

CAMINA PODEMOS

UNA PROPUESTA POLÍTICA DE TRANSPORTE.

CONSTRUYENDO REGIÓN PARA SU GENTE



PODEMOS.
REGIÓN DE MURCIA

Contenido

pag.

 CONSIDERACIONES GENERALES • • • • • 3	3
 ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA (ZAL) • • • • • 4	4
 PUERTO • • • • • 5	5
 FERROCARRIL • • • • • 6	6
 AEROPUERTO • • • • • 9	9
 SISTEMA DE AUTOBUSES URBANO E INTERURBANO • • • • • 10	10
 AUTOVÍAS, AUTOPISTAS Y CARRETERAS • • • • • 12	12
 AUTOVÍAS, AUTOPISTAS Y CARRETERAS • • • • • 13	13





1. Desde el punto de vista de las infraestructuras de transporte, la Región de Murcia es una región subdesarrollada. Ello se debe tanto a la ausencia de inversiones suficientes por parte del estado central como a las decisiones delirantes, megalómanas y especulativas del bloque político-económico que ha gobernado la Región de Murcia en las últimas décadas. Las decisiones de los gobiernos del Partido Popular tales como la construcción de un nuevo aeropuerto en Corvera, la Autopista Cartagena-Vera o la decisión de la entrada del AVE por el Sur de Murcia han sido decisiones ruinosas para la mayoría social, para la calidad de vida o para el medio ambiente. La política de transporte en la Región de Murcia debe dar un giro de noventa grados.

2. Podemos Región de Murcia defiende que es necesario una política planificada de transporte sobre criterios de bienestar social, eficiencia económica y sostenibilidad medio ambiental:

a) El transporte que utiliza la mayoría social (líneas de autobuses urbanos e interurbanos, trenes de cercanías, red ferroviaria convencional) debe ser ahora una prioridad, frente a las políticas hegemónicas en estos años de apuesta por grandes infraestructuras (AVE, autopistas, autovías, nuevos aeropuertos, etc.) que han resultado ruinosas e inclusive caras para la ciudadanía. Con este criterio deben evaluarse los proyectos de autovías pendientes, distinguiendo entre las innecesarias y fácilmente sustituibles por inversiones en mejora de carreteras (autovía del bancal, autovía de El Reguerón, Autovía Jumilla-Venta Cabilla-Lorca) de las necesarias (Arco Norte y Noroeste de Murcia).

b) La planificación portuaria y la aeroportuaria debe regir las decisiones sobre el futuro del puerto de Cartagena – Escombreras, apostando por el despliegue pleno de sus potencialidades, abandonando el proyecto fáustico (destrutivo ambientalmente y seguramente ruinosos) de la Dársena de El Gorguel. Igualmente, hasta la fecha se ha demostrado que el modelo de sistema centralizado de los aeropuertos de AENA es más eficaz y racional que el modelo de gestión individualizada que ha propiciado aventuras muy poco fundamentadas como el aeropuerto de Corvera.

c) La economía global requiere de redes de transporte transversales (frente al modelo radial tradicional) como el Corredor Mediterráneo, así como de nodos de logística (ZAL). En la Región de Murcia no hay una política clara y decidida por una ZAL realmente intermodal y se presagia un nuevo fiasco. El Corredor Mediterráneo abre la posibilidad de insertar la Región de Murcia en un espacio económico mayor que integre a las diferentes regiones del Mediterráneo español (incluido la conexión con Andalucía) con las regiones europeas. Sin embargo el riesgo de que el Corredor ferroviario se quede en Alicante es mayúsculo, máxime si desde la Región de Murcia no se presentan soluciones eficaces y asumibles para superar los cuellos de botella ferroviarios que suponen las ciudades de Murcia y Alcantarilla. Mientras alrededor del 85% de las exportaciones de la Región de Murcia en el sector agrícola se transporta a Europa por transporte de carretera, 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

d) La integración urbana de las nuevas y futuras vías de tren a su paso por Murcia, Alcantarilla y Lorca es una exigencia ineludible cuya solución pasa por proyectos de circunvalación (caso de Murcia y Alcantarilla) y soterramiento (caso de Murcia y Lorca).

e) Una política de transporte del siglo XXI debe reorientarse hacia el desafío que el actual escenario de cambio climático significa para las sociedades. Lograr una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de un 40% en unos años y crear un camino para llegar a emisiones cero parece muy ambicioso, pero es posible. En el sector del transporte las emisiones han aumentado casi un 30% a escala global desde 1990. El transporte privado por carretera y la aviación han aumentado drásticamente en las últimas dos décadas y poco se ha hecho para reducir sus emisiones. Es necesario que esto se revierta urgentemente. Si se quiere evitar los efectos más peligrosos del cambio climático, se debe hacer frente a las emisiones del transporte. Podemos Región de Murcia defiende que una política de transporte que afronte el cambio climático debe

- Establecer políticas que reduzcan el transporte motorizado;
- Aumentar la eficiencia del transporte con mejores tecnologías y mejores pautas de conducción;
- Encontrar y desarrollar tecnologías de transporte que puedan permitir asegurar que también el sector del transporte pueda pasar al uso de fuentes renovables de energía.

Zona de Actividad Logística (ZAL)



3. La planificación europea de los nodos logísticos intermodales reconoce como viable la implantación de una ZAL en la Región de Murcia aprovechando el recorrido de la costa mediterránea, ya que existen ZAL en Barcelona, Valencia y Málaga. Por tanto la instalación de un nodo en Alicante o Murcia resulta plenamente viable, pero excluyente ya que la sobreinstalación de ZAL hace que pierdan su efectividad económica, reta la racionalidad del transporte y dificulta enormemente la amortización de las inversiones. En este sentido pretender instalar dos ZAL en una sola provincia o comunidad Autónoma, como pretende el Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, resulta no solo inviable sino contraproducente.

Nada impide, no obstante que una ZAL pueda estructurarse en varios espacios o instalaciones no conexas, tal como ocurre en Asturias. Ahora bien, hablaríamos de distintas dependencias de una misma ZAL, debidamente conectadas y con una distribución de la carga logística a ellas asociadas planificada y coherente.

El Gobierno regional plantea en esencia la construcción e instalación de dos ZAL. Uno de ellos, el denominado “Medfood” prevé instalarlo en el municipio de Murcia, en los terrenos circundantes con la base militar de Alcantarilla. La otra ZAL prevé instalarla en el municipio de Cartagena, en el Polígono Industrial de Los Camachos.

La construcción de la ZAL de Murcia, tal como está planteada resulta inviable, insostenible y técnicamente irrealizable por diferentes razones (requiere de una compleja inversión para la circunvalación de mercancías de Javalí; proximidad de base aérea de Alcantarilla, inadecuación de la línea de carga y descarga de la estación de Nonduermas, la actual red ferroviaria a su paso por Alcantarilla imposibilita, debido a sus dimensiones, el tránsito del AVE, los trenes de cercanías y los trenes de mercancías).

4. La propuesta de Podemos Región de Murcia considera que la intermodalidad de la ZAL pueda distribuir el nodo en distintos emplazamientos. La ZAL de la Región de Murcia debe ser única, pero con dos ubicaciones. La principal ubicación debe estar en Los Camachos-Cartagena dado el carácter intermodal del nodo logístico de mercancías que se produce en la cercanía de un puerto (Cartagena-Escombreras). Este emplazamiento tiene un problema de base: no existe conexión ferroviaria, que deberá ser una inversión futura a realizar para vincular puerto-ferrocarril y ZAL. Sin embargo tiene a su favor que los terrenos (unas 200 hectáreas) son públicos

(titularidad de la SEPES), su proximidad a la dársena de Escombreras, así como a la red viaria (AP-7). El segundo nodo de la ZAL Región de Murcia lo formaría el centro integrado de carreteras, el cual se situaría en el municipio de Murcia, en los terrenos previstos para Murcia/Medfood y Polígono Industrial Oeste, donde incluso se podrían construir nuevos andenes y combinar así el transporte por carretera con el ferroviario. Otra opción podría establecer el nodo integrado de transporte por carretera en Corvera, junto al aeropuerto.

Puerto



5. El proyecto de Dársena Portuaria en El Gorguel es rechazado por Podemos Región de Murcia por razones económicas y ambientales. El Gobierno regional y la Autoridad Portuaria se han dedicado a vender que la Región necesitaba la construcción de una nueva dársena portuaria que atendiera el crecimiento en la demanda del tránsito de mercancías, infraestructura cuyo coste supera 1.000 millones de euros y que permitiría el movimiento de 3 millones de contenedores o TEUS anuales con la consiguiente creación de hasta 18.000 puestos de trabajo. El problema con el que se dan de bruces esta propuesta es nada menos que la propia realidad. El tráfico en el Puerto de Cartagena entre los años 2005 y 2015 (11 años) ha ascendido a 673.918 contenedores o TEUS (dato de la Autoridad Portuaria estatal). Entre enero y septiembre de 2016 el puerto de Cartagena ha registrado un tráfico de 78.458 contenedores o TEUS, pudiendo alcanzarse en el conjunto del ejercicio y con una previsión más que optimista la cifra de 100.000 TEUS. ¿Realmente podemos decir en serio que con un tráfico real de 100.000 TEUS anuales vamos a generar demanda para transitar 3.000.000 TEUS? Si estimamos además que las mercancías líquidas se seguirían transportando desde Escombreras ya que requieren del uso de tubería, que las mercancías generales gozan de un impacto pequeño en el tráfico y que además ha disminuido (de 1,2 millones Tn en 2005 a 0,80 millones Tn en 2015) y que solamente el movimiento de graneles sólidos ha aumentado (5,08 millones Tn en 2005, 5,54 millones Tn en 2015), parece que la construcción de El Gorguel supondría otro “aeropuerto vacío”.

6. En el conjunto de puertos de España existe una capacidad total de tráfico de contenedores o TEUS de 22,14 millones. Según datos de la Autoridad Portuaria estatal en 2015 se han movido en el conjunto de los puertos españoles 14,25 millones de TEUS. Por tanto tenemos una infrautilización de la capacidad portuaria de unos 8 millones de TEUS. Otros puertos como Valencia, Barcelona o Algeciras están acometiendo una ampliación para dar cabida a 7 millones de TEUS más. En pocos años tendremos en España una capacidad de tráfico de TEUS de 29 millones de TEUS con un tráfico que apenas alcanza los 15 millones de TEUS. En ese contexto, ¿tiene sentido que para Cartagena construir un puerto para aumentar su tráfico a 3 millones de TEUS? Ya en su día. Álvaro Nadal, desde la Oficina Económica de Moncloa, Álvaro Nadal declaró el 21/10/2015 que “en España no hacen falta más puertos ni aeropuertos”. Y a todo ello debemos unir las implicaciones ecológicas que conlleva la construcción de esta infraestructura.

7. Podemos Región de Murcia apuesta por una planificación portuaria que pase por: potenciar la capacidad granelera, culminar las obras del súper puerto de Escombreras que se encuentran muy avanzadas y cuyo coste de puesta en marcha resulta mínimo (y así lo evidencia el Tribunal de Cuentas europeo), mantener la actual Escombreras para el tráfico de mercancías líquidas, que en general son altamente rentables.

El proyecto de súper puerto de Escombreras presentado, ejecutado y próximo a su finalización, está dotado de dos muelles de 600 metros lineales cada uno con dos terminales (una para graneles sólidos de 90.000 metros cuadrados y un muelle que podría destinarse a terminal de TEUS de 240.000 metros cuadrados). Se ha realizado con fondos europeos y puede satisfacer el aumento que pudiera producirse en el número de TEUS en los próximos años en Cartagena,

estando capacitado para generar numerosos empleos. El Tribunal de Cuentas europeo en uno de sus informes pone de manifiesto que el súper puerto de Escombreras se encuentra infrautilizado pese haberlo dotado de fondos (hasta la fecha 29,7 millones de euros). El proyecto que presentó el Ministerio de Fomento (con el beneplácito de la CARM) ya preveía que la infraestructura fuera capaz de asumir el tránsito de 800.000 TEUS, además de dar cabida a un aumento significativo de líquidos, mercancías generales y granel sólido.

Ferrocarril



8. Desde el punto de vista de su situación ferroviaria, la Región de Murcia es seguramente la región española, junto con Extremadura, que más subdesarrollada permanece. Sin un metro de vía electrificada, paradójicamente, solamente conocerá un tramo de vía electrificada cuando el AVE entre por Beniel y llegue a la Estación del Carmen. Pero el resto de la red ferroviaria, incluida la importante red de cercanías y el FEVE, permanecerán sin electrificar. El subdesarrollo ferroviario de la Región de Murcia se expresa en el cierre de líneas ferroviarias (que provocó la desconexión ferroviaria con Andalucía), unas infraestructuras anticuadas, su falta de electrificación y la ausencia de una planificación integral -que hubiese manejado la existencia del puerto de Cartagena, los nodos logísticos y la demanda de un Corredor Mediterráneo de mercancías combinando los anchos de vía- dirigida a favorecer el transporte de personas y mercancías. La ausencia de un plan regional integrado en otro estatal nos ha colocado ante un diseño ferroviario que no ha evolucionado respecto del efectuado en el siglo XIX, resultando clamorosa su falta de la adaptación a los nuevos tiempos y necesidades económicas y sociales. La decisión del Partido Popular, y concretamente del exAlcalde Cámara y del exPresidente Valcárcel de vetar la llegada del AVE por el Norte de la ciudad de Murcia, merced a sus planes urbanísticos en la zona norte de Murcia (que desembocaron en el desarrollo de Nueva Condomina, el caso Umbra y toda una era de corrupción asociada al urbanismo en el municipio de Murcia) fue una decisión irresponsable de unos gobernantes corruptos que decidieron que el AVE entrara atravesando el sur de la ciudad de Murcia por la compleja geografía de la huerta y varios barrios densamente poblados, lo cual ha provocado una situación problemática de enormes dimensiones respecto a la integración urbanas de las vías y el trazado ferroviario futuro. Los gobernantes municipales y regionales del PP y sus prácticas corruptas no solamente no han hecho nada con su desgobierno respecto al ferrocarril, sino que han retrasado décadas las necesidades de modernización ferroviaria de la región.

9. Las prioridades ferroviarias de Podemos Región de Murcia son 1º) la modernización de la red de trenes de cercanía por tratarse de una infraestructura al servicio de la movilidad de la mayoría social, sostenible medioambientalmente y vertebradora del territorio; 2ª) Atender y reforzar las inversiones en las líneas de pasajeros del tren convencional sobre ancho ibérico, tras años de abandono por el privilegio otorgado a la Alta Velocidad (AVE). 2º) la integración urbana de las vías del tren a su paso por Murcia, Alcantarilla o Lorca; y 3º) el denominado Corredor Mediterráneo, un corredor ferroviario que integraría a todas las regiones del Mediterráneo español y las articularía con el espacio económico europeo, posibilitando una red transversal (que rompe con el hegemónico históricamente modelo radial español centrado en Madrid) y un impulso al infradesarrollado transporte de mercancías por ferrocarril frente al privilegio otorgado al transporte por carretera (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%).

10. Podemos Región de Murcia apuesta por la recuperación de la línea de tren entre Baza y Murcia desaparecida injustificadamente en los años 80, tanto para el transporte de viajeros

como de mercancías.

11. Tanto el AVE como el Corredor Mediterráneo requieren de un ancho de vía internacional, mientras que las redes actuales de transporte de personas (cercanías y largo recorrido) y de mercancías transcurren por una vía de ancho ibérico o convencional. Podemos Región de Murcia apuesta por la integración ferroviaria mediante una red racional de comunicaciones de personas y mercancías que debe combinar ambos anchos a fin de conectar debidamente a la Región en ambos segmentos y favorecer así la incardinación de la Región de Murcia en una red de comunicaciones útil social y económicamente.

12. Podemos Región de Murcia considera que la llegada del AVE a Murcia no puede hacerse en detrimento de la red de trenes de cercanías que da servicio a más de cuatro millones de viajeros anuales. Rechazamos la solución propuesta por el Ministerio de Fomento que supone la sustitución de los actuales trenes diesel por la contratación de nuevos trenes Avant 104 o 121, lo que supone convertir el servicio de cercanías en un servicio de media distancia, con la consiguiente disminución de las frecuencias, eliminación de paradas en estaciones de pocos viajeros y el aumento del precio (el doble de Cercanías).

El anunciado por Ministerio de Fomento plan de inversiones de 1500 millones de euros para renovar el parque de trenes de Cercanías y MD debe saldar la deuda histórica acumulada en la envejecida red murciana de cercanías (automotores diesel con más de 35 años de antigüedad) y apostar por su renovación y modernización (de vías y trenes).

Podemos Región de Murcia defiende un plan de renovación y modernización de la red de cercanías de la Región de Murcia que pasa por:

a) 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.

b) En el periodo transitorio mientras se construyen las nuevas líneas y se adquiere los nuevos trenes, en los tramos donde exista plataforma de doble vía, dejar una de AVE y otra convencional o con tercer carril para permitir los servicios con el material diesel de los trenes de cercanías actuales.

c) La electrificación de la vía convencional Murcia-Alicante es la forma más eficaz de garantizar que no desaparezcan los trenes de cercanías con la llegada del Ave. Debe acometerse un plan de electrificación progresiva del conjunto de la red de trenes de cercanías de la Región de Murcia.

d) Igualmente para poder seguir disponiendo de un servicio de cercanías Murcia-Cartagena tras la llegada del AVE a la ciudad de Cartagena se apuesta por la doble vía electrificada para este trayecto.

e) 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. 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.

f) Abrir una línea de cercanías Murcia- Cieza. Igualmente se considera necesario para la Región de Murcia la reapertura de la antigua línea Lorca-Baza cerrada en 1985.

g) Potenciar la intermodalidad entre los trenes de cercanías y el transporte de autobuses urbano e interurbano. Esto es especialmente importante para conectar la línea de Media Distancia Murcia Cartagena con las poblaciones del Mar Menor o para conectar la llegada de las cercanías a la Estación del Carmen con los autobuses que realizan el tramo al Campus Universitario de Espinardo. Para ello, Podemos Región de Murcia propone 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.

h) Los trenes de cercanías deben ir equipados de medios suficientes para el transporte de bicicletas.

i) Los trenes de cercanías deben ir provistos de los medios técnicos suficientes para garantizar el acceso a todas las personas con algún tipo de discapacidad.

13. Podemos Región de Murcia apuesta por la mejora, electrificación y ampliación del FEVE Cartagena-Los Nietos que permita ampliar la conexión de las poblaciones costeras de La Manga y el Mar Menor.

14. Podemos Región de Murcia propone la eliminación del cuello de botella ferroviario en los municipios de Murcia y Alcantarilla (cercanías, mercancías, Corredor Mediterráneo, AVE) mediante la construcción de la Circunvalación de Mercancías de Javalí y la llegada a Murcia de las vías de alta velocidad soterradas a la estación del tren apostando por el trazado del Reguerón, si los estudios geográficos y geotécnicos determinaran la existencia de cabida de ese trazado ferroviario. Para ello se propone la supresión del tramo entre Beniaján y El Palmar de la Autovía del Reguerón y el aprovechamiento de los terrenos ya expropiados para que por los mismos transcurra el Corredor ferroviario Mediterráneo. Esta solución incluso podría dar cabida a la construcción de una red con dos vías de ancho internacional (doble plataforma) que permitiesen el itinerario por las mismas de AVE y Corredor Mediterráneo. Esto haría que la Estación del Carmen se convertiría en una estación terminal y se ahorraría el soterramiento de las vías entre Murcia-El Carmen y Nonduermas.

Para Podemos Región de Murcia es una prioridad el soterramiento del tren a su paso por Murcia. De ser viable el trazado del Reguerón con ancho de vía internacional, cabría la posibilidad de acometer un soterramiento que comprendería tres o cuatro kilómetros -y no ocho como el previsto ahora- a fin de hacer llegar el tren a la Estación de El Carmen. La integración del Corredor Mediterráneo y del tren en general en la ciudad de Lorca pasa necesariamente por el soterramiento de las vías.

15. Podemos Región de Murcia apuesta por el mantenimiento de una vía de ancho ibérico para mercancías y cercanías. Una vez construida la circunvalación de mercancías de Javalí, los trenes de mercancías podrían fijar su trayecto a través de Las Tejeras con destino a Madrid, siguiendo la variante de Camarillas, eso sí una que ésta contase con el desdoble de plataformas. Se defiende la resolución técnica en Beniel de la cruz que permita la distribución de vías hacia Alicante y Cartagena mediante la construcción del baipás.

Finalmente, la reconstrucción del trazado de la línea a Cartagena debe incluir una variante para mercancías (de ancho ibérico y conectada a la variante de Camarillas), Cercanías y Media Distancia y en paralelo a la construcción de una vía de ancho internacional que permita la llegada del AVE y la del Corredor Mediterráneo.

Debe elaborarse un estudio geográfico y geológico sobre los trazados propuestos que tome en consideración los obstáculos técnicos, poblacionales y jurídicos previamente al acometimiento de cualquier obra

16. Podemos Región de Murcia insiste en la culminación y puesta en servicio de la Variante de Camarillas con un trazado que incluya el desdoble de plataformas en todo su trayecto a fin de favorecer la circulación de mercancías y pasajeros ya que la plataforma contempla las dos vías (esto último implicaría resolver el problema del túnel de Camarillas, en el cual se ha contemplado una vía única); así como la electrificación del conjunto de la línea Cartagena-Chinchilla.

17. Podemos Región de Murcia apuesta por la integración del trazado ferroviario en la ZAL de la Región de Murcia mediante la construcción de una vía que una el puerto de Cartagena con Los Camachos, y la dotación de los andenes necesarios en los terrenos Murcia/Medfood-Polígono Industrial Oeste (si se decide este emplazamiento para la CIM de Murcia).

Aeropuerto



18. El Aeropuerto de Corvera (denominado oficialmente y con cierta sorna “Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”) nunca debió construirse, no solamente porque ha resultado una ruina para la ciudadanía, sino porque era absolutamente innecesario dada la proximidad del Aeropuerto de San Javier y del Aeropuerto de Alicante, ambos integrados en la red estatal de AENA. El Aeropuerto de Corvera fue un capricho muy caro de los gobernantes del PP. El Aeropuerto de San Javier ha demostrado ser un aeropuerto en continuo crecimiento y exitoso, no habiendo ninguna razón económica que justifique su cierre. Además el hecho de estar integrado en la red estatal de AENA garantiza que sus hipotéticas pérdidas en un momento determinado queden compensadas con las ganancias de otros.

19. Podemos Región de Murcia defiende que el Aeropuerto de la Región de Murcia debe formar parte de la red AENA. El modelo aeroportuario español es un modelo centralizado, en el que una empresa mixta con mayoría de capital público (51%), AENA estructura la gestión aeroportuaria de un red de aeropuertos en los que su know how, su experiencia de gestión y su solvencia financiera combina la rentabilidad con la seguridad y la pervivencia de una red que presta servicios en todo el territorio. En este sentido AENA es la garante del sistema público de transporte aéreo. El sistema puede ser mejorable, pero en última instancia es el control público de la empresa, ejercido a través de Ministerio de Fomento el que sirve de tutela y conciliación de los intereses generales y los puramente mercantiles de optimización del beneficio y rentabilidad. Por tanto, un aeropuerto en la Región de Murcia, integrado en la red pública de AENA viene a garantizar la inclusión de nuestra Región en un sistema de transporte público que otorga seguridad, calidad y rentabilidad. Dicho así, podría pensarse que estamos ante una quimera, pero el Aeropuerto de San Javier ha venido a demostrar en los últimos años que resulta posible aunar estos tres vectores con éxito. Ha sido reconocido como el mejor aeropuerto de los de su categoría en dos ocasiones y con más de un millón de pasajeros al año y beneficios en su cuenta de resultados, constituye una de las joyas de la corona de AENA.

20. Podemos Región de Murcia defendió un acuerdo multilateral entre el Ministerio de Fomento (AENA), el Ministerio de Defensa y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para que el Aeropuerto de Corvera fuera adjudicado a AENA, incluido en la red pública de transporte e incorporase un traslado ordenado de San Javier con plena garantía de los derechos de los trabajadores, del área comercial y de las compañías aéreas con slots vigentes en el aeropuerto marmenorense. Pero de nuevo el empecinamiento de la nueva hornada de líderes populares, y

la defensa a ultranza del modelo privado discrecional (privado para los amigos) dirigió los destinos de Corvera hacia el concurso y con ello a la gestión privada, a la exclusión de aeropuerto regional de la red pública de transporte aérea y a buscar una competencia incomprensible con el único y rentable aeropuerto público de la Región.

El Gobierno regional apostó por la vía del concurso para adjudicar el aeropuerto de Corvera, una concesionaria que ha resultado ser finamente AENA. ¿Significa esto que el aeropuerto de Corvera estará dentro de la Red Estatal de Aena y regulado por los Presupuestos Generales del Estado? No, pues la concesión se la ha llevado una filial de AENA que gestionará el aeropuerto como un negocio privado. El resultado es el que todos conocemos, AENA se ha adjudicado el concurso ante la incomparecencia de otros postores -que asomaron únicamente al albur del interés depredatorio-, pero lo ha hecho bajo la fórmula de aeropuerto privado y a fin de asegurar un ordenado desmantelamiento de su negocio en San Javier, a fin de poder derivarlo a otros destinos y sin tener la obligación de incluir Corvera en la red pública estatal.

En estas condiciones, el cierre del Aeropuerto de San Javier plantea un serio riesgo de que en la Región de Murcia terminemos sin disponer de un aeropuerto público. Además de que esto no ofrece suficientes garantías para el mantenimiento de los derechos de los trabajadores. Este caso puede terminar siendo el primer experimento de privatización aeroportuaria del PP. Los murcianos volveremos a ser conejillos de indias de un nuevo experimento en política de infraestructuras. AENA se sacude el servicio público en la Región de Murcia y lo pone en bandeja para vender el nuevo negocio a un tercero en el medio plazo

21. Podemos Región de Murcia sigue insistiendo en la devolución de los más de 200 millones de dinero público del aval concedido a AEROMUR para abrir el Aeropuerto de Corvera y que sigue costando a los murcianos más de 15000 euros diarios. Recordemos que el empecinamiento en erigir el así denominado “Aeropuerto Internacional en la Región de Murcia”, a mayor gloria de los fastos inmobiliarios que acabaron protagonizando la crisis, condujo al gobierno regional a proyectar y ejecutar un aeropuerto, Corvera, que nació ruinoso y cuyo plan de negocio resultó tan inconsistente que la entidad concesionaria, AEROMUR, se desmarcó del mismo provocando la ejecución del aval prestado por la administración regional con un coste para las arcas públicas de 182 millones de euros, coste que se ha ido incrementando año a año. Pese a las maniobras maquilladoras que siguen vendiendo la ventura de este aeropuerto, debemos parar unos momentos y analizar el pecado original de Corvera, que no es otro que el haber sido concebido como un aeropuerto privado, situado fuera de la red pública estatal. Solo así se conciben las prácticas predatorias que sobre el mismo han practicado parte del empresariado murciano, la propia administración popular e incluso las empresas gestoras low cost que se han asomado a los concursos públicos a fin de tantear pelotazos al estilo aeropuerto de Castellón.

Sistema de autobuses urbanos e interurbanos



22. La ciudadanía de esta Región necesita de un transporte urbano interurbano decente, pues forma parte de su derecho a la movilidad y a unas condiciones de vida dignas. Sin embargo, en su mayor parte, nos encontramos con un sistema de autobuses ineficiente, caro, insuficiente, lento e incómodo. No está a la altura de las necesidades de vertebración de la compleja trama de flujos del área metropolitana de Cartagena o de Murcia. Como tampoco satisface las necesidades de las pedanías rurales más alejadas de los centros urbanos. La reducción del 33% de las frecuencias que se realizó en el periodo de crisis (2012) en la mayoría de las líneas urbanas de gestión autonómica y metropolitanas no se han recuperado a fecha de hoy.

23. El modelo imperante en la Región de empresas concesionarias ha dejado mucho que desear, a pesar de la Ley 10/2009, de 30 de noviembre, según la cual las empresas concesionarias

del transporte interurbano regional realizaran las inversiones necesarias para crear el sistema integrado de transporte público de la Región de Murcia y la consiguiente modernización de las concesiones regulares permanentes de viajeros por carretera. Las empresas concesionarias apenas han hecho inversiones de modernización y el Gobierno regional se ha despreocupado absolutamente de su responsabilidad de exigir tales inversiones.

Además, el consorcio regional Entidad Pública de Transportes fue derogado el 1 de enero de 2013 (tras crearse en 2006), evidenciando el completo fiasco de una política seria de transporte regional. La ausencia de este consorcio explica la descoordinación existente en materia de transporte urbano e interurbano.

24. Las realidades metropolitanas de la Región de Murcia se posicionan en el contexto español como las que el transporte urbano e interurbano funciona peor. En todas las grandes ciudades existe un Consorcio de Transporte que incluye la intermodalidad entre todos los medios que conforman el transporte de personas en el área metropolitana (autobús, tren, metro, tranvía, etc.). En la Región de Murcia no existe. En 2013 el entonces consejero Antonio Sevilla plantó constituir un Consorcio de Transporte regional, pero el alcalde de Murcia, Sr. Cámara se desmarcó del mismo y optó unilateralmente por la construcción del tranvía, quebrando las relaciones entre el Ayuntamiento y la CARM y dando al traste con este proyecto. No cabe duda que el tranvía resultaba una opción poco aconsejable para vertebrar una ciudad con 53 pedanías y unos enlaces viarios “endiablados”.

Podemos Región de Murcia plantea la necesidad de una organización más racional y eficiente del sistema urbano de autobuses: a) Otorgar prioridad a los autobuses en las rotondas (que proliferan en los nodos viarios de la ciudad); b) Que los bonos de autobús se adquieran fuera del autobús (como ocurre en casi todas las ciudades de Europa) de forma que la expedición y cobro de los billetes no retrase el tiempo de ruta; c) Que se practique un rediseño de las paradas de autobús a fin de que resulten funcionales. La mayoría ahora no están bien diseñadas y resultan inoperativas (angulaciones incorrectas, invasión de contenedores de basura, etc.); d) Creación de nuevas líneas periurbanas con trazados basados en estudios previos, ya que en la actualidad todas las líneas son radiales, provocando tener que acudir a enlaces para ir de poblaciones del área metropolitana a puntos opuestos de la ciudad; e) restitución de los servicios nocturnos de autobuses.

25. Podemos Región de Murcia defiende la restitución de la Entidad Pública de Transporte y la exigencia del cumplimiento de las inversiones por parte de las empresas concesionarias para la modernización y creación de un sistema integrado de transporte regional interurbano (tal y como exige la Ley 10/2009 de 30 de noviembre). Dicha ley establecía importantes exigencias de inversiones a las empresas concesionarias para la introducción de medidas tales como introducción de Sistemas Inteligentes de Transporte; renovación del parque móvil adscrito a la prestación de los servicios; mejora de las condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida; implantación y mantenimiento de la identidad corporativa común, etc. También establecía medidas de sostenibilidad de la explotación, especialmente en lo relativo a la utilización de motores o combustibles alternativos y de todas aquellas medidas que puedan mejorar los índices de sostenibilidad medioambiental de los servicios.

26. Podemos Región de Murcia defiende una política de transporte urbano e interurbano que garantice a) La reducción de los tiempos de espera mediante la ampliación de las frecuencias horarias e incrementos de las plantillas y autobuses; b) una mayor comodidad de las paradas y de los autobuses adaptada a personas mayores, discapacidades físicas, etc.; c) la intermodalidad con otros sistemas de transporte, muy especialmente con el tren de cercanías, combinando horarios previo estudio del segmento de usuarios y sus necesidades; d) la potenciación de la lí-

nea de autobuses del centro de Murcia al Campus Universitario de Espinardo (el 39) y reducción de sus tiempos de viaje; e) el abaratamiento del billete en los viajes interurbanos; f) la creación de un bono común para todos los medios de transporte de personas y g) creación de líneas de autobuses o microbuses –aun sin rentabilidad– que apoyen el transporte de núcleos poblacionales rurales, aislados o faltos de enlace con núcleos más grandes.

27. La política de autovías y carreteras debe replantearse decisivamente. La malla de autovías y carreteras que tenemos, en términos generales, es más que suficiente, estamos por encima de la media europea en kilómetros por habitante. Lo que es necesario en todo el ámbito territorial es el mantenimiento y/o mejora de la infraestructura ya existente. Los proyectos pendientes de construcción de nuevas autovías deben ser reevaluados a la luz de la nueva coyuntura socioeconómica.

Autovías, autopistas y carreteras



28. En relación a las autovías pendientes de construcción en la Región de Murcia, Podemos Región de Murcia considera que:

a) La solución más racional es que se abandone el proyecto de construcción de la autovía del Reguerón (tramo entre Beniaján y El Palmar), constituyendo este corredor el emplazamiento idóneo para el itinerario ferroviario de los anchos de vía internacional (que permitiría la llegada del AVE y Corredor Mediterráneo a Murcia con un soterramiento de dos kilómetros hasta la terminal del Carmen y aseguraría la mejor conexión con Cartagena) e ibérico (cercanías y mercancías). Este trazado goza además de la virtud de liberar las vías de comunicación con Alcantarilla, descargando la actual red ferroviaria y permitiendo la construcción de una vía verde o de otras estructuras urbanas que mejoren los accesos y tránsitos de personas entre ambas ciudades.

b) En relación a la conocida como autovía del “Bancal”, la construcción del trazado previsto actualmente encuentra graves problemas por cuanto existen un exceso de edificaciones en los núcleos de El Raal y Santomera provocarán que buena parte de la autovía tenga que construirse mediante tramos elevados e incluso mediante un falso túnel en Santomera, debiendo evitar azarbes y otras canalizaciones naturales. La solución razonable es no continuar su construcción como autovía, sino unirla a la carretera RM303 que llega hasta Santomera (donde se accedería a la A-7). Lógicamente la RM303 requeriría una mejora y ampliación pero sin los rígidos requisitos y anchos que conlleva la autovía. Esta solución no solo es la más barata desde el punto presupuestario y además es la de menor impacto ambiental y social.

c) En relación a la **red viaria periurbana de Murcia**, lo aconsejable es la construcción de las autovías proyectadas del Arco Norte y Arco Noroeste a fin de descongestionar el tráfico en la zona norte de Murcia y eludir ese nodo viario que conlleva un caos de tráfico en la parte septentrional de la ciudad de Murcia. Igualmente proponemos que la prolongación de la Costera Sur desde Algezares hasta la ronda de Levante uniendo así los núcleos urbanos de la zona (San José de la Vega, Los Dolores, etc.).

d) En cuanto a la propuesta de construcción de una autovía entre Jumilla y Lorca consideramos que resulta suficiente mejorar y adecuar la carretera nacional ya que esta autovía resulta inviable y excesiva teniendo en cuenta su coste, la proyección de tráfico y las necesidades

del conjunto de la Región.

29. PODEMOS Región de Murcia considera que debe estudiarse detenidamente el futuro de la autopista de pago Cartagena-Vera, construida junto con las radiales madrileñas y hoy rescatada por el Estado. Su tráfico es ínfimo y su construcción solo cabe calificarse de ruinoso. Mediante el pago de peaje estamos pagando esa autopista (estatal) dos veces.

Igualmente merecerían un estudio la autovía Totana Mazarrón construida mediante peaje en sombra y el coste de la autovía del Noroeste, proyectado por 84 millones de euros y que sospechamos terminará costando en torno a los 400 millones de euros.

Para Podemos Región de Murcia, en adelante y cara a futuros proyectos, exigirá que toda construcción viaria baraje los siguientes criterios:

- a) Justificación en función de las estimaciones de tráfico necesario.
- b) Coste presupuestario y vías de financiación con memorias económicas sólidas y transparentes.
- c) Carácter vertebrador de la infraestructura con reflexión documentada sobre su impacto social y medioambiental.

30. Podemos Región de Murcia apuesta por el adecuado mantenimiento y mejora de las redes nacionales y regionales de carreteras, haciendo un mapeo de las mismas y citando aquí a efectos meramente enunciativos las carreteras de las pedanías altas del noroeste (Barranda, Archivel, etc), la de acceso a Cehegín, la construcción del puente ribereño en Cieza, etc.

Carril-Bicicleta



31. Podemos Región de Murcia apuesta por la promoción de la bicicleta como un medio de transporte, el cual debe reconocerse y promocionarse como un transporte beneficioso tanto para reducir la contaminación medioambiental y descongestionar el tráfico urbano, como para la salud pública. Para ello deben diseñarse carriles-bici en los municipios de la Región de Murcia que posibiliten la comunicación entre barrios y pedanías, así como el poder ir en bicicleta al trabajo o a la escuela. Igualmente debe fomentarse el ciclo-turismo mediante rutas regionales, recuperando para ello los caminos públicos, las vías pecuarias, etc., así como favoreciendo la intermodalidad con autobuses y trenes de cercanías.

Participación:

Se pueden mandar enmiendas escribiendo a participacion@regiondemurcia.podemos.info o aportandolas en la Plaza Podemos Regional: <https://www.reddit.com/r/PlazaRegionMurcia/>



PODEMOS.
REGIÓN DE MURCIA