

CONCLUSIONES DE LAS I JORNADAS TÉCNICAS DEL TRANSPORTE: “EL SISTEMA FERROVIARIO DE LA REGIÓN DE MURCIA”, ESCUELA DE INDUSTRIALES DE LA UPCT, 11-13 DE DICIEMBRE DE 2017

A continuación se facilita unas conclusiones abreviadas que recogen las principales cuestiones que han sido analizadas en las I Jornadas Técnicas del Transporte organizadas por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial (ETSII) de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT) con el título de “El Sistema Ferroviario de la Región de Murcia” durante los días 11, 12 y 13 de diciembre de 2017.

En el resumen de las jornadas se puede encontrar más información, ya que contiene estas mismas conclusiones aunque explicadas en mayor detalle, además de la información relativa a la estructura de las jornadas y los técnicos que han participado.

Conclusiones sobre la red ferroviaria de cercanías y media distancia

- 1) Se debería haber invertido en construir una amplia red de trenes de cercanías y mercancías que permitiera vertebrar nuestro país y dar respuesta a las necesidades de las personas en su vida cotidiana.
- 2) La reducida diferencia que existe entre la velocidad alcanzable por los ferrocarriles de alta velocidad AVE y otros ferrocarriles como son los Alvia, a nivel técnico permite desaconsejar la mayor inversión que se requiere para las líneas AVE.
- 3) La llegada del AVE a la Región de Murcia tal como está prevista irá en perjuicio de las actuales líneas de cercanías al limitar la capacidad de las plataformas para ofrecer estos servicios.
- 4) La Región de Murcia es la comunidad autónoma española que se caracteriza por tener el mayor número de kilómetros de vías férreas sin electrificar (en realidad la totalidad de su red).
- 5) Los trenes de cercanías y media distancia disponibles en la Región de Murcia están totalmente obsoletos, ya que se trata de automotores diésel con más de 35 años de antigüedad.
- 6) Los corredores de larga distancia Madrid-Cartagena y Barcelona-Región de Murcia son utilizados por alrededor de 700.000 viajeros al año, mientras que las líneas de cercanías Murcia-Alicante, Murcia-Lorca-Águilas y Murcia-Cartagena dan servicio a casi 4 millones de viajeros al año.
- 7) El coste por km de vía de AVE según la orografía se encuentra entre 5 y 15 millones de euros, que pueden ascender hasta 50 millones de euros en el caso de necesitar túneles, sin embargo el coste por km de vía convencional es 5 veces inferior. Asimismo, el coste del mantenimiento de las líneas de AVE es 5 veces superior al de las vías convencionales.
- 8) En nuestro país desde el año 2000 se han ido sucediendo diferentes planes como son el PIT (Plan de Infraestructura para el Transporte) durante 2000-2007, el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte) durante 2005-2020 y el PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) durante 2012-2024, que han ido cambiando los objetivos en materia de infraestructuras ferroviarias, y en su lugar se necesita una planificación más estable en el tiempo.
- 9) El PIT (Plan de Infraestructura para el Transporte) aprobó la conexión de la Región de Murcia a la red de alta velocidad por Alicante, estableció el año 2010 para la llegada a Murcia y 2012 para Cartagena, resolvía el problema del ancho de vía mediante la construcción de 7200 km de líneas de alta velocidad, y destinaba al transporte de cercanías y mercancías el resto incluyendo la línea Cartagena-Chinchilla.
- 10) El PEIT (Plan estratégico para la Infraestructura y el Transportes) apostó por la realización de la variante de Camarillas, recuperar la conexión con Andalucía, continuar con el Corredor Mediterráneo para la llegada del AVE a la Región de Murcia, y reforzar la línea a Cartagena con doble vía electrificada.
- 11) El PITVI (Plan de Infraestructura, Transportes y Vivienda) supuso el retraso de la llegada de la alta velocidad a la Región de Murcia, propuso utilizar donde sea posible la plataforma de vía convencional existente, decidió la entrada en superficie en Murcia y Cartagena y optó por el tercer carril para el trazado Murcia-Cartagena entre otros.
- 12) No se dispone de una frecuencia de trenes adecuada en la línea Murcia-Cartagena, siendo incomprensible que no esté incluida en el núcleo de cercanías que da servicio a nuestra Región. Se considera necesario disponer de una red de cercanías con una frecuencia cada 45 minutos o similar.

- 13) También existen deficiencias en la frecuencia horaria de los trenes de la línea Murcia-Lorca-Águilas, ya que tan sólo se dispone de 3 trenes diarios para el recorrido completo hasta Águilas.
- 14) Para facilitar la llegada a Cartagena desde poblaciones tales como San Pedro, San Javier y Los Alcázares, se podría mejorar la sincronización entre horarios de autobuses y trenes de la línea Murcia-Cartagena, o bien extender la red de ferrocarriles RAM a estas poblaciones.
- 15) Se aconseja extender hasta La Manga la línea de ferrocarriles RAM Cartagena-Los Nietos.
- 16) Se aconseja recuperar las líneas de ferrocarril que existían antiguamente en la Región de Murcia, para tratar de conseguir una mayor vertebración de nuestra Región.
- 17) Se considera indispensable apostar por la intermodalidad con el transporte en autobús para hacer posible recurrir al transporte público para desplazarse de un punto a otro dentro de la Región de Murcia.
- 18) Se debe de evitar la competencia y coincidencia entre dos medios de transporte subvencionados con nuestros impuestos aunque por diferentes administraciones públicas, tales como el transporte por autobús y por ferrocarril, como sucede por ejemplo en el caso de la línea de autobús entre Cartagena y La Unión y la línea de cercanías de RAM (o FEVE) existente en nuestra Región entre Cartagena y Los Nietos.
- 19) Se debería disponer de una política de precios que integre la intermodalidad de transportes de viajeros con billetes individuales y bonos aplicables a trayectos mixtos ferrocarril-autobús que permitan desplazarse entre las distintas poblaciones de la Región de Murcia, como existen en otras CCAA.
- 20) Dadas las necesidades de nuevos trenes de cercanías y el plazo de al menos 2 años para su fabricación, se debería contratar una serie de Civias con tensión de 25000 voltios y bogies de ancho UIC, o transformar alguna de las series actuales.
- 21) La contratación de nuevos trenes Avant 104 o 121 capaces de circular por las mismas vías que los trenes AVE supondrían convertir los servicios de cercanías en media distancia, lo que conllevaría la eliminación de algunas paradas y el aumento del precio del billete (el doble del billete de cercanías)
- 22) Durante el período transitorio en que se construyen las nuevas líneas y se adquiere los nuevos trenes, se aconseja que en los tramos donde exista doble vía se destine una vía al AVE y que la otra (vía convencional o con tercer carril) siga dando servicio con los trenes de cercanías actuales.
- 23) Para poder seguir disponiendo de un servicio de cercanías Murcia-Cartagena tras la llegada del AVE a la ciudad de Cartagena, se recomienda apostar por doble vía electrificada para este trayecto.
- 24) Se recomienda electrificar la vía convencional Murcia-Alicante, para evitar que desaparezcan los cercanías cuando entre en servicio la línea de AVE.
- 25) En relación con la actual línea Cartagena-Madrid a través de Cieza y Chinchilla, se considera importante poner en servicio la variante de Camarillas, electrificar el tramo Murcia-Albacete y duplicar la vía existente. Esto último implicaría resolver el problema del túnel de Camarillas, en el cual se ha contemplado una vía única.

Conclusiones sobre la red ferroviaria de mercancías

- 1) Se requiere fomentar el desarrollo de una red ferroviaria circular, en lugar de seguir priorizando las redes convencionales de configuración radial.
- 2) Se constata la necesidad de apostar por el desarrollo del Corredor Mediterráneo como uno de los principales ejes vertebradores de la Unión Europea, por su influencia directa sobre más de 250 millones de europeos (54% de la población de la U.E.).
- 3) Respecto del conjunto de España, las regiones españolas del Corredor Mediterráneo representan el 50% de la población y del PIB, cerca del 50% de la producción agrícola en valor, el 55% de la producción industrial, el 60% de las exportaciones, cerca del 60% del transporte terrestre de mercancías, el 65% del tráfico marítimo (excluyendo Canarias), la mayor parte del tráfico intercontinental con Asia y el Norte de África, y cerca del 70% del turismo.
- 4) Una red ferroviaria que permita acortar los tiempos para el transporte de productos agrícolas al centro de Europa, permitiría exportar productos elaborados de mayor valor añadido.
- 5) El transporte de mercancías por ferrocarril implica un consumo de energía 5 veces menor respecto del transporte por carretera, y por tanto reduciría a la quinta parte la contaminación provocada.
- 6) El porcentaje que representa el transporte de mercancías por ferrocarril respecto del transporte por carretera se sitúa entre el 30 y 50% en las principales potencias de Europa y del resto del mundo, mientras que en España es incluso inferior al 4%.

- 7) Según datos del INFO del año 2012, alrededor del 85% de las exportaciones de la Región de Murcia en el sector agrícola se transporta a Europa, lo cual representa alrededor de 6 millones de toneladas al año, y el volumen de exportaciones asciende a un total de más de 7 millones de toneladas al año.
- 8) En la selección de la ubicación de las ZAL se debe contemplar amplias extensiones de terreno en las cuales poderse instalar empresas dedicadas a la manipulación de la materia prima que llegue a la Región de Murcia a través del Puerto de Cartagena, para favorecer la generación de productos de mayor valor añadido.
- 9) Existen diversos tipos de tecnologías para las estaciones intermodales, y se aconseja recurrir a aquellas que ofrezcan un reducido coste de inversión y bajos tiempos para el intercambio de la carga.
- 10) A nivel regional y estatal se debería apostar por el desarrollo del puerto de El Gorguel, dado que podría convertir a la Región de Murcia en el principal puerto marítimo de toda Europa.
- 11) Se considera adecuada la ubicación propuesta para la nueva ZAL en Los Camachos, ya que daría servicio a la Dársena de Escombreras y al futuro de puerto de El Gorguel.
- 12) La apuesta por la Dársena de Escombreras y el futuro puerto de El Gorguel se considera incompatible con una única línea Murcia-Cartagena con tercer carril para el transporte de mercancías.
- 13) Se expone las tres alternativas que había estudiado el ministerio para la conexión de Murcia con Cartagena, como son la actual con modificaciones, la central atravesando el puerto de La Cadena y la sur a partir de Alhama o Totana; en este sentido, habría sido una buena solución la sustitución del trazado actual por la alternativa sur mediante la posible recuperación de la antigua vía que conectaba el Campo de Cartagena con Totana, lo cual permitiría conectar con Chinchilla para el transporte de mercancías con destino a Madrid y enlazar con una nueva vía de circunvalación de Murcia hacia Elche y Monforte.
- 14) La necesidad de una línea de mercancías circunvalando Murcia hasta Monforte del Cid se justifica para evitar penalizar el transporte de mercancías, que en caso contrario pasaría obligatoriamente por la línea Murcia-Elche Matola-Monforte del Cid con rampas superiores a las 25 milésimas.
- 15) El futuro triangulo de El Reguerón beneficiará a las circulaciones de viajeros y mercancías, que saliendo o entrando a Cartagena evitarán tener que retroceder hacia Murcia, consiguiéndose además que el Puerto de Cartagena pudiera aumentar su zona de influencia hacia todo el Corredor Mediterráneo.
- 16) Se considera necesario para la Región de Murcia la reapertura de la antigua línea Lorca-Baza cerrada en 1985.

Conclusiones sobre la red ferroviaria de alta velocidad

- 1) Las infraestructuras ferroviarias son recursos fundamentales que condicionan la organización de los territorios, por lo cual se necesita apostar por nuevas redes y servicios ferroviarios que permitan conectar entre sí las áreas periféricas que disponen de una gran población.
- 2) Entre los criterios del actual Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), se encuentra mejorar los tiempos de recorrido, incrementar el transporte ferroviario respecto a los otros modos de transporte, efectuar actuaciones dirigidas a la electrificación de la vías y ajustar las inversiones en equipamiento a las expectativas del tráfico previsto a corto y medio plazo.
- 3) La Unión Europea persigue reequilibrar el peso de los distintos modos de transporte, fomentando el desarrollo de redes transeuropeas de transporte (RTE-T) y promoviendo una serie de transformaciones que permitan un transporte sostenible.
- 4) Para la integración en Murcia del corredor ferroviario de alta velocidad Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena, según la información oficial publicada por ADIF a fecha de abril de 2013 se constata la previsión de disponer de una plataforma con triple vía a lo largo de 7,9 km, de los cuales serán soterrados completamente 4,3 km a su paso por la ciudad y 500 m en Nonduermas, incluyendo la depresión del pasillo intermedio y una nueva estación intermodal de viajeros cubierta. Para ello en esta información oficial se refleja un presupuesto total actualizado de 311,9 millones de euros.
- 5) Según la información oficial, la llegada del AVE a Murcia comprende la remodelación de los accesos ferroviarios a la ciudad; sustitución de la estación Murcia-El Carmen; adecuación de la estación de mercancías de Nonduermas; soterramiento del pasillo ferroviario entre la zona de los Dolores y la futura Ronda de Barriomar y depresión del pasillo ferroviario hasta Nonduermas; depresión de la

- totalidad de vías y andenes de la estación de Murcia-El Carmen; y dotarla de intermodalidad con los restantes modos de transporte. Se entiende que estas actuaciones ferroviarias previstas deberían seguir contempladas en los proyectos a ejecutar.
- 6) La información oficial sobre la integración de la alta velocidad en Murcia destaca la construcción de una gran avenida sobre el tramo soterrado; mejora de la conexión de las distintas vías norte-sur cruzando a rasante el pasillo ferroviario deprimido; ordenación urbanística de un área de 207.290 m² que integrará a los espacios adyacentes; más de 24.000 m² dedicados a espacios libres y jardines; y renovación integral de las edificaciones orientadas a la gran avenida sobre la vía soterrada. Se entiende que estas actuaciones urbanísticas previstas deberían seguir contempladas en los proyectos a ejecutar.
 - 7) Para la integración del corredor de alta velocidad en Cartagena, la información oficial publicada por ADIF a fecha de abril de 2013 constata la previsión de efectuar el soterramiento de la traza urbana (con una longitud de 720 m) y de la bifurcación del ramal de acceso a Escombreras, y la construcción de nueva estación semi-soterrada en dos niveles. Para ello en esta información oficial se refleja un presupuesto total actualizado de 108,1 millones de euros.
 - 8) La llegada de la alta velocidad debería servir para modernizar las ciudades y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, por lo cual estos proyectos deben incluir como una parte fundamental las actuaciones urbanísticas a realizar.
 - 9) A nivel técnico no existen inconvenientes para que la integración de la alta velocidad en Murcia se efectúe en varias fases. No obstante, en lo relativo a la vía provisional prevista en el paso a nivel de Santiago El Mayor no existe la necesidad de suprimir este paso a nivel puesto que no se trata de un nuevo paso a nivel ni de un nuevo trazado ferroviario.
 - 10) Desde un punto de vista técnico, a estas alturas parece razonable que se continúe con las actuaciones previstas para la integración del corredor de alta velocidad en Murcia, siendo el único obstáculo para ello la falta de credibilidad, lo cual no obedece a criterios de carácter técnico. Sin embargo, para garantizar la integridad de las actuaciones relativas a la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Murcia se considera aconsejable que los proyectos a ejecutar cuenten con la financiación asegurada a través de un préstamo del Banco Europeo de Inversiones.

Cartagena, 21 de diciembre de 2017
Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial (ETSII)
Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT)