



## GONZALO ABAD MUÑOZ Concejal no adscrito

### **MOCIÓN QUE PRESENTA GONZALO ABAD MUÑOZ, CONCEJAL NO ADSCRITO, SOBRE "DEFENSA DEL FERROCARRIL COMO INFRAESTRUCTURA REGIONAL BÁSICA Y RECHAZO AL CIERRE DE LÍNEAS"**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Durante los últimos meses y semanas venimos asistiendo atónitos a los anuncios que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se están vertiendo acerca del cierre de líneas de ferrocarril en nuestra Región.

El último despropósito va a ser el cierre de las líneas de cercanías entre las estaciones del Carmen en Murcia, Lorca y Puerto Lumbreras, con la excusa de que se va a construir por ese corredor la nueva línea del AVE a Almería, y que para ello es necesario cortar y anular los actuales servicios.

No se conoce otro caso parecido de cortes de línea tan extensos y prolongados en el tiempo para construir el tren de alta velocidad. Como afirmaba hace unos días Antonio del Campo, ex-miembro del Consejo de Administración de RENFE, *"ninguna obra en las líneas ferroviarias construidas en España ha dejado fuera de servicio 250 Kilómetros de trazado, privando del tren a 1,2 millones de viajeros, tal y como pretende hacer el Ministerio"*.

Según los ferroviarios, estos cortes se pueden prolongar durante 9 años, ya que el trazado del AVE a su paso por Lorca está aún por decidir, y acarrearán un aumento del tiempo de viaje de en 30 minutos hasta Lorca y 75 minutos hasta Puerto Lumbreras, lo que resulta inadmisibles para una zona que ya padece una carencia endémica de infraestructuras y servicios ferroviarios y que para muchos vecinos constituye un servicio básico.

También se ha sabido, como publicaba Manuel Buitrago en La Verdad el pasado 29 de julio, que los cortes son evitables, ya que las obras están previstas en el proyecto, licitadas y contratadas, manteniendo la circulación durante la ejecución de las obras. El Ministerio trata de justificar los cortes por el ahorro de plazo que supuestamente se podría producir, permitiendo aprovechar los fondos europeos de recuperación. Se trata de colarnos un modificado del proyecto que seguro que interesa, y mucho, a las grandes constructoras.

Este corte de servicios también afectará a los viajeros de la línea Cartagena - Murcia - Cieza - Albacete, ya que se suprimirá el tráfico desde Murcia hasta la estación de

Nonduermas. Ello hará que el trayecto Murcia - Albacete se realice en autobús y ya se está licitando el servicio de autobuses que sustituirá el de tren entre Murcia y Puerto Lumbreras y Murcia y Albacete.

Más adelante, cuando esté operativo el servicio de AVE desde Murcia pasando por Orihuela y según publicaba el diario La Opinión en su edición del 19 de agosto, está previsto el cierre definitivo de la línea Cartagena - Murcia - Cieza - Albacete, que al parecer es el viejo sueño del Ministerio de Transportes quien durante las tres últimas décadas ha tratado de desviar el tráfico ferroviario entre la Región y Madrid por Alicante.

La línea se ha mantenido en funcionamiento precisamente gracias al retraso que vienen sufriendo las obras del AVE en la región, que va para veinte años, pero se teme por su continuidad en el futuro.

La obra de la variante de Camarillas, ha sido la única inversión ferroviaria importante en la línea de Chinchilla, quedará en desuso y empezará a deteriorarse, tal y como advertía el portavoz de la actual Plataforma del Ferrocarril, Juan Antonio Conesa. El cierre tendrá peores consecuencias en el resto del trazado, que es más antiguo y no resistirá el abandono.

En el mejor de los casos, y como supimos también hace también unas cuantas semanas (La Verdad, 12 de mayo), la conexión ferroviaria con Madrid a través de Cieza seguirá como está, con una vía única, de ancho ibérico y sin electrificar entre Murcia y Albacete, mientras que el tramo entre Albacete y Madrid tiene doble vía electrificada, además de la línea AVE por Cuenca.

Si nadie lo remedia, entre Murcia y Albacete vamos a seguir padeciendo un trazado del siglo XIX, no apto para la alta velocidad, y sin que se puedan cruzar dos trenes, lo que limita enormemente su capacidad. De nuevo se esfuman las expectativas para que algún día puedan circular por este tramo los trenes de alta velocidad, pese a que en sucesivos planes del Ministerio ha estado incluido para ser adaptado a esta funcionalidad.

La mejora del Corredor de Cieza entre Albacete y Murcia, con adaptación a la alta velocidad está prevista hasta ahora en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI 2012-2024, que en su página 199 recoge la "Duplicación de vía y electrificación Chinchilla - Murcia - Cartagena", y ello permitiría llegar de Cartagena a Madrid en menos de tres horas.

Esta infraestructura cobra más sentido cuando este año se culmina el proceso de liberalización del transporte ferroviario en España, el cual comenzó en 1991 con la directiva del Consejo 1991/440/CEE y que terminaba el pasado mes de diciembre, desde cuando cualquier empresa ferroviaria puede operar en toda la red gestionada por ADIF.

De esta manera, si RENFE apuesta por el trayecto Murcia - Orihuela - Albacete - Cuenca - Madrid, otras empresas podrían ofrecer un servicio alternativo, probablemente mucho más rápido y más barato, utilizando el Corredor de Cieza, mucho más directo.

Los cortes, innecesarios, y que está previsto que duren varios años, también afectarán a la circulación de trenes de mercancías, incluyendo las peligrosas, que tendrán que desviarse pasando por Alicante, y por supuesto al tráfico de carga de Escombreras, que mueve 300.000 toneladas al año.

Mientras duren los cortes, y por el aumento del tiempo de viaje, la incomodidad, y la incertidumbre de los horarios, el tren irá perdiendo usuarios, como siempre que la calidad del servicio se ha deteriorado. Cuando se quiera volver a reponer el servicio, la compañía no ofrecerá el mismo servicio que ahora, precisamente por la menor cantidad de usuarios potenciales, que se habrán acostumbrado a utilizar otro modo de transporte.

Como ya han expresado varios ferroviarios expertos, organizaciones de empresarios, sindicatos, partidos políticos y portavoces de las plataformas de defensa del ferrocarril, los cortes van a suponer una merma en la cohesión y vertebración territorial de la Región y con el resto de España. Por ello, cabe decir que el AVE, a este precio, NO, GRACIAS!!

Por lo anteriormente expuesto, el concejal que suscribe presenta para su debate y aprobación en su caso la siguiente:

### **MOCIÓN**

**1. El Pleno del Ayuntamiento de Cartagena insta al Gobierno local para que éste a su vez inste al Gobierno de la Nación a que se proceda, en el plazo más inmediato posible, a la suspensión del cierre y los cortes indeterminados e injustificados de las líneas ferroviarias que afectan a los vecinos de Cartagena, a que las obras del AVE se ejecuten con arreglo a los proyectos adjudicados y contratados, y a la realización de un Plan de Desarrollo del Tren de Cercanías en la Región de Murcia que incluya a la ciudad de Cartagena.**

Cartagena, 29 de agosto de 2021

Fdo: Gonzalo Abad Muñoz

**A LA ALCALDÍA – PRESIDENCIA DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA**