



En Cartagena, a 19 de abril de 2024, la Asociación Cultural Despierta CT, con CIF G10743060 y con número 15.039/1ª en el Registro de Asociaciones de la Región de Murcia, junto con la Asociación Cartaginense, con CIF G09660929 y con número de registro 14.937/1ª.

Organismo destinatario: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

#### **EXPONEN:**

### **DENUNCIA SOBRE LA PÉRDIDA DE SERVICIO E INFRAESTRUCTURAS DE CARTAGENA SOBRE LA LÍNEA MADRID-CARTAGENA.**

#### **Antecedentes históricos: la línea Madrid-Cartagena de Isabel II.**

En 1859, se aprobó el proyecto de ley del Ferrocarril de Albacete a Cartagena gracias a la persistencia del entonces alcalde de Cartagena Cirilo Molina, quien representó a Cartagena en Madrid. En 1861 se opuso al presidente del Consejo de Ministros Leopoldo O'Donnell, para mantener el trazado original del ferrocarril desde Madrid hasta Cartagena en lugar de dirigirlo a Alicante como se pretendía, omitiendo el proyecto de José Almazán hacia Cartagena convertido en ley en 1859. Para respaldar la postura de Cartagena, se formó un movimiento ciudadano y se fundó el periódico El Eco de Cartagena. El puerto de Cartagena era vital para la defensa de las costas mediterráneas, convirtiendo el ferrocarril en un tema estratégico. El Ministerio de Marina, influido por su ministro, estudió el problema y su informe fue determinante. La argumentación de Cirilo Molina fue crucial para que el gobierno abandonara el trazado hacia Alicante y la vía llegara directamente a Cartagena en 1862 siendo Murcia una estación de paso.

#### **Necesidad de una vía moderna.**

El transporte ferroviario de Alta Velocidad (AVE) ofrece varios beneficios para el transporte. Descongestiona el tráfico al proporcionar una alternativa eficiente y sostenible frente a la carretera y el aire, reduciendo la presión sobre estas vías. Promueve la intermodalidad al integrarse con otros medios de transporte, facilitando la movilidad multimodal. Aunque su enfoque principal es el transporte de pasajeros, también puede utilizarse para transporte de mercancías, mejorando la eficiencia del transporte de carga terrestre. Además, es más eficiente en consumo de energía y emisiones de carbono por pasajero-kilómetro que el transporte por carretera y aire, lo que reduce la huella ambiental y mejora la sostenibilidad del transporte.

#### **Opción desechada por el baipás de Beniel.**

El baipás de Beniel se propuso para mejorar la conexión entre Madrid y Cartagena. Consistía en la construcción de un tramo ferroviario alternativo de 1,4 km enlazando la línea de Cartagena y posibilitando circulación directa con Alicante, que permitiría el paso de los trenes de alta velocidad (AVE) sin necesidad de realizar maniobras en la estación de Beniel, agilizando así el recorrido y reduciendo los tiempos de viaje entre ambas ciudades.

El baipás de Beniel era crucial para Cartagena, ya que reducía los tiempos de viaje y fortalecía la conexión con Madrid y Barcelona al permitir que algunos trenes se dirigieran directamente sin pasar

por Murcia y además, establecía una conexión directa con el Corredor Mediterráneo, facilitando la salida de mercancías del Puerto de Cartagena hacia Europa.

### **Acuerdo de Valcárcel para el paso del AVE por Cuenca, anterior al baipás de Beniel**

En 2001, el gobierno regional liderado por Ramón Luis Valcárcel acordó que el AVE a Murcia pasara por Cuenca y Alicante mediante el denominado "Pacto de Murcia" junto al entonces ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, y los presidentes autonómicos de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, de Castilla la Mancha, José Bono y de Valencia, Eduardo Zaplana.

El presidente Ramón Luis Valcárcel impuso como condición que el AVE debía llegar a Murcia al mismo tiempo que a Valencia y Alicante. Esta opción ha sido muy criticada finalmente, por el rodeo.

### **Propuesta de línea ferroviaria directa entre Cartagena y Murcia bajo el Puerto de La Cadena**

Cabe destacar, que la propuesta inicial de la Región de Murcia era que existiera una línea ferroviaria mucho más directa entre Cartagena y Murcia por debajo del Puerto de la Cadena. Esta línea estaba proyectada para AVE y cercanías continuos, con estación intermedia el nuevo aeropuerto, favoreciendo la intermodalidad y la eficiencia. Esta opción que era la óptima para la Región de Murcia, se descartó por su elevado coste, aunque no estamos de acuerdo, dadas las grandes obras desarrolladas en otros territorios y los graves retrasos que la Región y especialmente Cartagena está soportando sin justificación.

### **Sucesión de hechos en las últimas décadas.**

Durante un tiempo, el servicio de AVE llegaba a Orihuela y luego requería un trasbordo para llegar a Murcia y Cartagena. Anteriormente, existían trenes ALVIA que conectaban Madrid y Cartagena, proporcionando un servicio directo. El ALVIA es un tipo de tren intermedio entre el ALTARIA y el AVE, ofreciendo rapidez y modernidad. Sin embargo, debido a la falta de acceso al baipás de Beniel, la llegada del AVE a Cartagena dentro de esta década es poco probable, a pesar de que algunas partes ya están licitadas. La introducción de la línea de AVE hasta Murcia supuso la eliminación de los trayectos directos en ALVIA a Cartagena, dejando a esta ciudad sin servicio directo.

La realización de obras de soterramiento en Murcia ha obstaculizado la llegada de trenes desde la ruta habitual del ALTARIA y ALVIA, lo que ha afectado negativamente a Cartagena. Este retraso en la llegada del AVE a Cartagena está afectando al desarrollo local y a su vez, regional. Todo esto tiene un impacto negativo en el turismo.

Añadir, además, que no solo afecta a Cartagena, sino también a otras ciudades importantes que han quedado desconectadas. Cuando una ciudad se desconecta del ferrocarril, se limita su capacidad de movilidad y se afecta su economía, educación, empleo, recreación, desarrollo urbano y medio ambiente. Esto repercute en la calidad de vida de sus ciudadanos y en su desarrollo económico, aumentando directamente el riesgo de pobreza.

### **SOLICITAN:**

- 1. Exigimos urgentemente restablecer la línea directa tal como se comprometió el Ministerio de Transportes para 2024, al menos de manera provisional hasta la llegada del AVE, para mantener al menos el servicio que teníamos antes, la vital conexión directa con Madrid que siempre ha tenido Cartagena, y que su ausencia está afectando muy negativamente a los usuarios de la línea y a la llegada de turistas a Cartagena, sector muy importante de la economía de Cartagena en la actualidad.**

2. **Solicitamos** que se nos proporcione información detallada sobre las acciones en curso y los plazos previstos para su ejecución, en relación con la conexión de AVE Cartagena – Murcia, baipás de Beniel y el restablecimiento total de la histórica línea Cartagena – Madrid por Chinchilla. De acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, en lo concerniente a la gestión y toma de decisiones relativas al transporte ferroviario.
3. Asimismo, solicitamos, los informes y toda la documentación de lo relacionado con el punto 2 (conexión de AVE Cartagena – Murcia, baipás de Beniel y el restablecimiento total de la histórica línea Cartagena – Madrid por Chinchilla), de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, en lo concerniente a la gestión y toma de decisiones relativas al transporte ferroviario.

Agradecemos su pronta atención a esta solicitud.

Cartagena, a 19 de abril de 2024