desarrollo de la Unión Europea: el Arco Mediterráneo. Con el nuevo **puerto de El Gorguel** para containers, el puerto de Escombreras para graneles, el **Aeropuerto Internacional**, las **ZAL de Cartagena y Murcia** conectada por autovías, la realización de los **Corredores ferroviarios para mercancías del Mediterráneo** y el **centro peninsular a través del Corredor Cartagena-Murcia-Albacete** (no Chinchilla), la Región de Murcia se convertirá en una de las Terminales Intermodales más importantes del Mediterráneo.

CROEM CONFEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

Cámara Murcia

En FERRMED cumplimos quince años, desde que comenzamos la andadura para que el CORREDOR MEDITERRÁNEO fuera incluido como prioritario en la Red Transeuropea, reconociendo la realidad y trascendencia de uno de los ejes de comunicaciones más importantes de la Unión. A este proyecto se sumaba en la Región la Autoridad Portuaria de Cartagena, que designó como representante a Ángel Martínez consejero de la misma. En sus locales mantuvimos una de las primeras reuniones de nuestra organización que estaba en sus comienzos, a ella también se sumaron las organizaciones empresariales de la Región, las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, y contamos con el total apoyo del Gobierno regional presidido en aquel momento por Ramón Luis Valcárcel.

Han pasado quince años y hoy el CORREDOR MEDITERRÁNEO no sólo está reconocido como prioritario por parte de la Unión, sino que se conforma como uno de los fundamentales, al integrar a todos los puertos de la fachada mediterránea para la entrada a la Unión Europea, ganando tres días con relación a los puertos del Norte. Pero la Región de Murcia en cuanto a su red ferroviaria sigue igual, y la paralización del corredor ferroviario de mercancías en Monforte supone un nuevo freno para su desarrollo y para la propia realidad del corredor.

Por ello, el día tres de julio de 2019, en la reunión de la Asamblea General de FERRMED, en la sede de la Autoridad Portuaria de Castellón, se planteó esta situación, acordándose reiterar al Gobierno de España que es de fundamental transcendencia la continuidad del corredor.

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

"La continuidad de este corredor ferroviario para mercancías, es fundamental para la Región de Murcia y Almería, y en su conjunto para Andalucía y España, al conectar todos los puertos de la fachada mediterránea desde la frontera con Francia hasta Algeciras, como se recoge en el estudio realizado por encargo de FERRMED".

La Asamblea acordó solicitar al Ministerio de Fomento que, con la mayor urgencia, se encarguen los proyectos para la continuidad de este fundamental corredor, que además conecta una de las áreas agroalimentarias más importantes de España y base de las exportaciones hacia el resto de Europa. Igualmente pide que se considere la existencia del Polo Energético de Escombreras, su situación geoestratégica y consecuentemente su potencialidad portuaria y logística en el Mediterráneo, que con la puesta en marcha de El Gorguel se conformará como una de las áreas más importantes de la fachada mediterránea, las ZAL, el nuevo Aeropuerto internacional y las Terminales Intermodales.

"El Corredor Ferroviario Mediterráneo requiere disponer de doble plataforma en toda su extensión. Para mercancías, se encuentra actualmente parado en Monforte (Alicante), por lo que es absolutamente necesario que el Ministerio de Fomento, proceda a la realización del proyecto y su ejecución para la continuidad de este corredor hacia Murcia, Cartagena y Andalucía, así como a su conexión con el corredor hacia Albacete de manera paralela a la A-7, como recogía FERRMED en su estudio".

"A la altura de Santomera se bifurcaría hacia Cartagena por la actual línea (que debería quedarse para las mercancías) continuando hacia el Norte de la ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor mixto hacia Albacete (lo que conllevaría el poder disponer de una TERMINAL INTERMODAL al noroeste de la ciudad) y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca, dando lugar desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y Granada. El corredor por el Este Murcia-Santomera-Cartagena evitaría que todos los trenes de mercancías, en cualquier dirección pasaran por el soterramiento de la estación del Carmen y pudieran de esta forma, continuar hacia Albacete, Lorca y Andalucía)".

Joan Amorós
Presidente de FERRMED
Bruselas, febrero de 2020

LAS INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD, FUNDAMENTALES PARA EL DESARROLLO REGIONAL

Está ampliamente constatado que las infraestructuras inducen a incrementos de productividad en las actividades productivas, y en la medida en que se dispone también de energía, inducen a 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.

LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SON BÁSICAS PARA EL DESARROLLO, POR ELLO LA PUESTA EN MARCHA DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA CON MADRID, A TRAVÉS DEL CORREDOR NATURAL POR CIEZA ALBACETE (NO CHINCHILLA), ES DE ABSOLUTA PRIORIDAD PARA LA REGIÓN DE MURCIA Y ALMERÍA

Es necesario y urgente realizar la conexión en **Alta Velocidad con Cartagena por el corredor central**, tal y como se acordó con el Ministerio de Fomento, **conectando con el aeropuerto regional,** haciéndolo más operativo y cercano, a la vez que se aceleran las obras de la **Alta Velocidad en el Corredor Mediterráneo**, entre las ciudades de Alicante y Murcia y su continuidad hacia Lorca y Andalucía.

La conexión ferroviaria de la Región, de sus puertos y zonas logísticas con el centro y Norte peninsular es absolutamente prioritaria. Es necesario, por tanto, que el Ministerio de Fomento, tal y como se recoge en el PITVI, ponga en marcha con absoluta prioridad los proyectos para la **realización del corredor ferroviario, por Cieza, con Albacete (no Chinchilla), como corredor mixto, desdoblado y electrificado, para pasajeros a 250 km/hora y**

para mercancías, acercando Cartagena y toda la Región al centro y Norte peninsular, a través de este histórico y fundamental corredor para la Región y Almería.

Así como la continuidad del Corredor Ferroviario del Mediterráneo para mercancías, hoy parado en Monforte, en paralelo a la A-7, llegando a Santomera se bifurcaría hacia Cartagena, sus puertos y polo energético, por la actual línea (que debe quedarse para las mercancías*) y hacia el Norte de la ciudad de Murcia, donde convergería con el corredor hacia Albacete, lo que conllevaría el poder disponer de una TERMINAL INTERMODAL al Noroeste de la ciudad, y seguir paralelo a la variante de la A-7 hacia Lorca, dando lugar desde allí, a los corredores mixtos hacia Almería y Granada.

** El corredor por el Este Murcia-Santomera-Cartagena evitaría que todos los trenes de mercancías, en cualquier dirección, pasaran por el soterramiento de la estación del Carmen y pudieran, de esta forma, continuar hacia Barcelona, Albacete, Lorca y Andalucía.*

ACUERDO CROEM Y SINDICATOS

CROEM

UGT Región de Murcia

CCOO comisiones obreras Región de Murcia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Murcia, 8 de noviembre de 2019

José María Albarracín Gil Presidente de CROEM	Antonio Jiménez Sánchez Secretario General de UGT de la Región de Murcia	Santiago Navarro Meseguer Secretario General de CC.OO. Región de Murcia

ACUERDO DEL CESRM

LOS CORREDORES FERROVIARIOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CESRM
Consejo Económico y Social
de la Región de Murcia

ACUERDO DEL CESRM - PUERTO DEL GORGUEL

25 años CES PARTICIPACIÓN, DIÁLOGO Y CONSENSO REGIÓN DE MURCIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CESRM
Consejo Económico y Social
de la Región de Murcia

ACUERDO DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Web: www.coiirm.es

COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE LA REGION DE MURCIA, B.O.E. número 24/1982, R.D. 3395/1981 de 27/11/81 - C.I.F.: Q-3070005-H

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

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

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

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

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

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

Murcia 25 de febrero de 2020

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

ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE LA REGIÓN DE MURCIA

COAMU COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS REGIÓN DE MURCIA

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

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

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

COAMU COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS REGIÓN DE MURCIA

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

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

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

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

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

Murcia, febrero de 2020

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

ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE PERIODISTAS DE LA REGIÓN DE MURCIA

COLEGIO DE PERIODISTAS REGIÓN DE MURCIA

FUNDACIÓN ASOCIACIÓN DE LA PRENSA REGIÓN DE MURCIA

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

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

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

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

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

COLEGIO DE PERIODISTAS REGIÓN DE MURCIA

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

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

Murcia, 27 de febrero 2020

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

ACUERDO DEL COLEGIO OFICIAL DE ECONOMISTAS DE LA REGIÓN DE MURCIA

economistas
Colegio Oficial de la Región de Murcia

ACUERDO DEL COLEGIO DE ECONOMISTAS – INFRAESTRUCTURAS REGION DE MURCIA

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

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

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

- En cumplimiento del fin social del Colegio de Economistas, su Servicio de Estudios Económicos viene contribuyendo a través de informes propios y estudios en los que, directa o indirectamente, ha participado a cuantificar y valorar el impacto que tienen determinadas dotaciones de infraestructuras en la Región de Murcia con investigadores de las Universidades de Murcia y Cartagena en un estudio que tenía por objetivo analizar los efectos económicos y sociales del nuevo puerto intermodal de Cartagena, así como la incidencia en la competitividad empresarial, y en cuyo informe final se señalaba que los frutos del pretendido proyecto de nuevo puerto dependerían en buena medida del Corredor, al afirmarse *"(…) se hace necesario desarrollar el Corredor Mediterráneo y la conexión con las ZAL previstas para aprovechar plenamente estas potencialidades."*

- Igualmente, desde 2018 elabora anualmente, en colaboración con el Consejo General de Economistas de España, el Índice de Competitividad Regional (ICREG). Dicho índice incorpora como uno de los ejes determinantes de la competitividad regional el referido a las *infraestructuras básicas* dónde se constata que la Región de Murcia tiene un claro déficit de infraestructuras básicas encontrándose entre las peor posicionadas en los indicadores de densidad de líneas de ferrocarril o stock de capital per cápita.

economistas
Colegio Oficial de la Región de Murcia

- Como se señala en la publicación del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia "*La Competitividad de la Región de Murcia. Un análisis a partir del Índice de Competitividad Regional*" (2019), en la que ha participado el Servicio de Estudios del Colegio, "*se hace preciso continuar incrementando el esfuerzo inversor regional, fundamentalmente en el transporte de personas y mercancías. La mejora de la conectividad de una región periférica como la nuestra es un factor indispensable para atraer inversiones e impulsar proyectos de desarrollo endógeno. […] sin perjuicio del impacto positivo que en la dotación de capital puedan tener proyectos, concluidos o en fase final, como el Aeropuerto internacional de la Región de Murcia Juan de la Cierva o la conexión ferroviaria de la región a través de la Alta Velocidad, es preciso redoblar los esfuerzos por parte de las AAPP en materia de inversiones (por ejemplo, en las infraestructuras ligadas al Corredor Mediterráneo o en la modernización de la red de cercanías).*"

- Recientemente, las opiniones del colectivo colegial recogidas en el Barómetro del Colegio apuntaban en esta misma dirección y, de forma explícita, focalizaban la atención en el Corredor Mediterráneo y en el Puerto de Contenedores del Gorguel. Así, ante la pregunta referida a las principales demandas que desde la Región de Murcia deberían elevarse al futuro Gobierno de España, la opción "*acometer inversiones suficientes para la conexión de la Región con el Corredor Mediterráneo*" fue señalada con una importancia "muy alta" o "alta" por casi el 90% de las/os colegiadas/os que participaron en la encuesta y más del 60% para la opción "*declarar proyecto de interés nacional la nueva terminal de contenedores en el Gorguel*"

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

Colegio Oficial de Economistas de la Región de Murcia

Murcia, 12 de febrero de 2020

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

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

Reg. Slda. 1-2020/0508

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

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

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

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

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

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

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

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

Murcia, 28 de febrero de 2020

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

ACUERDO DEL PARTIDO POPULAR DE LA REGIÓN DE MURCIA

populares
Región de Murcia

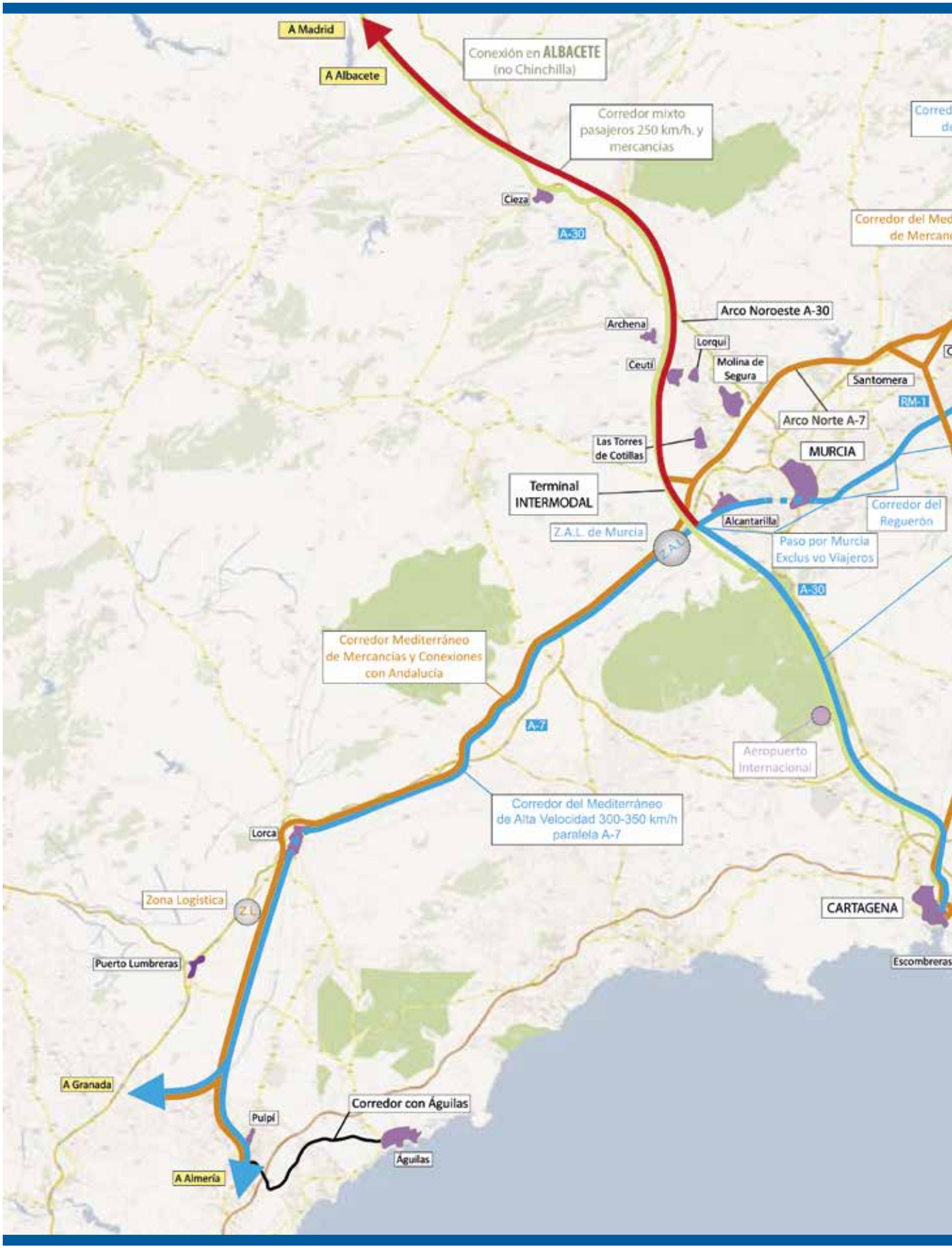
Miguel Ángel Miralles González-Conde
Secretario General

En Murcia, a 2 de marzo de 2020

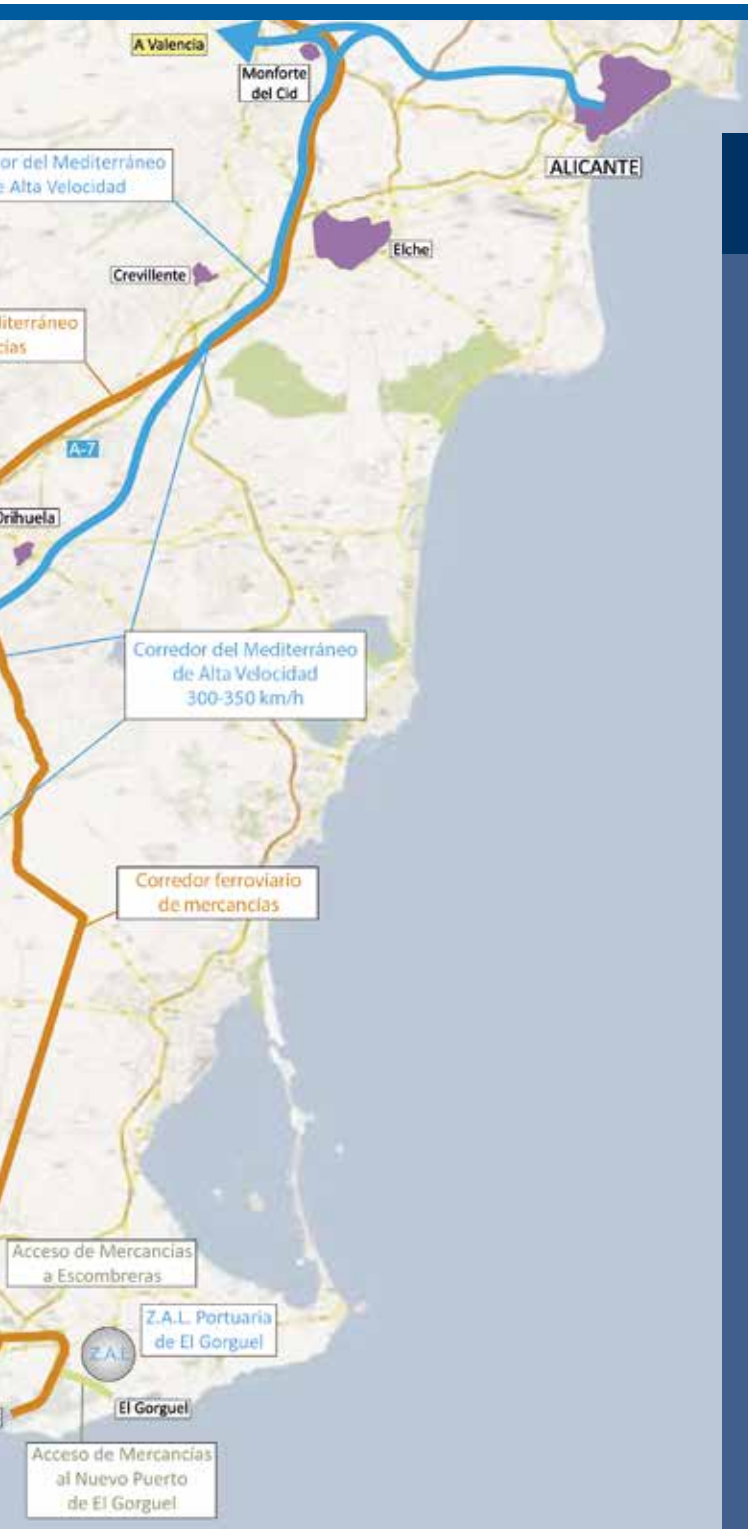
Querido Ángel

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

Sin otro particular, un cordial saludo



CROEM CONFEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE MURCIA
Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena
FERRMED



CORREDORES FERROVIARIOS

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

Corredor ferroviario Mediterráneo de Alta Velocidad hacia Murcia y Andalucía.

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

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

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

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

ACUERDO DE CIUDADANOS REGIÓN DE MURCIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Murcia, febrero 2020

ACUERDO DE VOX REGIÓN DE MURCIA

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

José Ángel Antelo, presidente VOX Murcia Provincia

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

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

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

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

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

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

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

Murcia, febrero 2020

LA REGIÓN DE MURCIA Y SU ACCESIBILIDAD EXTERIOR

La Región de Murcia está situada en el Arco Mediterráneo Español, el área de mayor potencialidad de crecimiento, y cuenta con una total accesibilidad exterior a los grandes ejes de comunicaciones. La puesta en marcha del Aeropuerto Internacional la conforman, además, como una importante oportunidad inversora. A pesar de ello, el continuo retraso en la realización de las infraestructuras de comunicaciones, aeropuerto, nuevo puerto de El Gorguel,y singularmente las ferroviarias, han condicionado y siguen condicionando su desarrollo. El establecimiento de compromisos con fechas para su realización conllevará recuperar su poder de atracción, y ello sólo será posible con un gran acuerdo regional y con el Estado.

La población de la Región representa el 3.17% del total nacional. El total de ocupados, según la EPA al finalizar 2019, era de 611.900, y el total de parados, de 117.200, lo que representa el 3.67% del total nacional. La tasa de paro era del 16.08%, y la media nacional del 13.78%; mientras la tasa de actividad era del 59.64% y la nacional del 58.64%. El Producto Interior Bruto regional en 2018 era de 31.258.6 millones de euros, el 2.59% del total nacional, y somos por PIB la undécima economía de España. El PIB per cápita en la Región es de 21.134 euros, el 81.74% de la media nacional de 25.854 euros. El crecimiento del PIB en la Región en 2018 ha sido del 1.5% por debajo de la media nacional del 2.60%.

La deuda pública de la Región en el tercer trimestre de 2019 era de 9.886 millones de euros, lo que representa el 30.60% del PIB; y la deuda por habitante de 6.645 euros. La principal razón de este endeudamiento está en la menor financiación que la Región recibe del Estado. Para 2020 la aportación que el Estado va a realizar a la Región es de 2.317 euros por habitante, por debajo de la media nacional que es de 2.568 euros por habitante, y muy alejada de Cantabria y la Rioja con 3.197 y 3.173 euros por habitante respectivamente. En consecuencia su capacidad de inversión es prácticamente nula, dado que sus obligaciones en la atención de los servicios públicos y su propia estructura la llevan a una situación de déficit permanente.

Según informaba el CES, la economía regional presenta “un crecimiento sostenido importante”, pero con una baja productividad, y es la Comunidad que genera menor PIB por cada puesto de trabajo. Esto es fruto de las características de los sectores predominantes, pero también de la baja inversión en I+D+I y el retraso en la realización de las infraestructuras y comunicaciones, a lo que se suman, la insuficiente financiación estatal y la falta de agua.

Las infraestructuras de comunicaciones constituyen uno de los pilares básicos para el desarrollo de los territorios, además de su propia contribución al PIB como actividad productiva. El papel del transporte como input en la producción de prácticamente todos los bienes y servicios hace que no podamos separar crecimiento económico del funcionamiento de los distintos modos de transporte: carretera, ferrocarril, puertos y aeropuertos. La inversión en infraestructuras se conforma como el instrumento principal del Sector Público para promover el incremento de la renta, empleo y productividad en un territorio. Por ello el retraso en la conexión de la Región con los grandes ejes ha sido y sigue siendo un importante condicionante de su desarrollo.

Esta realidad en cualquier territorio es doblemente importante en la Región de Murcia, dada su gran producción agroalimentaria, que tiene su destino en el resto de la Unión Europea. La Región cuenta con la flota más importante de España en camiones frigoríficos, cuyo transporte se realiza fundamentalmente por carretera. El objetivo y la necesidad obligan a que este transporte, a medio plazo, se incorpore al ferrocarril en el que pueden ir los camiones sin las cabezas tractoras y en destino sean tomados por otras cabezas tractoras. Ello conllevaría menor

tiempo de transporte y menor contaminación ambiental, y consecuentemente menor coste y mayor competitividad.

Aunque es evidente que la Región cuenta hoy con una importante red de infraestructuras viarias, siguen retrasados proyectos fundamentales en autovías, en la construcción y puesta en marcha del nuevo puerto de El Gorguel, y singularmente en los corredores ferroviarios para mercancías y pasajeros. Las carencias afectan tanto al corredor natural por Albacete con Madrid, como al Corredor Mediterráneo de mercancías, que actualmente está parado en Monforte, así como el retaso en la llegada del AVE por el Corredor Mediterráneo a Murcia y a Cartagena.

En las comunicaciones por carretera es necesario activar la construcción de la Autovía desde Murcia, por la Vega Baja, hasta la AP-7; así como realizar el tramo entre Santomera y Alquerías para completar la autovía regional con el Mar Menor. Es necesario realizar la conexión de la A-7 con la AP-7 tanto en Crevillente en dirección Alicante, como en su salida hacia Murcia. Es necesaria la realización de la variante Norte en la A-7 entre Santomera y Alcantarilla, la realización del tercer carril entre en la A-7 entre Crevillente y Lorca, la realización de la Variante noroeste en la A-30 entre Archena y Alcantarilla, así como la conclusión de la Autovía A-33 por el interior con Valencia.

La ampliación de la MU-30 y la MU-31 para llegar al Puerto de la Cadena sin tener que pasar por la Ronda Oeste, a la vez que recuperar la entrada al Polígono Industrial Oeste en la MU-30. La realización en la Ronda Oeste (A-30) de un nuevo carril entre la Ronda Sur y la salida al Polígono Industrial Oeste (MU-30), para evitar las retenciones diarias en la A-30 y los riesgos que conlleva actualmente el tráfico entre carriles.

La situación geoestratégica de Cartagena en el Mediterráneo se conforma como una ventaja competitiva muy importante en los tráficos marítimos. El Puerto de Escombreras para graneles líquidos y sólidos, el nuevo puerto de El Gorguel, las ZAL y el Aeropuerto, conforman una Terminal Intermodal como puerta de entrada a la Unión Europea, dadas las ventajas de su calado en los tráficos con Asia, como puente con el continente africano y también desde la perspectiva energética al contar con el Polo Energético de Escombreras.

La Región y su puerto necesitan acercarse al centro peninsular y para ello es prioritaria la utilización del actual corredor ferroviario por el Este, como corredor para las mercancías y su continuidad hacia el centro peninsular a través del corredor natural con Albacete, conectado al resto de Europa por el Corredor Mediterráneo. Por ello es fundamental la continuidad del corredor ferroviario de mercancías, hoy parado en Monforte paralelamente a la A-7 (el estudio fue publicado en el BOE nº 269 de 8 de noviembre de 2011 por el Ministerio de Fomento y sigue sin adjudicar) tal y como ha pedido reiteradamente FERRMED, continuando hasta Lorca en donde se bifurcaría hacia Almería y Granada.

El AVE con Cartagena debe realizarse por el corredor central y conectando con el Aeropuerto regional y continuar paralelo a la A-30 con la mayor urgencia, pues Cartagena precisa incorporarse plenamente a la Alta Velocidad. Igualmente es necesario acelerar las obras para la conclusión de la Alta Velocidad por el Corredor Mediterráneo con Alicante y su continuidad hacia Lorca y Andalucía.

Es de fundamental trascendencia para la Región y Almería, poner en marcha los proyectos necesarios para la realización de la conexión directa con Madrid a través del corredor natural con Albacete (no Chinchilla, sino a la salida de Albacete y paralelo a la A-30), desdoblado y electrificado como corredor mixto, para pasajeros a 250 kw/h, y para mercancías. Así está recogido como corredor de Alta Velocidad en los Anexos 1 (mapas) y 2 (actuaciones) del PITVI (Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda) 2012-2024 del Ministerio de Fomento.

Qué pensarán los pasajeros de Madrid, cuando se encuentren en Alicante, y constaten que aún les faltan 70 Km. para llegar a Murcia. Les quedará la sensación de que Murcia está más lejos de Madrid, cuando está 28 km. más cerca que Alicante.

El nuevo Puerto de El Gorguel, situado geoestratégicamente en el Mediterráneo y uno de los de mayor calado, y que se conforma como motor de generación de riqueza, sigue pendiente de trámites medioambientales y singularmente de su declaración de Interés Nacional. Ello permitiría ir a Bruselas y que se concreten finalmente las medidas para su realización y pueda iniciarse su construcción y hacer de la Región de Murcia la puerta de entrada a la Unión Europea por las ventajas en tiempo que ello conlleva y como puente con el Norte de África.

A.M. febrero 2020

CROEM CONFEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE MURCIA
Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena
FERRMED

ANUNCIO DE LICITACIÓN EN EL B.O.E.

Estudio de viabilidad de una línea de uso exclusivo de mercancías entre Murcia y Monforte del Cid

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

Núm. 269 Martes 8 de noviembre de 2011 Sec. V-A. Pág. 96027

V. Anuncios

A. Anuncios de licitaciones públicas y adjudicaciones

MINISTERIO DE FOMENTO

36133 *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".*

1. Entidad adjudicadora: Datos generales y datos para la obtención de la información:
   a) Organismo: Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras.
   b) Dependencia que tramita el expediente: Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.
   c) Obtención de documentación e información:
      1) Dependencia: Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento.
      2) Domicilio: Plaza de San Juan de la Cruz, sin número.
      3) Localidad y código postal: Madrid, 28071.
      4) Teléfono: 915 976 449.
      5) Telefax: 915 976 186.
      6) Correo electrónico: cpublic@fomento.es.
      7) Dirección de Internet del perfil del contratante: www.contrataciondel estado.es.
   d) Número de expediente: 201130100.

2. Objeto del contrato:
   a) Tipo: Servicios.
   b) Descripción: Citado en el sumario.
   d) Lugar de ejecución/entrega:
      2) Localidad y código postal: Murcia y Alicante.
   e) Plazo de ejecución/entrega: 18 meses.

3. Tramitación y procedimiento:
   a) Tramitación: Ordinaria.
   b) Procedimiento: Abierto.
   d) Criterios de adjudicación: Varias criterios de adjudicación.

5. Presupuesto base de licitación:
   a) Importe neto: 495.040,00 euros. Importe total: 584.147,20 euros.

6. Garantías exigidas. Definitiva (%): El 5% del importe de adjudicación (IVA excluido).

7. Requisitos específicos del contratista:
   b) Solvencia económica y financiera y solvencia técnica y profesional: Se acreditará aportando los documentos exigidos en la Sección tercera del Capítulo I (artículos 64 y 67 de la Ley de Contratos del Sector Público).

8. Presentación de ofertas o de solicitudes de participación:
   a) Fecha límite de presentación: Hasta las 12:00 horas del día 10 de enero de 2012, siendo de nueve a catorce horas los días anteriores a la fecha límite.
   c) Lugar de presentación:

cve: BOE-B-2011-36133

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

Núm. 269 Martes 8 de noviembre de 2011 Sec. V-A. Pág. 96028

1) Dependencia: Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, Servicio de Contratación.
2) Domicilio: Plaza de los Sagrados Corazones, 7, quinta planta.
3) Localidad y código postal: Madrid, 28071. El envío, en su caso, de las ofertas por correo a dicha dirección deberá realizarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 80 del Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (Real Decreto 1098/2001, "Boletín Oficial del Estado" de 26 de octubre). El télex, fax (915 979 342) o telegrama prevenido en dicho artículo se cursará dentro de la fecha límite fijada en este anuncio para la admisión de ofertas y deberá incluir el número de certificado del envío hecho por correo.

f) Plazo durante el cual el licitador estará obligado a mantener su oferta: Dos meses, desde la fecha de apertura de las ofertas.

9. Apertura de Ofertas:
b) Dirección: Plaza de los Sagrados Corazones, 7, planta baja (salón de actos).
c) Localidad y código postal: Madrid.
d) Fecha y hora: 17 de febrero de 2012, a las 10:30 horas.

10. Gastos de publicidad: Por cuenta del adjudicatario.

11. Fecha de envío del anuncio al "Diario Oficial de la Unión Europea": 7 de noviembre de 2011.

12. Otras informaciones: Apertura documentación técnica: 27 de enero de 2012, a las 10:30 horas, en el salón de actos de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.
Obtención de documentación técnica: Área de Planificación 1. Teléfono: 915 979 389.

Madrid, 7 de noviembre de 2011.- El Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, P.D., el Subdirector General de Planificación y Proyectos (Resolución de 21 de julio de 2011, "Boletín Oficial del Estado" de 11 de agosto de 2011), Francisco Javier Sánchez Ayala.

ID: A110081857-1

cve: BOE-B-2011-36133

LA REGIÓN DE MURCIA EN EL PITVI. PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA ANEXO 1

Fuente: Ministerio de Fomento. PITVI. Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, septiembre 2012

HORIZONTE DE RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

Fuente: Propuesta Española de desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Ministerior de Fomento.

LA REGIÓN DE MURCIA EN EL PITVI. PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
ANEXO 2. LISTADO DE ACTUACIONES

1. NUEVAS INVERSIONES EN CERCANÍAS	
Núcleo	**Actuaciones**
Murcia/Alicante	Plan Global de Cercanías

2. NUEVAS INVERSIONES EN RED CONVENCIONAL	
Mercancías	
Tipo de actuación	**Actuaciones**
Plataformas e instalaciones logísticas	ZAL Murcia, El Gorguel
Resto de red convencional	
Tipo de actuación	**Actuaciones**
Otras actuaciones	Variante de Alcantarilla-Javalí Nuevo-Alguazas-Las Torres de Cotillas
Otras actuaciones	Duplicación de ví ay electrificación Chinchilla-Murcia-Cartagena
Otras actuaciones	Ramal de Calasparra
Otras actuaciones	Variante de Alumbres

3. NUEVAS INVERSIONES EN ALTA VELOCIDAD	
Corredor	**Actuaciones**
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
L.A.V. Otras actuaciones	Albacete-Murcia incluyendo variante Camarillas
L.A.V. Otras actuaciones	Lorca-Granada
L.A.V. Otras actuaciones	Ramal de Águilas de alta velocidad

4. ACCESIBILIDAD A ESTACIONES	
Tipo de actuación	**Actuaciones**
Accesibilidad a estaciones	Murcia: Totana; Alhama Murcia-es; Alcantarilla-rom; Beniel

5. ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN URBANA DEL FERROCARRIL	
Tipo de actuación	**Actuaciones**
Integración y redes arteriales ferroviarias	Murcia, Cartagena

CARTAGENA

LA GRAN PLATAFORMA LOGÍSTICA Y PORTUARIA EN EL MEDITERRÁNEO

Dársena de Cartagena.

El puerto de Cartagena, con más de dos mil años de historia, líder en rentabilidad en el sistema portuario español, goza de una situación geoestratégica privilegiada en el Mediterráneo Occidental. Ello, unido a las excepcionales características técnicas de los muelles que ofrece y la separación de tráficos entre ambas dársenas, Cartagena y Escombreras, hacen del Puerto de Cartagena uno de los más importantes de España, con un acumulado del tráfico total de mercancías que han pasado por las instalaciones portuarias se situó, en el pasado 2019, aproximadamente en 34,1 millones de toneladas, 1 punto por encima del año anterior y el segundo mejor año en tráficos de la última década.

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

El Puerto de Cartagena tiene la peculiaridad y la ventaja de estar constituido por dos dársenas independientes, separadas entre sí por una distancia de 1,5 millas por mar y 5 km por carretera. Las comunicaciones terrestres con el resto del país están garantizadas por autovía y ferrocarril para ambas dársenas. El puerto se ha revelado durante los últimos años como un puerto ágil y competitivo, con servicios adaptados a las necesidades de sus clientes, y eso se refleja año tras año en el espectacular crecimiento de los tráficos. La composición de tráficos en el 2019 fue la siguiente: gráneles líquidos: 25,8 millones de toneladas. Esto representa alrededor del 77% del volumen de negocio de la Autoridad Portuaria. Las principales mercancías son: petróleo crudo, gasoil, fuel-oil, gas natural, que en este ejercicio tiene una tendencia alcista, con un crecimiento en torno al 90%, sobre todo importación debido a un mayor uso en el transporte. Gráneles sólidos: 6,9 millones de toneladas, representa el 20% y mercancía general con 1,25 millones Tn, representa el 4%. Es importante destacar el aumento de los graneles sólidos, ya sea convencional o contenerizada, llegando a incrementarse casi un 5% respecto al año anterior, destacando los productos químicos, la fruta y los siderúrgicos. Los tráficos de graneles sólidos también han mostrado una fuerte evolución, registrándose subidas, como en el año 2005, de más del 30%, destacando los tráficos de clínker y cemento, cereales y soja.

La Autoridad Portuaria de Cartagena ha elaborado, en consenso con el Organismo Público Puertos del Estado, las previsiones de tráfico para el año horizonte 2030, arrojando las mismas, un volumen de tráfico de más de 40 millones de toneladas, destacando el fuerte incremento que experimentarán los graneles sólidos y líquidos.

Los anteriores volúmenes de tráfico alcanzados no habrían sido posible sin unas instalaciones adecuadas, con medios de manipulación modernos, y capacidades de descarga y almacenamiento suficientes. El fuerte incremento en los tráficos llevó a la Autoridad Portuaria a acometer la importante ampliación de la Dársena de Escombreras, cofinanciada con fondos europeos. Esta ampliación ha significado un aumento de superficie terrestre de 60 hectáreas, a sumar a las 163 hectáreas ya existentes entre ambas dársenas, que ha supuesto un incremento de manipulación de gráneles sólidos, especialmente carbones y coque de petróleo, la mayor parte de exportación.

Este crecimiento se debe básicamente al movimiento de los cereales y sus harinas, así como piensos y forrajes. Se trata de un nuevo nicho de mercado que el Puerto está aprovechando para continuar siendo una herramienta útil y competitiva para las empresas de la Región que demandan este producto para la fabricación de pienso para el consumo interno.

Todo ello se completa con una zona de almacenamiento directo, vinculado al puerto para la manipulación de productos import/export industriales, con una extensión de unas 24 hectáreas. Allí ya se han implantado importantes industrias del sector cementero y energético, sin perjuicio de la necesidad de la ZAL de Los Camachos vinculada a la nueva Terminal de Contenedores.

En cuanto a las longitudes de muelle disponibles, el puerto cuenta con 1.415 metros en la Dársena de Cartagena y 5.478 metros en la de Escombreras.

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

La actividad generada en el Puerto de Cartagena tiene un importante impacto económico en la comarca de Cartagena y en la Región, como han mostrado los resultados de los diferentes estudios realizados por la Universidad Politécnica de Cartagena.

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

Dársena de Cartagena

Esta dársena, por sus limitaciones de calado (11 m.) y por la escasa superficie de tierra de la que dispone, no puede atender tráficos significativo de contenedores y mercancía general. Tampoco el gran desarrollo experimentado con la nueva terminal de cruceros, con un crecimiento exponencial importante, llegando este pasado 2019 a 350.000 visitantes, sumando turistas y tripulación que disfrutan de nuestra ciudad de Cartagena y la Región.

En los últimos años la Consejería de Turismo, el Ayuntamiento de Cartagena y la Autoridad Portuaria han apostado por el puerto como puerto de escala de cruceros. Los cruceristas suponen alrededor del 20% de los turistas que visitan la Región, lo que significa que hemos pasado de ser una apuesta a ser una realidad.

Nuestro reto es consolidar el destino “Cartagena” y potenciarlo con la promoción de los principales eventos turísticos.

Nuestra mejor promoción es la amplia oferta cultural que pueden encontrar en la Región, así como la magnífica accesibilidad del muelle hacia la ciudad.

La transformación experimentada por la ciudad, la puesta en marcha del consorcio Cartagena Puerto de Culturas, el márketing desarrollado por la Autoridad Portuaria y la mejora general de todos los servicios al turismo de la Región, han hecho posible el notable incremento del número de escalas anuales de cruceros. En 2019 se han alcanzado un total de 167 escalas y unas 1.380 excursiones, haciendo de esta línea de negocio exponente de la posición nacional e internacional del puerto de Cartagena, de la ciudad y de la Región.

Vista aérea dársena de Cartagena.

Una de las decisiones estratégicas más importantes de un puerto interesado en el tráfico de cruceros es la de fortalecer sus características como puerto de escala o como puerto de base. Sirva como breve definición que el puerto de escala es el intermedio en el trayecto de un crucero, no produciéndose inicio o finalización del mismo, como es el caso de Cartagena en estos momentos, pero sí escala preferida por la amplia oferta comercial, cultural y de ocio que se ofrece al visitante.

El tráfico de cruceros, además de seguir potenciando el puerto como puerto de escala, supone prepararlo como puerto base construyendo una nueva terminal más accesible y mejor comunicada que mejore las posibilidades y opiniones de los que nos visitan. La conversión del Puerto de Cartagena en puerto base para algunas de las compañías que operan en el Mediterráneo occidental, generaría un importante incremento de negocio en la hostelería de la comarca y un elevadísimo número de viajeros en el nuevo aeropuerto internacional de la Región.

Por otra parte, en total son unos 1.000 los puntos de amarre que ofrecen los 4 clubes náuticos concesionarios del Puerto y de la Dársena de Santa Lucía. Clubes que ofrecen y organizan eventos náutico-deportivos, cuentan con una escuela de vela, acogen barcos de hasta 140 metros de eslora y embarcaciones pequeñas. Se trata de promocionar la náutica deportivo-recreativa para potenciar un sector turístico que reporta un valor añadido al puerto, a la ciudad y a la Región ya que contribuye a diversificar la oferta de ocio para ciudadanos y visitantes.

Según los datos proporcionados por Puertos del Estado, la náutica deportiva (construcción, reparación, industria asociada y servicios) aporta aproximadamente un 0,7% del PIB nacional y más de 110.000 empleos, directos e indirectos, siendo un sector con capacidad para generar efectos de arrastre en la economía (se crean 7 puestos de trabajo y se producen más de 4 euros, por efecto indirecto e inducido por cada euro/puesto de trabajo generado). Un sector, en definitiva, que se configura como un elemento de gran importancia dentro del desarrollo económico de España, que se encuentra en gran medida vinculado a otro sector clave para nuestra economía como es el turístico y de ocio.

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

El Corredor es un fin estratégico por conseguir y culminar

Vista aérea de las dos dársenas.

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

Las nuevas industrias instaladas en el valle de Escombreras en los últimos años, así como las mejoras de las comunicaciones terrestres de la Región con el centro de España, han hecho que la realidad de los tráficos sobrepase con mucho las expectativas que había en 1998. Por tanto, podríamos afirmar que la ampliación de Escombreras podría optimizarse en espacios y disposición de muelles con una nueva ampliación y reordenación para los tráficos de gráneles sólidos y líquidos en los que está especializada.

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

Por último, señalaremos que las inmediatas nuevas inversiones de ampliación en biocombustible, bajos en azufre, para dar cumplimiento a la IMO 2020 y nuevos ecocarburantes, que llevaran a cabo Repsol, ILBOC… supone un incremento de tráficos con importante repercusión económica y en términos de empleo para la Región.

Dársena de El Gorguel

Necesidad de una nueva Terminal de Contenedores

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

Según estudios encargados por la A.P.C., se espera un importante desarrollo de los tráficos en el Mediterráneo Occidental en los próximos años. La ubicación geográfica de Cartagena le permitiría captar tres tipos de tráficos diferenciados, lo que pone de manifiesto la racionalidad del proyecto: el tráfico de trasbordo entre grandes líneas marítimas, el tráfico de trasbordo tipo o de concentración y distribución, y el tráfico import/export vinculado al propio hinterland terrestre del puerto.

Para alcanzar cifras importantes de tráfico import/export resultan fundamentales las conexiones terrestres, tanto por carretera como por ferrocarril. En este sentido, el proyecto europeo del CORREDOR MEDITERRANEO, resulta de vital importancia para permitir a Cartagena constituirse en puerta de Europa para la importación o exportación de mercancías. En cuanto al diseño planteado para la nueva Terminal debe ser optimizado de forma que sea capaz de alojar a los mayores buques portacontenedores que ya están surcando el Mediterráneo, y que en un futuro serán habituales en estas rutas. Nos referimos a buques de casi 400 metros de eslora con una capacidad de transporte de 11.000 Teus. Es importante decir que estos buques podrán atracar en muy pocos puertos, debido a sus grandes dimensiones, y además preferirán hacerlo en aquellos puertos que impliquen un menor desvío desde las rutas principales, como es el caso de Cartagena.

Esta infraestructura es de vital importancia para España y para la Región de Murcia en su conjunto, como así lo demuestra el reciente estudio por la prestigiosa consultora internacional PRICEWATERHOUSE que cuantifica el impacto económico de la nueva dársena, cuando por ella se muevan hasta 3,5 a 5 millones de TEUS, en 30.000 empleos a tiempo completo, empleos que debemos resaltar serán estables y de calidad.

Hay retos muy importantes: dotar al Puerto de Cartagena con una nueva terminal de contenedores es básico. No podemos dejar pasar la oportunidad del enclave estratégico de nuestro Puerto. El Plan Director para el desarrollo de ampliación de la Terminal está en marcha, de forma paralela a la tramitación ambiental del Gorguel.

Tenemos en marcha infraestructuras que nos ponen en el mercado: la ZAL de Los Camachos y la conexión al Corredor Mediterráneo, ejes básicos de crecimiento y futuro. El Corredor Mediterráneo es absolutamente estratégico y esta infraestructura en sí misma no es fin, sino que es un medio para desarrollar todas las capacidades de Cartagena. Una infraestructura que conllevará la creación de empleo en Cartagena de manera directa, y nos va a permitir adaptar nuestro modelo productivo a las necesidades y desafíos del futuro, conectando nuestra economía con la del resto de Europa. Es nuestra conexión con Asia, con África… Este corredor generará sinergias con el Puerto de Cartagena, el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, los Nodos logísticos y el resto de medios de transporte. Es un proyecto común, un proyecto de sociedad, un proyecto de todos.

Y el Corredor a su paso por la Región tiene todo el sentido con el PUERTO. Cartagena junto con la Región de Murcia tiene oportunidades de constituirse en un “hub” logístico de alcance europeo e intercontinental si entre todos logramos el pertinente desarrollo de la red ferroviaria en la zona con una cuádruple interconexión: Madrid, Comunidad Valenciana, Andalucía vía Almería y Andalucía vía Granada.

Cartagena irradia su potencialidad económica al resto de la Región y a España, a Europa y al mundo.

Hay que trabajar mucho para ganar competitividad, eficacia y, en definitiva, atraer nuevas empresas y trabajos a la Región con los transporte Ro-Ro que permita desarrollar una intermodalidad terrestre y marítima atractiva y rentable de utilización de nuestro puerto sin tener que acudir a la competencia.

El puerto de Cartagena nodo portuario del Corredor Mediterráneo

En una economía en la que el comercio internacional tiene una importancia fundamental y determinante, los puertos se configuran como infraestructuras absolutamente indispensables para el desarrollo de un país y de una región, teniendo en cuenta el protagonismo que asumen en el flujo comercial entre países. A ello hay que añadir que dentro de la política europea de transporte de mercancías, uno de los objetivos perseguidos es disminuir el tráfico por carretera y aumentar, por tanto, el tráfico marítimo y ferroviario con la finalidad de reducir los niveles de contaminación.

Pues bien, dentro del sector del tráfico marítimo, actualmente crece la demanda de grandes buques de transporte, pues es donde se concentra la mayor parte de los nuevos pedidos. Y es que la crisis de 2009, que tuvo un marcado impacto en los volúmenes de comercio, tuvo consecuencias de largo alcance en el balance de oferta y demanda del mercado de transporte de contenedores, siendo una de las principales consecuencias el aumento en el tamaño de los buques más rápido de lo anticipado, especialmente en rutas principales como Asia - Norte de Europa. De hecho, es preciso destacar que dieciocho de las veinte principales compañías navieras de envío de contenedores, han apostado por una estrategia de portacontenedores de gran envergadura. Ello ha tenido un impacto en la incidencia de transbordo, que se ha incrementado desde un 27% del total de los movimientos portuarios, hasta un 35%.

Así pues, como consecuencia de la mayor dimensión de los buques, es necesaria la adaptación de las infraestructuras existentes para atender la creciente demanda, máxime teniendo en cuenta que la demanda de exportaciones e importaciones se prevé que aumente en España de 5 millones en 2013 a 5,5 millones de TEU en 2015, previéndose un incremento continuo que alcance 6,9 millones de TEU en 2020 y 9,3 millones de TEU en 2030.

A ello hay que añadir que estos estudios de mercado han determinado que, hasta dentro de unos años, la competencia de la oferta de otros puertos de contenedores de transbordo en todo el Mediterráneo occidental sería bastante fuerte. Pero se ha determinado que a partir del 2016, el mercado de transbordo del centro del Mediterráneo podría estar al límite de su capacidad, y es que en lo que respecta tanto al Mediterráneo central como occidental, los volúmenes de transbordo se han incrementado en un 84% en

Acceso ferroviario.

los últimos 10 años, a pesar de la recesión global. En este período ha ganando importancia el Mediterráneo occidental respecto del Mediterráneo central.

Siendo, por tanto, el objetivo perseguido por España la creación de una nueva infraestructura portuaria que permita atender las nuevas demandas existentes en el tráfico marítimo comercial, a través de las tecnologías más modernas y avanzadas, con el consiguiente ahorro de costes e incremento de competitividad, se ha considerado que Cartagena es el lugar idóneo para ello. Esta ciudad, ubicada en el sureste español, queda incluida en la Red Transeuropea de Transporte como nodo marítimo portuario de la red principal, posee una posición geoestratégica clave en las rutas de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo, entre Europa y África, y en las rutas continentales entre América, Europa y Asia. También disfruta de una conexión óptima con los Corredores Marítimos y Ferroviarios previstos a nivel comunitario, por lo que representa un punto de equilibrio tanto para mercados nacionales como de transbordo.

Así pues, el desarrollo de esta nueva infraestructura portuaria en la Región de Murcia permitiría desarrollar los Corredores Marítimos y Ferroviarios establecidos a nivel comunitario, en el marco de los cuales Cartagena (y la Región de Murcia) tienen una localización estratégica. También permitiría avanzar en el objetivo de desarrollo del transporte intermodal en España y, especialmente, en la Región de Murcia, como transporte más económico y respetuoso con el medio ambiente.

De hecho, Cartagena se presenta como nodo marítimo portuario de la red principal incluida en la Red Transeuropea de Transporte, eje vertebrador del tráfico a nivel del Mediterráneo. Posee una posición geoestratégica clave en las rutas de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo, entre Europa y África, y en las rutas continentales entre América, Europa y Asia. Asimismo estará óptimamente conectada con el Corredor del Mediterráneo.

Sin embargo, a pesar de lo anterior, las limitaciones físicas de sus actuales instalaciones portuarias, así como la imposibilidad de proceder a la ampliación de las mismas para atender la actual y futura demanda de tráfico de contenedores, determinan un grave perjuicio económico en torno a la actividad portuaria de Cartagena y de España. Esto compromete seriamente, entre otras cuestiones, la potencialidad

Dársena de Escombreras.

económica, social y medioambiental de las políticas europeas que brinda la conexión portuaria con el Corredor Mediterráneo. Así mismo, nos encontramos con la única región del arco mediterráneo que no dispone de una terminal de contenedores con una dimensión que le permita competir con el resto de puertos nacionales y del Mediterráneo, como puerta de entrada de mercancías al continente europeo. Tampoco puede desarrollar el tráfico marítimo de corta distancia a través de las autopistas del mar, lo que perjudica seriamente su desarrollo económico y social.

Especial atención han tenido las obras de conexión ferroviaria en Escombreras, que van a dotar a la misma de las conexiones necesarias para fomentar la intermodalidad y permitir ofertar el embarque de mercancías por la línea existente en dirección a Madrid o a las salidas que está teniendo tradicio-

nalmente. Una conexión también imprescindible del Corredor Mediterráneo.

Las obras, con un presupuesto de 26 millones de euros y a punto de finalizar, se extienden desde los nuevos muelles de la ampliación hasta la estación de ADIF en Escombreras. Cuentan con una extensión de 2,5 kilómetros del ramal de acceso y 4,3 kilómetros repartidos en las playas de vías, con tres vías cada una de las dos playas construidas. El proyecto comprende la construcción de la plataforma en aquellas zonas en las que falta y la superestructura de todo el conjunto, incluyendo balasto, carriles, traviesas, señalización y elementos de seguridad.

Con esta actuación se concluye la conexión ferroviaria de la ampliación de Escombreras que es uno de los principales focos de actividad económica y se aprovecha esta palanca de crecimiento económico y social, y garantizando que se puedan implantar nuevas empresas tanto en Cartagena como en el resto de la Región.

En materia ferroviaria el Puerto está realizando un gran esfuerzo para dotarlo de mejores conexiones. A los 26 millones de las obras en Escombreras se suman 2,5 millones destinados a la rehabilitación y mejora de la terminal y los 36 millones invertidos en la variante de Camarillas.

Tanto la variante de Camarillas como las mejoras en la terminal ferroviaria se realizan conjuntamente entre la Autoridad Portuaria de Cartagena y Adif a través de los convenios suscritos por ambas instituciones y enmarcados en las actuaciones aprobadas por el Fondo de Accesibilidad Terrestre. Con ello, se facilita la conexión ferroviaria del Puerto de Cartagena y las instalaciones logísticas de la Región con el centro y norte peninsular para el transporte de mercancías.

EL GRAN EJE FERRMED, ESPINA DORSAL DE LA CONEXIÓN MARRUECOS - EUROPA MEDITERRÁNEA, CENTRAL, SEPTENTRIONAL Y DEL ESTE

La red ferroviaria de mercancías del Gran Eje FERRMED conecta los puertos marítimos y los puertos interiores más importantes, así como los principales ejes Este-Oeste de la U.E.

El Gran Eje FERRMED tiene una influencia directa sobre más de 250 millones de europeos (54% de la población de la U.E. de los 27 y 66% de su PIB). Además, el Eje:

1. En la parte Sur incide en más de 70 millones de habitantes del Norte de África.
2. En la parte Norte, conecta con el extremo occidental del tren Trans-Siberiano en San Petersburgo y en Finlandia. La red ferroviaria de mercancías del Gran Eje FERRMED conecta los puertos marítimos y los puertos interiores más importantes, así como los principales ejes Este-Oeste de la U.E.

CROEM
CONFEDERACIÓN REGIONAL DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE MURCIA

Puerto de Cartagena
Autoridad Portuaria de Cartagena

Cámara Murcia