Universidad Politécnica de Cartagena

Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación

Programa Arquitectura, Urbanismo y Medio Ambiente

TESIS DOCTORAL

Renovación Urbana e Innovación en la Gobernanza Metropolitana Asociada a las Estaciones Ferroviarias del AVE en la Región de Murcia.

Juan Manuel Salmerón Núñez

2015

Universidad Politécnica de Cartagena

Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación

Programa Arquitectura, Urbanismo y Medio Ambiente

TESIS DOCTORAL

Renovación Urbana e Innovación en la Gobernanza Metropolitana Asociada a las Estaciones Ferroviarias del AVE en la Región de Murcia.

Juan Manuel Salmerón Núñez

Director

Dr. Francisco Segado Vázquez

2015

Resumen

La reciente implantación tanto en Europa como en particular en España de la alta velocidad ferroviaria, con efectos territoriales, ambientales y urbanos, ha supuesto una oportunidad singular de renovación para las ciudades. Por un lado se renueva la posición territorial de la ciudad en relación con el resto de ciudades con las que se conecta gracias a esta red. Por otro lado, la transformación del paisaje ferroviario y la renovación urbana suceden también en el entorno de las estaciones de esta red, especialmente en aquellos casos de estaciones centrales que incluyen operaciones inmobiliarias.

Estos casos, la inmensa mayoría en el panorama español, introducen para su realización la dependencia del mercado inmobiliario. Además, en aquellos casos situados en posiciones territoriales periféricas como el Corredor de Levante del AVE y las metrópolis analizadas en esta Tesis de Murcia y Cartagena, son de mayor vulnerabilidad para conseguir inversiones en alta velocidad ferroviaria respecto de otras más pobladas y centradas en el territorio. Esta posición ofrece un clima favorable para el desarrollo de los procesos estudiados en relación con la toma de decisiones para la mejora urbana, aunque introduce el riesgo de la imposición de soluciones por motivos prácticos.

La restricción presupuestaria, y los largos procesos de tramitación debido al considerable impacto ambiental del trazado interurbano o territorial de esta infraestructura, han determinado su configuración como líneas de altas prestaciones más que alta velocidad al aprovechar alguno de los pasillos ferroviarios ya existentes, la implantación de tráfico mixto con otros tipos de ferrocarril, y la previsible liberalización en la explotación de estos tramos. Entre todas las decisiones, la ubicación de su estación de viajeros es la más representativa para este modelo, condicionando todo un conjunto de decisiones secundarias para la ciudad.

Todas estas circunstancias permiten en el campo organizativo una mayor conciencia de la necesidad de participación, racionalidad, y responsabilidad en el proceso de todos los agentes, generando presiones y tiempos de espera adecuados para establecer una auténtica gobernanza en materia de infraestructuras. Los agentes nacionales han sufrido factores macroeconómicos adversos como la crisis económica mundial y los supranacionales han visto mermada su actuación, debido a la ampliación de la CE a nuevos países con mayores necesidades de inversión que España. La fortaleza y capacidad de las estructuras organizativas locales, especialmente las sociales han resultado ser decisivas para contrarrestar las imposiciones de los agentes de ámbitos con mayor escala.

Abstract

The recent implementation both in Europe and in particular in Spain of the high speed railway, with territorial, environmental and urban effects, has been a unique opportunity of renewal for the cities. On the one hand is renewed the territorial position of the city in relation to the rest of the cities that is connected through this network. On the other hand, the transformation of the railway landscape and urban renewal happen also in the vicinity of stations of this network, especially in cases of central stations that include real estate transactions.

These cases, the vast majority in the Spanish panorama, introduce for its realization the dependence on the real estate market. In addition, where located in territorial positions peripheral as the Levante corridor of AVE and cities analysed in this thesis of Murcia and Cartagena, are more vulnerable to get investment in high speed rail with respect to other more populated and focused on the territory. This position offers a favourable climate for the development of the processes studied in relation to decision-making for urban improvement, although it introduces the risk of the imposition of solutions for practical reasons.

The budgetary constraint, and the long term of processing because of the significant environmental impact of urban or territorial mapping of this infrastructure, have determined its configuration as high performance more than high-speed lines by taking advantage of any of the existing rail corridors, the implementation of mixed with other types of railroad traffic, and predictable liberalization in the exploitation of these sections. Among all the decisions, the location of its passenger station is the most representative for this model, conditioning whole secondary decisions for the city.

These circumstances allow a greater awareness of the need for participation, rationality and responsibility in the process of all stakeholders, generating pressures and appropriate wait times to establish a true governance infrastructure in the organizational field. National actors have suffered adverse macroeconomic factors as the global economic crisis, and the supranational have weakened its performance, due to the enlargement of the EC to new countries with greatest needs investment to Spain. The strength and capacity of the local organizational structures, especially the social have proved to be decisive to counteract the impositions of the agents of areas with larger scale.

Índice

1.- Introducción.....	12
1.1.- Presentación y Justificación.....	12
1.2.- Objetivos.....	15
2.- Infraestructuras de transporte y desarrollo. Estado de la cuestión.....	17
2.1.- El ferrocarril de alta velocidad.....	17
2.1.1.- La movilidad en la sociedad contemporánea.....	17
2.1.2.- TAV como medio de transporte.....	18
2.2.- Efectos territoriales.....	20
2.2.1.- Infraestructura de transporte y el límite de la ciudad.....	20
2.2.2.- Investigaciones sobre el territorio y el TAV.....	22
2.3.- Efectos medioambientales.....	25
2.3.1.- Patrimonio ferroviario.....	25
2.3.2.- El paisaje como elemento patrimonial.....	26
2.3.3.- Paisaje urbano ferroviario como lugar de la movilidad.....	27
2.3.4.- Los límites del paisaje ferroviario.....	28
2.3.5.- El paradigma de la sostenibilidad en las actuaciones ferroviarias urbanas.....	30
2.4.- Efectos en la escala Urbana.....	32
2.4.1.- Ciudad y AVF.....	32
2.4.2.- Grandes intervenciones ferroviarias urbanas.....	33
2.4.3.- La integración de la AVF en las ciudades europeas.....	36
2.4.4.- La integración de la AVF en las ciudades españolas.....	37
2.4.5.- Modelos organizativos españoles específicos de integración.....	40
2.4.6.- Investigaciones sobre integración urbana y TAV.....	41
2.5.- Los Agentes y la Gobernanza en Infraestructuras de transporte.....	44
2.5.1.- Infraestructuras de transporte y bien común.....	44
2.5.1.- Los agentes de las infraestructuras de transporte en España.....	44
2.5.2.- Innovación en la gobernanza metropolitana.....	47
2.5.3.- Gobernanza en grandes proyectos de infraestructuras: las estaciones de TAV.....	49
3.- Propuesta metodológica.....	50
3.1.- Características Técnicas.....	50
3.2.- Características Organizativas.....	59

3.3.- Conclusiones metodológicas.....	64
4.- Estudio de las metrópolis seleccionadas.	65
4.1.- Características Técnicas y Organizativas comunes a las dos metrópolis.....	65
4.1.1.- Proyectos de dinamización de ámbito regional comunes a las dos metrópolis.....	66
4.1.1.1.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo Ferial y AVE.....	67
4.1.1.2.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo Vacacional y AVE.	70
4.1.1.3.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo Náutico y AVE.	73
4.1.1.4.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo de Regatas y AVE.....	77
4.1.1.5.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo de Salud y AVE.	80
4.1.1.6.-Proyectos regionales relacionados con el Turismo del Golf y AVE.....	83
4.1.2.- Agentes comunes a las dos metrópolis de ámbito supranacional.	87
4.1.2.1.- La CEE como agente de planificación ferroviaria.	87
4.1.2.2.- La CEE como agente de ayudas a España y su AVF.	92
4.1.2.3.- Agentes supervisores de las ayudas europeas.	96
4.1.2.4.- Banca internacional financiadora de la AVF española.	98
4.1.2.5.- Parlamento Europeo e integración urbana de la AVF.....	101
4.1.2.6.- Dinámica relacional.	106
4.1.3.- Agentes de ámbito nacional comunes a las dos metrópolis.	108
4.1.3.1.- Administración General del Estado en AVF; recorrido histórico.	108
4.1.3.2.- Intervención de la AGE en las LAV:	130
4.1.3.3.- Cámaras de representación de la soberanía:	130
4.1.3.4.- Dinámica relacional.	139
4.2.- Análisis para la metrópoli de Murcia.	143
4.2.1.- Características técnicas de la metrópoli de Murcia.....	143
4.2.1.1.- La territorialidad de la metrópoli murciana en relación con el TAV.	143
4.2.1.1.1.- Territorio y red TAV.....	143
4.2.1.1.2.- Red Arterial Ferroviaria de la metrópoli de Murcia.....	152
4.2.1.1.2.- Conclusiones territorialidad metrópoli de Murcia.	160
4.2.1.2.- Modelo metropolitano murciano, ciudad y Estación de TAV.	164
4.2.1.2.1.- Modelo metropolitano.....	164
4.2.1.2.2.- Modelo de la ciudad cabecera y modelo ferroviario.	166
4.2.1.2.3.- Modalidad de intervención urbana y estación de TAV.....	167
4.2.1.2.4.- Planeamiento municipal y estación de TAV.....	170
4.2.1.3.- Características de la Estación de TAV de Murcia.	176

4.2.1.3.1. La estación de TAV prevista en el Protocolo de 2006.	176
4.2.1.3.2. La estación aprobada para la llegada del AVE.	186
4.2.1.3.3. La estación del AVE y desarrollo sostenible.	189
4.2.1.4- Proyectos de dinamización asociados a la llegada del AVE a Murcia.	192
4.2.1.4.1. Proyectos relacionados con el Turismo Cultural y AVE.	192
4.2.1.4.2. Proyectos relacionados con el Turismo Festivo y AVE.	198
4.2.1.4.3. Proyectos relacionados con el Turismo de Festivales y AVE.	199
4.2.1.4.4. Proyectos relacionados con el Turismo de Congresos y AVE.	200
4.2.2.- Características Organizativas del proceso en la metrópoli de Murcia.	204
4.2.2.1.- Agentes Supra Locales de la metrópoli de Murcia y TAV.	204
4.2.2.1.1. Administración General del Estado (AGE).	204
4.2.2.1.2. Gobierno Regional.	206
4.2.2.1.3. Asamblea Regional.	215
4.2.2.1.4. Partidos Políticos Regionales.	221
4.2.2.1.5. Organizaciones Empresariales.	223
4.2.2.1.6. Organizaciones Sindicales.	228
4.2.2.1.7. Instituciones mixtas para la integración urbana.	230
4.2.2.1.8. Organizaciones Profesionales.	232
4.2.2.1.9. Dinámica relacional.	234
4.2.2.2.- Agentes Locales de la metrópoli de Murcia y TAV.	238
4.2.2.2.1. Administración local.	238
4.2.2.2.2. Partidos políticos con representación local.	243
4.2.2.2.3. Organizaciones consultivas, y empresariales:	244
4.2.2.2.4. Organizaciones vecinales.	247
4.2.2.2.5. Dinámica relacional.	255
4.3.- Análisis para la metrópoli de Cartagena.	260
4.3.1.- Características técnicas de la metrópoli de Cartagena.	260
4.3.1.1.- La territorialidad de la metrópoli de Cartagena en relación con el TAV.	260
4.3.1.1.1. Territorio y red AVF.	260
4.3.1.1.2. Red Arterial Ferroviaria de la metrópoli.	266
4.3.1.1.3. Conclusiones.	270
4.3.1.2.- Modelo metropolitano cartagenero, ciudad y Estación de TAV.	273
4.3.1.2.1. Modelo metropolitano.	273
4.3.1.2.2. Modelo de la ciudad y modelo ferroviario.	274

4.3.1.2.3. Modalidad de intervención y estación de TAV.....	275
4.3.1.2.4. Planeamiento municipal y estación AVF.	276
4.3.1.3.- Características Técnicas de la Estación de TAV de Cartagena.....	280
4.3.1.3.1. La estación del AVE prevista en el Protocolo de 2006.	280
4.3.1.3.2. La estación aprobada para la llegada del AVE.....	282
4.3.1.3.3. La estación del AVE y el desarrollo sostenible.....	284
4.3.1.4.- Proyectos de dinamización asociados a la llegada del AVE a Cartagena.	287
4.3.1.4.1. Proyectos relacionados con el Turismo Cultural y AVE.....	287
4.3.1.4.2. Proyectos relacionados con el Turismo de Congresos y AVE.	291
4.3.1.4.3. Proyectos relacionados con el Turismo Festivo y de Festivales y AVE.	292
4.3.1.4.4. Proyectos relacionados con el Turismo de Cruceros y AVE.	293
4.3.2.- Características Organizativas del proceso en la metrópoli de Cartagena.....	302
4.3.2.1.- Agentes Supra Locales en la metrópoli de Cartagena y TAV.....	302
4.3.2.1.1. Administración central o estatal.	302
4.3.2.1.2. Administración Regional.....	302
4.3.2.1.3. Partidos políticos regionales.....	308
4.3.2.1.4. Organizaciones Empresariales.	309
4.3.2.1.5. Organizaciones Docentes y de Investigación.	316
4.3.2.1.6. Instituciones Mixtas para la integración urbana.	317
4.3.2.1.7. Dinámica relacional.....	318
4.3.2.2.- Agentes Locales en la metrópoli de Cartagena y TAV.....	321
4.3.2.2.1. Administración local.	321
4.3.2.2.2. Partidos políticos con representación local.	325
4.3.2.2.3. Asociaciones empresariales.....	328
4.3.2.2.4. Asociaciones vecinales.....	328
4.3.2.2.5. Dinámica relacional.....	332
5.- Conclusiones.....	336
5.1. Conclusiones Técnicas.	336
5.2. Conclusiones Organizativas.	343
6.- Bibliografía.....	353
6.1.- Bibliografía de autores.	353
6.2.- Relación de páginas web consultadas.	359
Anexo I. Relación de abreviaturas y acrónimos utilizados en la Tesis.	360
Anexo II: Tabla cronológica de agentes nacionales, regionales y locales.	362

Anexo III Cronología Transversal.....	367
Anexo IV Documentos.....	378
IV.1.- Pacto de Murcia sobre trazado corredor AVE Levante, 08/01/2001.....	378
IV.2.- Protocolo de colaboración para la Remodelación de la RAF y creación de la sociedad MAV, s.a. 22/06/2006.....	381
IV.3.- Publicación en el BORM del Protocolo de colaboración para la Remodelación de la RAF y creación de la sociedad CAV, s.a. (22/06/2006).	393
IV.4.- Acuerdo aprobación definitiva Modificación Puntual nº101 PGMO de Murcia, ámbito PC-Mc10 de fecha 16/06/2009.....	397
IV.5.- Publicación en el BORM del acuerdo de aprobación definitiva del Plan Especial PC-Mc10 Estación El Carmen (27/05/2010).....	400
IV.6.- Moción del Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Cartagena sobre la llegada del AVE debatido en Pleno del 11/06/2010.	401
IV.7.- Moción del Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Cartagena sobre la llegada del AVE debatido en Pleno del 16/07/2010.	403
IV.8.- Publicación en el BORM del acuerdo de aprobación inicial de la Modificación Puntual nº134 del PGMO de Cartagena (20/12/2010).	405
IV.9.- Notificación Consejería sobre paralización procedimiento aprobación Modificación Puntual nº134 del PGMO de Cartagena.	406
IV.10.- Moción conjunta de todos los partidos políticos de la Corporación Municipal de Murcia de fecha 02/11/2012.....	407
IV.11.- Moción Grupo Municipal Socialista de Cartagena sobre llegada del AVE debatida en Pleno de fecha 26/11/2012.	408
IV.12.- Moción Conjunta Partidos Políticos Corporación Municipal Murcia de fecha 19/02/2013.....	410
IV.13.- Moción del Grupo municipal de IU de Cartagena sobre llegada AVE en Pleno del 10/07/2013.....	411
IV.14.- Acuerdo conjunto de la CROEM y la Cámara de Comercio de Murcia de fecha 31/07/2013.....	413
IV.15.- Pregunta Grupo Municipal Socialista Ayuntamiento Cartagena sobre llegada de AVE debatido en Pleno el 16/09/2013.	414
IV.17.- Moción Grupo Municipal Socialista de Cartagena sobre llegada del AVE debatida en Pleno de fecha 30/01/2014.	416
IV.18.- Declaración Institucional de la Asamblea Regional del 12/02/2014 en apoyo del soterramiento del AVE en el Carmen y del cumplimiento del Protocolo de 2006.	417
IV.19.- Acta Reunión sociedad MAV, s.a. de fecha 14/02/2014.	418
IV.20.- Moción Grupo Municipal Mixto-MC del Ayuntamiento de Cartagena debatido en Pleno de fecha 02/06/2014.	422

IV.21.- Moción Grupo Municipal Mixto-MC del Ayuntamiento de Cartagena debatido en Pleno de fecha 29/07/2014.	425
IV.22.- Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 14/09/2014.	429
IV.23.- Debate en la Asamblea Regional Moción AVE de fecha 23/09/2014.	430
IV.24.- Preguntas del Grupo Municipal Mixto-MC del Ayuntamiento de Cartagena debatido en Pleno de fecha 30/09/2014.	431
IV.25.- Nota informativa sobre los acuerdos de la 1ª reunión de la Comisión territorial y medio ambiente, del CSM de fecha 05/12/2014.	434
IV.26.- Registro de la pregunta formulada por el Senador Ramón Ortiz del GPS para su realización en Pleno de senado, fecha 05/03/2015.	435

Índice de imágenes.

Ilustración 1. Recinto ferial IFEPA.	67
Ilustración 2. Maqueta visual futuro Recinto Ferial IFEMUR.	69
Ilustración 3. Afluencia de turistas a la Región de Murcia y su Costa Cálida en 2012.	70
Ilustración 4. Destino turístico de Costa Cálida.	73
Ilustración 5. Regata "Audi Med Cup" en su Trofeo de Cartagena en 2011.	78
Ilustración 6. Centro de tratamiento de Talasoterapia del Mar Menor.	80
Ilustración 7. Firma de la segunda disposición de créditos del 3º Protocolo BEI-ADIF el 14/10/2010.	99
Ilustración 8. Encuentro Eurodiputado UPyD - P. pro soterramiento, origen pregunta parlamentaria 13/11/2013 sobre integración AVE Murcia.	101
Ilustración 9. Encuentro candidata eurodiputada UPyD - P. pro soterramiento el 04/05/2014.	102
Ilustración 10. Encuentro eurodiputada Podemos - P. pro soterramiento el 19/09/2014.	103
Ilustración 11. Encuentro eurodiputadas Izquierda Plural - P. pro soterramiento el 04/11/2014.	104
Ilustración 12. Encuentro eurodiputada UPyD - P. pro soterramiento 03/11/2014.	105
Ilustración 13. Efectos TAV sobre distancias en horas de viaje desde el centro de Europa en 1993 y 2010.	107
Ilustración 14. Acuerdos establecidos en el Pacto de Murcia el 08/01/2001.	110
Ilustración 15. Reparto de inversiones en ferrocarril del PEIT.	113
Ilustración 16. Encuentro ministro J. Blanco - Presidente Valcárcel el 24/10/2010.	117
Ilustración 17. La ministra A. Pastor y el Rey con la Delegación española en visita Países del Golfo 30/04/2014.	120
Ilustración 18. Situación corredor Levante, tramo Albacete-Alicante-Murcia el 31/12/2012.	124
Ilustración 19. Estado inversiones AVF hasta 31/12/2013, y recortes del Ministerio.	125
Ilustración 20. Visita de A. Pastor al túnel AVE Callosa de Segura el 05/02/2014.	128
Ilustración 21. Diputados PP Ayala y Barreiro mostrando Proposición no de Ley el 23/01/2009.	131
Ilustración 22. Diputada PSOE González Veracruz debatiendo Proposición no de Ley el 25/09/2013.	133
Ilustración 23. Diputados IU Llamazares y De las Heras comprometiendo Proposición no de Ley el 16/04/2013.	135
Ilustración 24. Línea Monforte-Murcia, Subtramo Monforte del Cid-Elche, y Variante Torrellano (Alicante-Aeropuerto-Elche).	146
Ilustración 25. Línea Monforte-Murcia, perfil y detalle Subtramo San Isidro-Orihuela.	149
Ilustración 26. Conexión AVE Monforte-Murcia, y principales infraestructuras.	150
Ilustración 27. Variante del Reguerón y Pérgola.	151
Ilustración 28. Propuesta de 2003 para la RAF Ciudad de Murcia.	153
Ilustración 29. Llegada AVE en superficie y supresión pasos nivel Fase I de julio de 2012.	155
Ilustración 30. Nuevo proyecto de ADIF para la integración en Murcia del 01/04/2013.	156
Ilustración 31. Primera fase del soterramiento estudiado el 06/05/2014.	157
Ilustración 32. Segunda fase del soterramiento: alternativas y trazado 4ª opción. Octubre-2014.	158
Ilustración 33. Zona Oeste RAF Ciudad de Murcia.	159
Ilustración 34. Plataforma del tramo Elche-Murcia a su paso por Callosa del Segura.	160
Ilustración 35. Imagen urbana del proyecto integración TGV de Koolhaas en Lille, Francia.	169
Ilustración 36. Ordenación del PE de la Estación de Murcia (PC-Mc10).	176
Ilustración 37. Superficies zonificación PE PC-Mc10.	177
Ilustración 38. Esquema del diseño Estación AVE Murcia - El Carmen.	178
Ilustración 39. Aspecto virtual del entorno de la Estación AVE Murcia-El Carmen.	179
Ilustración 40. Aspecto virtual entorno de la Estación AVE Murcia-El Carmen.	180
Ilustración 41. Pasillo verde línea Bastille-Bois de Vincennes, París.	182
Ilustración 42. Relaciones volumétricas actuación y estación FFCC Murcia-El Carmen.	183
Ilustración 43. Aspecto virtual estación AVE Valencia finalizada junto a Estación del Norte.	184
Ilustración 44. Aspecto virtual integración AVE Logroño diseñada por Iñaki Ábalos.	185
Ilustración 45. Aspecto virtual estación provisional AVE Murcia-El Carmen.	188

Ilustración 46. Exposición Huellas en la Catedral de Murcia en 2002.	192
Ilustración 47. Espacios del Museo Salcillo y Casino de Murcia.	195
Ilustración 48. Proyecto de peatonalización de la Plaza Cardenal Belluga y ampliación Ayuntamiento.	197
Ilustración 49. Fiestas de Primavera de Murcia.	199
Ilustración 50. Auditorio y Palacio de Congresos Regional Víctor Villegas.	201
Ilustración 51. Rueda de prensa en Murcia de Rafael Catalá y Delegado Gobierno el 06/07/2012.	205
Ilustración 52. Ministra Ana Pastor y Delegado Gobierno con autoridades en visita Murcia 12/03/2015.	206
Ilustración 53. Reunión Madrid ministra y Rafael Catalá con Presidente y Consejero el 16/01/2013.	208
Ilustración 54. Reunión Presidente Valcárcel y Consejero con R. Catalá en Madrid el 06/08/2013.	209
Ilustración 55. Valcárcel visita al Presidente Rajoy en Moncloa, el 28/08/2013.	210
Ilustración 56. Reunión Consejero, Delegado del G., Alcalde y P. ADIF, Madrid 28/01/2014.	211
Ilustración 57. Reunión Ministra con Presidente Valcárcel y Consejero, Madrid 13/02/2014.	211
Ilustración 58. Investidura Presidente Garre, con presencia de P. Pro soterramiento, el 07/04/2014.	212
Ilustración 59. Rueda de prensa del Portavoz del Gobierno Regional, 14/11/2014.	214
Ilustración 60. Reunión en Madrid presidente ADIF y Consejero Bernabé, el 10/02/2015.	215
Ilustración 61. Sesión del Pleno de la Asamblea Regional sobre el AVE, el 12/02/2014.	215
Ilustración 62. Comparecencia en la Asamblea Regional del Consejero el 26/02/2014.	218
Ilustración 63. Comparecencia Consejero Fomento en C.P. Territorial Asamblea Regional, el 30/06/2014.	219
Ilustración 64. Debate ARM de la Moción 711/2014 sobre el AVE, el 23/09/2014.	220
Ilustración 65. Visita conjunta Sec. Gral. PSRM y Portavoz Comisión Fomento Congreso, 01/03/2013.	221
Ilustración 66. Asamblea CROEM-CMM "Por un ferrocarril competitivo" de fecha 17/01/2008.	223
Ilustración 67. Reunión Presidencia CROEM con Valcárcel el 02/12/2013.	224
Ilustración 68. Rueda prensa CROEM de 05/03/2014.	225
Ilustración 69. Encuentro Presidente CROEM - Consejero F. Bernabé el 28/11/2014.	227
Ilustración 70. Rueda de prensa CCOO el 06/06/2013.	228
Ilustración 71. Reunión Sociedad Murcia Alta Velocidad el 14/02/2014.	230
Ilustración 72. Presentación Informe Llegada AVE por parte de Manuel Jódar el 29/12/2014.	233
Ilustración 73. Reunión Alcalde, concejal y Presidente con P. pro soterramiento el 17/03/1998.	238
Ilustración 74. Acta reunión MAV el 14/02/2014.	240
Ilustración 75. Sesión del Pleno del Ayuntamiento dedicada al AVE el 30/01/2014.	241
Ilustración 76. Sesión del Pleno del Ayuntamiento dedicada al AVE el 18/12/2014.	242
Ilustración 77. Reunión de partidos políticos locales con Alcalde y Consejero el 19/09/2013.	243
Ilustración 78. Constitución del Consejo Social del Municipio de Murcia el 10/10/2012.	244
Ilustración 79. Reunión del Consejo Social del Municipio de Murcia el 13/10/2014.	245
Ilustración 80. Encuentro Alcalde y presidente CROEM el 04/02/2014.	246
Ilustración 81. Manifestación conjunta P. pro soterramiento, AA.VV. y autoridades el 15/02/2014.	247
Ilustración 82. Reunión Alcalde y miembros P. pro soterramiento el 15/02/2014.	248
Ilustración 83. Reunión miembros Plataforma con Consejero M. Campos, el 22/08/2014.	249
Ilustración 84. Manifestación Plataforma Pro-Soterramiento y vecinos Los Garres, el 22/11/2014.	250
Ilustración 85. Reunión plataforma Pro Soterramiento y CROEM, el 13/02/2015.	251
Ilustración 86. Manifestación Plataforma Pro-Soterramiento con la oposición, el 29/02/2015.	252
Ilustración 87. Reunión Alcalde con Federación AA.VV., el 29/01/2014.	253
Ilustración 88. Junta Municipal Barrio del Carmen, septiembre 2012.	254
Ilustración 89. Gráfico velocidades trayecto AVE Murcia-Cartagena, alternativa Este.	263
Ilustración 90. Nuevo proyecto ADIF integración en Cartagena del 01/04/2013.	268
Ilustración 91. Llegada a la RAF de Cartagena y paradas línea cercanías Murcia-Cartagena.	271
Ilustración 92. Vista aérea Centro Comercial Mandarache y parcela nueva estación AVE.	278
Ilustración 93. Relación con el entorno de la estación inicial AVE de Cartagena.	280
Ilustración 94. Disposición de la estación inicial AVE de Cartagena.	281

Ilustración 95. Ideas básicas nueva proyecto Estación AVE zona Mandarache.....	283
Ilustración 96. Demolición nave ferroviaria protegida Estación FFCC.....	286
Ilustración 97. Oferta museística Ciudad de Cartagena: Teatro Romano y ARQUA.....	288
Ilustración 98. Peatonalización calles Carmen y Plaza Ayuntamiento de la Ciudad de Cartagena.	289
Ilustración 99. Remodelada Avd. De América de Cartagena con estación FFCC actual.	290
Ilustración 100. Auditorio El Batel de Cartagena.....	291
Ilustración 101. Cruceros atracados en los muelles del Puerto de Cartagena.....	293
Ilustración 102. Anuncio MSC Cruceros para enlaces AVE con Valencia, desde Madrid, Málaga y Sevilla.....	298
Ilustración 103. Encuentro Secretario Morlán y Consejero Ballesta en Madrid el 02/10/2009.....	303
Ilustración 104. Firma acuerdo opción Centro LAV Murcia-Cartagena, el 20/12/2010.....	304
Ilustración 105. Conexión AVE-Aeropuerto Corvera, opción Centro LAV Murcia-Cartagena.....	305
Ilustración 106. Reunión Valcárcel, Consejero, Alcaldesa y presidente COEC en Cartagena el 26/04/2012.....	306
Ilustración 107. Reunión ministra A. Pastor, Alcaldesa y presidente COEC el 27/03/2014.....	307
Ilustración 108. Visita Estación del S.G. PSRM R. Gómez Tovar el 28/11/2014.....	309
Ilustración 109. Reunión alcaldesa con Plataforma en defensa del AVE el 08/06/2010.....	310
Ilustración 110. Reunión de trabajo Comité Ejecutivo y Comisión Infraestructuras de COEC el 13/02/2014.....	311
Ilustración 111. Reunión Alcaldesa con presidentes de la Cámara de Comercio y COEC el 21/02/2014.	312
Ilustración 112. Encuentro organizado por la COEC el 21/05/2014.....	313
Ilustración 113. Encuentro presidente COEC y Consejero de fomento el 05/06/2014.....	313
Ilustración 114. Encuentro presidente COEC y presidente Garre el 02/07/2014.....	314
Ilustración 115. Encuentro presidenta HOSTECR y Consejero M. Campos el 08/05/2014.....	315
Ilustración 116. Presentación en la UPCT Trabajo Fin Master sobre viabilidad soterramiento AVE Cartagena.....	316
Ilustración 117. Reunión Sociedad Cartagena Alta Velocidad 24/03/2014.....	318
Ilustración 118. Reunión Secretario Estado Infraestructuras y alcaldesa en Cartagena el 21/05/2014.	322
Ilustración 119. Pleno Ordinario del Ayuntamiento de Cartagena el 26/11/2012.....	323
Ilustración 120. Rueda de prensa Vicealcalde y concejal Ayuntamiento el 27/03/2014.....	325
Ilustración 121. Acuerdo frente común partidos locales Cartagena sobre la Estación AVE el 11/11/2014.	326
Ilustración 122. Reunión alcaldesa con HOSTECAR el 11/01/2013.....	328
Ilustración 123. Reunión alcaldesa con AA.VV. tras su constitución el 17/04/2008.....	329
Ilustración 124. Reunión AA.VV. Sector Estación y autoridades el 24/02/2014.....	330
Ilustración 125. Manifestación Vecinos Barrio Estación el 29/05/2014.....	331
Ilustración 126. Pleno Juntas Municipio sobre el AVE el 06/06/2014.....	331

Esquemas.

Esquema 1. Tipologías de TSAD Megaproyectos.....	57
Esquema 2. Agentes supervisores Fondos Europeos.....	97
Esquema 3. Convivencia futuro tramo AVE Elche-Murcia con servicio cercanías.....	161
Esquema 4. Sistema urbano del área metropolitana de Murcia y huella urbana actual.....	164
Esquema 5. Actuaciones para la estación provisional AVE Murcia-El Carmen.....	186
Esquema 6. El sistema urbano del área metropolitana de Cartagena.....	273

Índice de mapas y planos.

Mapa 1. Red Europea de alta velocidad ferroviaria situación 2008 y previsión 2025.....	19
Mapa 2. Estaciones en posición urbana central de la red de AVE.....	38
Mapa 3. Ciudades con Sociedades Públicas para la integración urbana del AVE.....	39
Mapa 4. Puertos deportivos Mar Menor actuales y actuaciones del Plan de Puertos.	75
Mapa 5. Distribución de los centros de Turismo de Salud de la Región de Murcia.	81
Mapa 6. Campos de golf de la Región de Murcia y entorno Mar Menor.	83
Mapa 7. Campos de golf del sur de la provincia de Alicante.	85
Mapa 8. Revisión proyectos prioritarios TEN-T-2005 correspondiente al nº 19.....	88
Mapa 9. Proyectos prioritarios TEN-T de carácter ferroviario 2005.....	89
Mapa 10. Proyecto prioritario 19 del TEN-T 2007-2013: Interoperatividad de la AV en la Península Ibérica.....	90
Mapa 11. Proyecto 2012-ES-19031-S parte del prioritario nº 19. Fase I. Estudios.....	91
Mapa 12. Proyectos prioritarios de la TEN-T-2009.	93
Mapa 13. Red ferroviaria de AV, Plan Infraestructuras de Transporte PIT 2000-2007.	109
Mapa 14. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte PEIT 2005-2020.....	111
Mapa 15. Horizonte RTE-T según PITVI 2012-2024.	118
Mapa 16. Corredor de Alta Velocidad de Levante.	144
Mapa 17. Tramo La Encina-Alicante-Murcia-Cartagena.	145
Mapa 18. Trazado de la Variante del Reguerón inaugurada en 2008.	152
Mapa 19. Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Murcia Zona Este (ciudad de Murcia).....	154
Mapa 20. Trazado de las cuatro líneas del Tranvía de Murcia.	166
Mapa 21. Planeamiento en el ámbito de integración de Barcelona, San Andreu-La Segrera.....	168
Mapa 22. Tratamiento de la zona de la Estación en el PGM de Murcia.	171
Mapa 23. Actuaciones sobre el transporte urbano a largo plazo en Murcia.	173
Mapa 24. Línea 1 tranvía, intercambiadores de transporte, aparcamientos disuasorios y previstos.....	174
Mapa 25. Pre ordenación del ámbito PC-MC10 con estación intermodal de autobuses.	189
Mapa 26. Plano de intercambiadores de transporte previstos en Murcia (detalle zona estación).	190
Mapa 27. Centro histórico de Murcia: variedad de comercios 1988 y peatonalización 1995.	196
Mapa 28. Trazados propuestos en el Estudio Informativo AVE Murcia-Cartagena.	261
Mapa 29. Alternativa Oeste del EI trazado AVE Murcia-Cartagena.....	262
Mapa 30. Resolución DIA del EI Remodelación RAF Cartagena.....	267
Mapa 31. Situación del nuevo proyecto de Estación del AVE zona Mandarache.	269
Mapa 32. Huella urbana del área metropolitana de Cartagena.	274
Mapa 33. Tratamiento de la zona de la Estación AVE en el PGM de Cartagena.	276
Mapa 34. Aparcamientos disuasorios ciudad de Cartagena para grandes eventos.	277
Mapa 35. Ordenación de la parcela de la Estación AVE en el PGM de Cartagena.	282
Mapa 36. Elementos patrimonio entorno Estación AVE Mandarache de Cartagena.	285
Mapa 37. Red de establecimientos asociados a Comercio Amigo Cruceros.	300

Índice de tablas.

Tabla 1. Número de recientes y actuales TSAD Megaproyectos en Europa, 1990-2010.	36
Tabla 2. Inversiones Sociedades Públicas para la integración urbana del AVE.	41
Tabla 3. Tipología situaciones implantación AVF, según grado de coherencia ferrocarril-ciudad.	52
Tabla 4. Modalidades e instrumentos de intervención en la ciudad.	54
Tabla 5. Clasificación tipológica de TSAD Megaproyectos.	56
Tabla 6. Evolución del turismo en el PIB nacional y en el de la R. de Murcia; Visitas a la RM.	66
Tabla 7. Evolución ventas de viviendas nuevas y libres en Málaga y Alicante. Influencia llegada AVE. .	71
Tabla 8. Libro Blanco del Transporte, 2001. Anexo III.	87
Tabla 9. Ayudas europeas a España 1989-2006.	92
Tabla 10. Ejecución de Ayudas y Flujos financieros de España con la UE 2009-2014.	94
Tabla 11. Financiación nacional y europea de líneas AVE en servicio hasta diciembre 2011.	95
Tabla 12. Préstamos del BEI a ADIF para AVF hasta diciembre 2011.	98
Tabla 13. Propuesta de Inversiones 2013-2016 realizada el 01/04/2013.	127
Tabla 14. Inversiones AVE y FFCC en la RM, presupuestadas y ejecutadas 2007-15.	129
Tabla 15. Valoraciones medias para los impactos de paisaje, medio ambiente y ruido en los trazados. .	148
Tabla 16. Evolución congresos internacionales en Málaga y Marsella tras llegada AVE/TGV.	202
Tabla 17. Evolución del tráfico de pasajeros de cruceros en puertos españoles 2011-2012.	295
Tabla 18. Evolución de la visita de cruceristas a la ciudad de Cartagena 2007-2012.	296
Tabla 19. Evolución del tráfico de cruceristas en relación con llegada AVE y establecimiento puertos base, en Valencia, Málaga, Alicante y Cartagena.	296
Tabla 20. Resumen de efectos de los cruceros Puerto de Cartagena sobre la economía en 2011.	301

1.- Introducción

1.1.- Presentación y Justificación.

El título de esta Tesis, “Renovación urbana e innovación en la gobernanza metropolitana asociada a las estaciones ferroviarias del AVE en la Región de Murcia” está elegido con la intención de analizar un hecho que sucede en una localización urbana, y por tanto responde a la disciplina urbanística, pero que para su desarrollo es totalmente necesario tener en cuenta otros aspectos multidisciplinares (territoriales, geográficos, económicos, políticos, etc.), dada la causa que motiva esta renovación: la implantación de la alta velocidad ferroviaria en la ciudad.

Al respecto de la naturaleza del urbanismo, JORDI BORJA advierte que no puede “terminar la ciudad”, aplicarle la receta de la historia. Para este autor *es más importante lo que suscita que lo que hace, el proceso que el modelo. Y este proceso es social y cultural, enmarcado en formas heredadas y constructoras de nuevas formas, relaciones y significado*¹.

Para su correcta comprensión se analiza esta infraestructura desde sus implicaciones territoriales; pasando después a sus efectos en escalas más reducidas como son las metropolitanas y la de barrio, esta última como la más cercana al nodo final de la red de transportes, la estación de viajeros.

El interés de esta Tesis no es el de enjuiciar este modo de transporte moderno, en sus aspectos de rentabilidad económica², coste medioambiental, efectos sobre las haciendas locales³, o competitividad con otros medios alternativos⁴, sino valorarlo como una apuesta de nuestro país en los dos últimos decenios en el campo de las infraestructuras de transporte. A partir de este hecho, se pretende un acercamiento a las oportunidades que plantea de renovación urbana y nuevos modelos de gobernanza, para las metrópolis medianas periféricas.

Su llegada “tardía” a las mismas respecto a las metrópolis principales, introduce situaciones distintas para estas ciudades destino final de la red del AVE. En ellas se complementan mejor las visiones que provienen del ámbito territorial características de

¹ BORJA I SEBASTIÁ, Jordi. (2003) *La ciudad conquistada*, Alianza Editorial, Madrid. pág. 27.

² A este respecto se puede consultar el trabajo de ALBALATE, D. y BEL I QUERALT, G. (2011) *Cuando la economía no importa: Auge y esplendor de la alta velocidad en España*. Revista de economía aplicada, 55(19), 171-190.

³ Un ejemplo reciente de estudio bajo esta óptica es el trabajo de HERNÁNDEZ, A. y JIMÉNEZ J.L. (2014) *¿Genera el tren de alta velocidad efectos positivos sobre los presupuestos locales?* Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. (Transport Policy).

⁴ Otro ejemplo lo constituye MARTÍN, Juan Carlos, y NOMBELA, Gustavo. (2008) *Impacto de los nuevos trenes AVE sobre la movilidad*. Revista de Economía Aplicada. Vol. XVI, no. 47, pp. 5-23.

su situación, con visiones urbanísticas que tienen su lógica propia, pero en interacción con las anteriores.

Una de las aportaciones de esta Tesis a la infraestructura del AVE, es el estudio de las acciones de gobernanza de los diferentes agentes intervinientes que han sido necesarias para que llegue a ser una realidad, tanto las soluciones descartadas por diferentes motivos, como los resultados definitivos. Considero no menos importantes las aportaciones de esta Tesis acerca de los proyectos regionales (con tal dimensión en la Región de Murcia) y locales (en las ciudades de Murcia y Cartagena) que ha movilizado la llegada del AVE. Muchos de estos proyectos asociados, con diferente grado de dependencia respecto de esta infraestructura, quizás no hubiesen sido igual de ambiciosos en ausencia de la alta velocidad ferroviaria.

Como aportación final, se puede citar la contribución de esta experiencia para el resto de metrópolis periféricas inmersas en este proceso de llegada de la alta velocidad, algunas muy cercanas geográficamente y dependientes de las estudiadas como es el caso de las ciudades de Lorca, o Almería, así como otras que puedan existir en corredores distintos de este tipo de infraestructura. También de aquellas situadas en su mismo corredor del AVE de Levante, como Alicante o Valencia que contemplaron soluciones de integración urbana soterradas, pero no pudieron llevarse a cabo ni tan siquiera parcialmente como finalmente se logró en Murcia, y tras varios años de contención inversora podrían retomar la ejecución de dichos proyectos.

Esta Tesis se elabora en el marco del curso de doctorado de *Arquitectura, Urbanismo y Medio Ambiente* del centro de la Escuela de Arquitectura E.T.S.A., dependiente de la Universidad Politécnica de Cartagena. Fue tras los cursos 2007-2008 de docencia y 2008-2009 de investigación de doctorado impartidos en Murcia -en la sede del Colegio Oficial de Arquitectos de Murcia- por el profesorado de la Universidad Politécnica de Madrid, y trabajando temporalmente como arquitecto contratado en la Dirección General de Urbanismo de la Comunidad Autónoma de Murcia, cuando comenzó mi interés por investigar la relación entre urbanismo e infraestructuras de transporte.

Entre mis cometidos en la citada DG de Urbanismo, me correspondió colaborar en diciembre de 2009, y septiembre de 2010 en la redacción de los informes técnicos a las aprobaciones iniciales y definitivas del Plan Especial PC-Mc10. Siendo su ámbito la estación de FFCC de Murcia-El Carmen y su entorno, estaban promovidos por la sociedad Murcia Alta Velocidad, s.a. El conocimiento en profundidad de esta operación urbanística y sus orígenes, terminó por definir la elección del tema de esta Tesis.

Comencé entonces a orientar la investigación hacia la influencia de la alta velocidad en la ciudad, estudiando los trabajos publicados por la profesora RIBALAYGUA BATALLA y aplicándolo a los casos de las dos principales metrópolis murcianas. Fruto de la misma, fue la participación junto con entre otros el tutor de esta Tesis, en el *7th Congress VCT Virtual Cities and Territories* celebrado en Lisboa en

octubre 2011, con la ponencia aceptada “Estaciones del AVE: Murcia y Cartagena. Un modelo de gobernanza en las infraestructuras ferroviarias urbanas”.

A este siguió la participación conjunta con el tutor en otros congresos internacionales, abordando siempre diferentes aspectos de la relación ciudad e infraestructura ferroviaria, como el *9th Congress VCT Città e Territorio Virtuale*, celebrado en Roma en octubre de 2013, con la ponencia aceptada “La transformación del paisaje ferroviario urbano: propuestas integradoras recientes en el Levante Español”. También en el *6th International Congress Science and Technology for the Safeguard of Cultural Heritage in the Mediterranean Basing*, celebrado en Atenas en octubre de 2013, con la ponencia aceptada “Reuse of urban railway spaces and its heritage: Spanish case in the integration of the high speed train”.

En 2014 año de la conclusión de esta Tesis, y habiendo enriquecido la investigación mediante entrevista con la gerencia de las dos sociedades de integración urbana de la alta velocidad de Murcia y Cartagena, y con la aportación del estudio de los trabajos publicados de los profesores BELLET, y FELIU TORRENT, se sucedió la participación conjunta con el tutor de esta Tesis entre otros autores, en dos congresos internacionales más.

El primero de ellos fue el *2nd Annual International Conference on Architecture and Civil Engineering (ACE 2014)*, celebrado en Singapur en marzo de 2014, con la ponencia aceptada “Urban integration of high speed train. Institutions of support in Spain and the keys to its success”. El segundo con los *III Encuentros Internacionales VI Jornadas Arte y Ciudad*, celebrados en Madrid en abril de 2014, mediante la ponencia aceptada “Transformación del paisaje ferroviario y AVE”. Por último en diciembre del mismo año se publicó en la revista *Journal of Engineering Technology*⁵ el artículo correspondiente a la ponencia mencionada del Congreso de Singapur ACE 2014.

También se ha colaborado como coautor junto con el tutor de esta Tesis en el capítulo 15 titulado *Discapacidad, accesibilidad del transporte ferroviario y AVE*, del libro *Discapacidad y Hacienda Pública*, publicado el 01/09/2014 de la editorial Aranzadi⁶.

Todos estos artículos y el estudio de las fuentes necesarias para su elaboración han servido finalmente de base para concluir la redacción de esta Tesis Doctoral. Al ser el tema elegido de completa actualidad, y siendo la fecha prevista de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia finales de 2015, y para el caso de la ciudad de Cartagena a partir de 2018 (2016 según los más optimistas), se es consciente de que quedarán acontecimientos futuros fuera de la misma, pero se estima que los más importantes y decisivos para los objetivos de la Tesis han sido recogidos.

⁵ GSTF Journal of Engineering Technology (JET), Vol3, Nº1, (ISSN: 2251-3701, E-periodical: 2251-371X).

⁶ Las directoras coordinadoras de este Libro son D^a. Ana Millán Jiménez y M^a José Portillo Navarro, ISBN 978-84-9059-734-7.

1.2.- Objetivos.

Esta Tesis aborda con carácter general **el estudio de los procesos que permiten conseguir la mejora urbana en las dos metrópolis más importantes de la Región de Murcia**, y por generalización de las metrópolis periféricas, **gracias a la implantación de la alta velocidad ferroviaria**.

En esta implantación se valoran proyectos urbanísticos, alternativas técnicas y se movilizan diferentes agentes, lo que puede encuadrarse en el concepto de “proceso”. Como todo lo relacionado con el urbanismo, este proceso plantea una duración de varios años. Es el caso de Murcia y Cartagena; su duración es de más de una década en la que los dinamismos de la ciudad, la economía y la política estatal, juegan sus roles en este proceso.

Así pues, esta Tesis se propone como OBJETIVO demostrar que **“la mejora urbana a partir de la integración de la alta velocidad ferroviaria depende de factores cuantitativos y cualitativos, de aspectos técnicos y organizativos que inciden de forma especial en las metrópolis periféricas”**.

Los distintos factores a identificar para este estudio, son los más relevantes y decisivos en el aprovechamiento de todas las potencialidades que supone la implantación de la alta velocidad ferroviaria. A su vez, visto como una gran oportunidad de renovación para la metrópoli, este estudio pretende generalizar el análisis a aquellos casos de características similares, que acogen esta infraestructura ferroviaria.

Tan solo la materialidad de este proceso, (redes de conexión con el territorio, localización de la estación en la ciudad, técnicas constructivas y planeamiento urbanístico) no es capaz de explicar por sí misma el resultado de la integración, siendo también decisivos factores organizativos representados por los diversos agentes y sus intereses que configuran la gobernanza de las metrópolis. Todos estos factores, adquieren un particularismo en el caso de las metrópolis medianas situadas en posiciones del territorio periféricas, siendo su determinación parte del objeto de la Tesis.

Para ello, **es necesario:**

En primer lugar, **identificar y completar la base teórica que permita relacionar infraestructura de transporte y ciudad**, analizando cómo incide en la mejora urbana, y en especial en las metrópolis periféricas, partiendo de que la base teórica interpretativa de este proceso complejo requiere apoyarse en aspectos interdisciplinares como son los territoriales, patrimoniales, técnicos y de gobernanza metropolitana.

El marco teórico adecuado para abordar este proceso no son los de carácter determinista basados en comportamientos mecánicos, sino los abiertos a la complejidad y que admitan la consideración del papel organizativo que juegan los agentes y sus relaciones recíprocas. Por todo ello, se propone como método el de la **Teoría Reticular**

ya utilizado en otras tesis⁷ sobre infraestructuras de transporte y ciudad. Junto con ella, en lo referente al papel de los agentes y sus relaciones mutuas se ha tomado como método válido la *Teoría Dinámica sobre las relaciones de poder y el aprendizaje* en el proceso de planeamiento⁸.

En su exposición sobre esta teoría sus autores eligieron un caso de implantación urbana de la alta velocidad ferroviaria conflictivo y muy estudiado: el de la ciudad alemana de Stuttgart, conocido como “S21”. Sin embargo, a diferencia de otros autores⁹ que estudiaron el S21, las propuestas de esta teoría dinámica sobre las relaciones de poder en el planeamiento, encuentran una aplicación más explícita en este caso. Los propios autores en las conclusiones de su estudio proponen este marco teórico-conceptual como herramienta analítica para el estudio de otros casos controvertidos de procesos de planificación.

En segundo lugar, **elaborar una metodología adecuada para el estudio de cómo se ha llevado a término la implantación del AVE en las metrópolis medianas periféricas. Ha de incluir por tanto, los aspectos técnicos como de los agentes intervinientes en la toma de decisiones bajo el punto de vista dinámico que supone el ejercicio de las relaciones de poder y aprendizaje mutuo.**

En tercer lugar, la **aplicación de esta metodología a las dos metrópolis seleccionadas, Murcia y Cartagena, analizando tanto los aspectos técnicos como los agentes. Como consecuencia del cumplimiento de este objetivo se podrá aportar experiencia** a las metrópolis inmersas en el proceso de implantación del AVE para optimizar su mejora urbana, tanto si se encuentran en estadios iniciales o intermedios del proceso, como si se ha producido la llegada de la alta velocidad a dicha ciudad pero con soluciones provisionales alejadas de las definitivas que posibilitaban la deseada renovación urbana, en espera de las circunstancias que permitan su ejecución definitiva.

⁷ En particular la de D. Jaime Feliu Torrent titulada “Les Grans Infraestructures de transport i el desenvolupament de la ciutat mitjana. El tren d’alta velocitat en les ciutats de Lleida, Avinyó i novara” defendida en la Universidad de Girona en el 2005 y dirigida por Dra. Margarita Castañer.

⁸ SCHMIDT-THOMÉ, Kaisa, MÄNTYSALO, Raine. *Interplay of power and learning processes: a dynamic view*. Planning Theory. June 2013.

⁹ NOVY Johannes; PETERS Deike (2012) Railway station mega-projects as public controversies: The case of Stuttgart 21. Built Environment. 37(3): 128–145.

2.- Infraestructuras de transporte y desarrollo. Estado de la cuestión.

2.1.- El ferrocarril de alta velocidad.

2.1.1.- La movilidad en la sociedad contemporánea.

Los modos de distribución de la población muestran que cada vez más porcentaje de la misma vive en grandes núcleos urbanos. Ya hace casi veinte años escribiendo sobre las metrópolis remarcaba ASCHER (1995), que *hay hoy en día, 4 mil ciudades del mundo con más de 100 mil habitantes, doscientos cincuenta de más de 1 millón, 40 de más de 5 millones, una quincena de más de 10 millones. Todo indica que estos números seguirán aumentando*. El 45% de la población mundial era urbana, y según estos datos 1.000 millones vivía en metrópolis, aumentando aún más estas relaciones en los países desarrollados.

Con el crecimiento de estos núcleos, la especialización de espacios genera nuevas necesidades de movilidad intraurbana y entre ciudades. Así, la *movilidad de personas, información y bienes* (MPIB) se revela como un sistema interdependiente, en el que un campo involucra simultáneamente recursos de los otros dos. Este sistema de movilidad PIB, ha fomentado la concentración urbana y el proceso de la metropolización por el que las grandes ciudades han atraído a personas actividades y recursos, configurando territorios extendidos y discontinuos de dependencia.

Ya que la comunidad financiera y científica tiene cada vez una escala más global y demanda mayores desplazamientos, potenciando los de larga distancia, los poderes públicos habrán de fomentar medios de transporte accesibles para este reto.

Se hace necesario considerar el transporte, no ya como un medio para desplazarse de un lugar a otro, sino siguiendo a ASCHER (2003) como *“una parte de la vida, por derecho propio que merece ser valorada como tal”*. La movilidad plantea un sistema de ecuaciones con variables económicas, sociales y medioambientales, cuya solución es complicada, pero ha de primar en los aspectos sociales la igualdad. Es por esta razón que la movilidad se ha convertido en un tema crucial para las democracias contemporáneas.

La movilidad es un desafío para arquitectos y urbanistas, pero está tan enraizada en nuestra sociedad urbana que es principalmente un importantísimo factor social y político. Para convivir en ella, la movilidad resulta imprescindible desde el punto de vista social y económico. Es hoy por hoy, condición de acceso al mercado laboral, vivienda, educación, salud, cultura, ocio, familia, etc. Apunta GARCÍA (2013) que con este acceso limitado, *puede que se esté en la sociedad, pero no son societarios dado que no pueden colaborar en la conquista de nada de lo que la sociedad necesita para perpetuar el estado de bienestar*.

Por ello, los derechos de acceso a estos bienes básicos reconocidos internacionalmente, implican el derecho a la movilidad. Se trata de una condición previa

para el resto de derechos, en palabras de ASCHER (2003) de *un derecho genérico con una importancia social creciente*. Según dicho autor, nuestra sociedad encamina a que los individuos existan en distintos campos sociales, igual que las palabras en los textos informáticos, utilizando la metáfora para calificarla como sociedad hipertextual.

Esta capacidad de las personas para el cambio de campo se presenta como un marcador para evaluar las desigualdades sociales: la no incorporación al mercado de trabajo anula el cambio a este campo laboral y condiciona de modo importante la presencia y cambio en otros campos. La construcción por parte del individuo de espacios sociales en “n dimensiones” y de cambiar de unos a otros, plantea posibilidades que no son igual de accesibles para todos. Por tanto la carencia de movilidad se convierte en un elemento generador de desigualdades individuales y sociales.

2.1.2.- TAV como medio de transporte.

A diferencia del ferrocarril tradicional, la alta velocidad ferroviaria es un sistema de transporte cuya implantación en nuestro país cuenta con tan sólo dos décadas (la primera línea inaugurada fue la de Madrid-Sevilla coincidiendo con la Exposición Universal de 1992). Además es selectivo al dirigirse sólo para la movilidad de las personas, y lo hace con la tecnología más moderna en todos los aspectos.

Esta tecnología de origen española se está exportando a otros países mediante la adjudicación de importantes contratos de construcción, como por ejemplo en 2012 la línea La Meca-Medina en Arabia Saudí, o la oferta en otros países como la realizada en 2013 para la línea Río de Janeiro-Sao Paulo-Campinas en Brasil. En el futuro se plantean otras posibles ofertas, como la línea Moscú-San Petersburgo en Rusia, y en otros países como Turquía o EEUU.

Actualmente España con su AVE es líder mundial en longitud de red, modernidad, versatilidad de flota y puntualidad. En 2010 se situó como el primer país de Europa y el segundo del mundo, tras China, en número de kilómetros de red, alcanzando en 2013 los 3.100 Km en servicio. Cada día circulan en España más de 300 trenes de alta velocidad con servicio a 100.000 viajeros diarios.

Mapa 1. Red Europea de alta velocidad ferroviaria situación 2008 y previsión 2025.

Fuente: <http://www.theguardian.com/news/datablog/2009/aug/05/rail-transport-transport#zoomed-picture>

2.2.- Efectos territoriales.

2.2.1.- Infraestructura de transporte y el límite de la ciudad.

Un hecho histórico tan antiguo como la fundación de las ciudades, es la realidad de que como lugar no autosuficiente, ha de establecer unas relaciones con su territorio más próximo. *La historia de las ciudades está estrechamente vinculada a las técnicas de transporte y almacenaje de bienes, personas e información*¹⁰. Por tanto, para su establecimiento, la ciudad necesita el contacto con los medios que le proporcionan el sustento diario. Cuando en una contienda bélica se decidía conquistar una ciudad, bastaba sitiirla (del latín *situs* que significa a la vez lugar y cerco), es decir interrumpir estas vías de comunicación con su exterior, para tarde o temprano obtener su rendición.

Así, el posicionamiento de la ciudad había de permitir vías de acceso a los lugares de producción de estos bienes, y cuanto mejor comunicada, mayor prosperidad podía alcanzar cada ciudad. Muchas aprovecharon las mayores ventajas que supone disponer de entre otros medios de comunicación de una vía navegable, ya sea un río o el acceso al mar mediante un puerto. A su vez, la mejor comunicación permitía extender la influencia de cada ciudad, y de alguna manera distanciar sus límites más allá de sus murallas defensivas. Éstas, a todos los efectos sus límites físicos tangibles, durarán hasta el s. XIX, integrando en cada camino de salida-entrada, puertas monumentales, aduanas, puestos de mando, cárceles, dependencias, etc.

Tras el desmantelamiento de estas murallas, y la aparición de formas modernas de transporte como el ferrocarril y el avión ya en el s. XX, los límites de la ciudad se hacen dinámicos. Por un lado la ciudad crece invadiendo el territorio, generándose incluso en algunos lugares metrópolis extensas, hasta llegarse a acuñar el término de *metápolis*¹¹, creciente concentración de personas, actividades y recursos en las grandes áreas metropolitanas heterogéneas y discontinuas, en las propias palabras de ASCHER (1995) *constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent une métropole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus*. Como espacio de movilidad su unidad depende de las redes de transporte y las telecomunicaciones.

Por otro lado, las mejoras de las infraestructuras y los medios de transporte hacen que los flujos de desplazamiento se intensifiquen, y las distancias se acorten en términos de duración de viajes. En el caso del avión y el tren de alta velocidad más recientemente, se plantea una nueva relación entre ciudades suficientemente distantes anteriormente inexistente. “Gran parte de la movilidad de distancia media ha sido

¹⁰ Crf. ASCHER, François. (2003) **Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para arquitectos, urbanistas y políticos**. p.11.

¹¹ Crf. ASCHER, François. (1995) **Metapolis, ou l'avenir des villes**. Pág. 34. Editions Odile Jacob. Paris.

reemplazada por movimientos de larga distancia. *Las escalas espaciales de la vida económica y social se están expandiendo con el aumento de la velocidad de los viajes*¹². Así sucede que se ha pasado de la residencia en una ciudad que coincidía con el lugar de trabajo o de formación, a localizarlo en otra, generalizando lo que eran las ciudades dormitorio a porciones de población cada vez más importantes de todas las ciudades.

A su vez, las nuevas tecnologías de información y comunicación (NTIC) no inhiben el desarrollo de la movilización física; fomentan movimientos reales de todo tipo. *Les technologies s'inscrivent d'abord dans des contextes qui les sélectionnent et leur ouvrent des potentialités d'action*¹³. La relación a distancia que plantean las NTIC, facilita la organización de reuniones presenciales o físicas, generando más posibilidades de movilidad que las que reemplazan.

El siguiente paso en la disolución del límite de la ciudad que ya se está dando, es la extensión de estos desplazamientos interurbanos para otras funciones. Especialmente el ocio y tiempo libre, en todas sus variantes cultural, comercial, etc. acapara más y más desplazamientos, introduciendo la visión de la ciudad como empresa y la aparición de las políticas de competitividad interurbana.

*El pensamiento del afuera se mide en función a lo que escapa. Sin embargo, la dinámica de flujos actual que define la tónica global, ha liquidado las nociones de dentro y fuera, de exterior, de periferia y en suma de alrededor. Lo exterior, los alrededores han dejado de existir (...) todo se ha vuelto exterior, todo ha sido vinculado e integrado, las marcas se han vuelto indefinibles*¹⁴.

La ciudad, desligada ya completamente de sus límites, pasa así a convertirse en un objeto más en la toma de decisiones del individuo. Forma parte de la hiper-opción configurada por el conjunto de opciones diarias características de la sociedad moderna.

El culto de la espontaneidad individual y de la naturalidad de las necesidades lleva la carga de la opción productivista. Hasta las necesidades más «racionales» (instrucción, cultura, salud, transporte, entretenimiento), recortadas de su significación colectiva real, se recuperan y se equiparan a las necesidades derivadas del crecimiento en la prospectiva sistemática de este crecimiento.¹⁵

Esta variedad de alternativas tiene como aspecto clave la movilidad que brindan las infraestructuras de transporte. Gracias a su configuración, somos más móviles y

¹² Crf. ASCHER, François. (2003) **Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para arquitectos, urbanistas y políticos**. P. 12.

¹³ Crf. ASCHER, François. (1995) **Metapolis, ou l'avenir des villes**. Pág. 52. Editions Odile Jacob. Paris.

¹⁴ GARCÍA SÁNCHEZ, Rafael. (2013) **Meditación sobre la ciudad actual**. P. 81. Edit.um, Murcia.

¹⁵ Cfr. BAUDRILLARD, Jean (2009) **La sociedad de consumo, sus mitos, sus estructuras**. P. 63, Madrid.

estamos en mejores condiciones de decidir, también sobre la ciudad, deshaciendo sus límites.

2.2.2.- Investigaciones sobre el territorio y el TAV.

Las investigaciones sobre este aspecto se pueden clasificar en estudios generales y en análisis de casos particulares. Uno de los primeros trabajos de carácter general publicado en 2001-2002 por Luis SANTOS Y GANGES¹⁶ en la Revista de Geografía fue el artículo *La gran velocidad ferroviaria en España: ancho de vía y duplo-red*. Con una extensión de 28 páginas, aborda en el primero de sus cuatro apartados el alcance territorial de la AVF.

En 2002 la profesora Cecilia RIBALAYGUA BATALLA¹⁷ publicó en la Revista Ingeniería y Territorio un artículo titulado *Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Estrategias para el planeamiento supramunicipal*. Constaba de una extensión de 10 páginas, centrado en los aspectos territoriales. En 2004 en la revista Investigaciones Regionales Javier GUTIERREZ PUEBLA publicó un artículo con el título *El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales*. Cuenta con 23 páginas y realiza un análisis bastante completo de todos los aspectos relacionados con la AVF, incluido el territorial.

En la Revista de Economía Aplicada en el año 2008, los autores Juan Carlos MARTÍN y Gustavo NOMBELA publicaron un artículo de 19 páginas titulado *Impacto de los nuevos trenes AVE sobre la movilidad*. Se centra en estudiar el impacto del tren de alta velocidad sobre las decisiones de movilidad de los individuos en los principales corredores del AVE, respecto a otros medios de transporte como el coche, el autobús, y el avión.

En el año 2009 los autores Ana CABANES MARTÍN y Raúl GONZÁLEZ SANZ, publicaron como ponencia en el V Congreso de Historia Ferroviaria, celebrado en Palma de Mallorca, el artículo titulado *El tiempo del tren: las velocidades comerciales en las líneas españolas desde sus orígenes hasta la actualidad*, ofreciendo un perspectiva sobre cómo ha variado hasta llegar a las ofrecidas por la AVF, y lo que ello conlleva sobre la transformación en la accesibilidad de los territorios.

¹⁶ Profesor contratado doctor del área de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Valladolid. Miembro permanente del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, es su secretario académico y el secretario de la revista Ciudades desde 2007.

¹⁷ Doctora Arquitecta por la UPM y profesora en el área de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Ciudad Real. Tras su Tesis doctoral sobre estrategias locales ante la AVF, ha publicado numerosos artículos en revistas nacionales e internacionales, así como tres monografías sobre la materia.

Una investigación realizada en 2010 se debe a los autores Carmen BELLET SANFELIU¹⁸, Pilar ALONSO, y Antonia CASELLES, titulada *Infraestructuras de Transporte y Territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España*. Con una extensión de 22 páginas, se publicó en el Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles y analiza la temporalidad y multiescala de los efectos del TAV, entre ellos el territorial. También analiza los factores que influyen en la capacidad dinamizadora del TAV.

En 2011 la Revista digital del Programa de Gestión de la Ciudad dependiente de la Universidad Oberta de Catalunya, publicó el artículo *Ferrocarril de alta velocidad: impactos socioeconómicos, efectos territoriales y oportunidades de renovación urbana* cuyo autor es Manuel HERCE VALLEJO¹⁹. En dicho artículo que consta de 17 páginas, el autor tras introducir los efectos territoriales de la aparición del ferrocarril, pasa a analizar el impacto socioeconómico y territorial de las redes de AVF, y la integración de los sistemas de ciudades, la localización de actividades económicas y el impulso de la economía local.

Más recientemente, una de estas autoras ya citadas, Carmen BELLET en 2013 publicó un trabajo titulado *Transporte y Desarrollo Territorial. El estudio de los efectos asociados a la implantación de la alta velocidad ferroviaria a través del caso español*, en la Revista Transporte y Territorio, dependiente del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Con un desarrollo de 22 páginas, a través del ejemplo de la implantación del AVF en España, y utilizando como fuente los resultados de investigaciones propias y otros trabajos académicos convenientemente citados, se exponen por un lado los efectos asociados a la implantación y puesta en servicio de la AVF, y por otro indicaciones para el desarrollo de metodologías de estudio más sistémicas y complejas. Contempla no sólo las características de la infraestructura y de los nuevos servicios de transporte, sino también las características y dinámicas del territorio, y las acciones y políticas desarrolladas por los agentes que intervienen allí.

Diversos estudios se centran en el efecto territorial específico de alguno de los corredores de AVF existentes. Uno de los primeros es la Tesina realizada en el año 2002 en la ETSICyP de la Universidad Politécnica de Cataluña por Jorge Luis GARCÍA UTRERA titulada *El AVE Madrid-Lisboa por Extremadura: efectos territoriales y diferentes alternativas*.

Uno de los corredores de AVF más estudiados ha sido el Sur, debido a que fue el primero que entró en servicio, en el año 1992. Ya en el año 2000 el autor José FARÍÑA

¹⁸ Licenciada Geografía e Historia por la Universidad de Barcelona, doctora en Geografía Humana y Profesora Titular de Geografía Humana, Universidad de Lleida.

¹⁹ Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, profesor titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Catalunya. En las fechas del artículo, Director del posgrado en infraestructuras y medioambiente, del programa de Gestión de la Ciudad, Universidad Oberta de Catalunya

TOJO²⁰, junto con Julio POZUETA ECHEVARRI, y Francisco LAMÍQUIZ DAUDÉN, publicaron en la revista Cuadernos de Investigación Urbanística el estudio *Efectos territoriales de la implantación de infraestructuras de acceso controlado*, donde se analizaban en un total de 98 páginas las consecuencias territoriales de la autopista A-68 y el AVE en Ciudad Real y Puertollano, pero abarcando solo los cinco primeros años de existencia del AVE.

En el año 2004 los autores José María CORONADO TORDESILLAS y Otros, publicaron en la Revista URBAN la investigación titulada *Alta velocidad, integración metropolitana y proyectos territoriales. El caso de Ciudad Real y Puertollano*. También el autor Raúl SERRANO DE LA FUENTE junto con Maddi GARMENDIA ANTÍN, José María CORONADO TORDESILLAS, Félix PILLET CAPDEPÓN y José María UREÑA FRANCÉS, en 2006 (a los 13 años del comienzo del corredor Sur) realizaron conjuntamente un artículo de 31 páginas de extensión publicado en la revista Estudios Geográficos *Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano*. El estudio se basaba en la comparación de ambas ciudades con otras españolas similares que no poseen AVE y con diversos núcleos de población representativos de la provincia de Ciudad Real con el objetivo de encontrar dinámicas nuevas y diferentes en las dos ciudades que reciben el AVE respecto a los demás núcleos nacionales.

El estudio monográfico de este corredor Sur del AVE se completó más recientemente cuando José María CORONADO TORDESILLAS en la revista URBAN y junto con Maddi GARMENDIA ANTÍN, y José María UREÑA FRANCÉS publicaron en 2011 el artículo de investigación titulado *Cambios en la estructura territorial debidos a las nuevas conexiones de alta velocidad en territorios aislados: la provincia de Ciudad Real en España*.

Otros estudios de varios corredores, incluido el Sur fueron realizados por el autor José María UREÑA en 2005, con su artículo publicado en la Revista Ingeniería y Territorio titulado *Alta velocidad ferroviaria y nuevas actividades en tres situaciones territoriales*, en el cual durante 8 páginas se analizan los efectos Territoriales con las ciudades de Zaragoza, Valladolid y Córdoba.

Uno de estos ejemplos es el Trabajo fin de Máster publicado en 2010 por el Departamento de Geografía Humana de la Universidad Complutense de Madrid, y cuyo autor es Pablo CORET FRANCÉS titulado *Transporte, movilidad y sostenibilidad en el Corredor Madrid-Valencia*.

²⁰ Catedrático del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETS de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid, responsable del Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y Sostenibilidad (GIAU+S).

2.3.- Efectos medioambientales.

2.3.1.- Patrimonio ferroviario.

El ferrocarril, decidido propulsor de la industrialización, ha generado desde su implantación y desarrollo en el s. XIX un gran conjunto de obras públicas, permitiendo procesos históricos como la colonización y el establecimiento de imperios, o regionales y locales como el crecimiento y modernización de las ciudades que hacen de él un elemento relevante del patrimonio mundial.

En la Lista del Patrimonio Mundial figuran cuatro bienes relacionados con el ferrocarril, de los cuales uno es una estación de viajeros, la Antigua Estación Victoria de Bombay²¹, siendo los otros tres conjuntos de líneas, frente a un tercio del total (casi un millar), constituido por bienes del patrimonio urbano. Además, el número de bienes se amplía considerando los incluidos en las Listas Indicativas de los Estados Parte de la UNESCO, organismo internacional encargado de estos bienes del Patrimonio Mundial.

A nivel nacional, España cuenta con seis estaciones de ferrocarril declaradas Bienes Culturales Protegidos²² (Príncipe Pío-Madrid, Toledo, Del Norte-Zaragoza, Canfranc de Huesca, Vigo y Segovia). Todas ellas son también Bienes de Interés Cultural, contando con esta última condición muchas más estaciones consideradas históricas, presentes en numerosas ciudades españolas (Almería, Aranjuez, Francia-Barcelona, Valladolid, Del Norte-Valencia, Zamora, Delicias-Madrid, etc.).

Si bien el edificio de viajeros es el bien más estudiado del patrimonio ferroviario, pues es el punto de conexión de la infraestructura con el sistema urbano, el que primero perciben los usuarios y donde más dedicación pusieron sus promotores para mostrar su imagen, existen otras instalaciones de tipo técnico que acompañan a las estaciones.

Aunque no entren en contacto con los viajeros por su función, instalaciones como talleres, depósitos, almacenes, configuran un conjunto orgánico de relevante escala (en ocasiones cientos de hectáreas). Situados frecuentemente en enclaves urbanos, el edificio de viajeros en estos conjuntos es solo una parte, permitiendo esta consideración, un punto de vista patrimonial más cercano a la de ambiente o paisaje que a la de monumento aislado.

²¹ Nominada por el Word Heritage Center en 2004, Lalana Soto (2012), p. 6, la cita a esta estación de Chahatrapati, construida entre 1878 y 1888, destacando para la inscripción las cualidades arquitectónicas y ser encuentro entre dos culturas, integrando el gótico victoriano con los estilos autóctonos.

²² Figura de protección del patrimonio conferida por la legislación estatal española a determinados bienes del patrimonio nacional y que previamente han sido declarados Bienes de Interés Cultural.

2.3.2.- El paisaje como elemento patrimonial.

El concepto de patrimonio, fijado en nuestra época contemporánea en términos de “monumento”, ha ido evolucionando para contemplar ya en el siglo XX una visión “medio ambiental” que recoge tanto los espacios urbanos como los naturales. De igual modo, las consideraciones sobre patrimonio urbano han ido incluyendo cada vez más los elementos y paisajes propios de la producción industrial, y en particular la de los bienes ferroviarios como manifestación de la misma.

De acuerdo con el tratamiento común dado al concepto de paisaje por la UNESCO (paisaje cultural), la UICN²³ (paisaje protegido) y Consejo de Europa (Convenio Europeo del paisaje de 2000²⁴), el paisaje es el resultado de la interacción entre el hombre y el medio, con una dimensión temporal, basado en elementos físicos y cualidades visuales, pero que se asientan en valores culturales, sociales, etc.

El paisaje urbano histórico, nació como concepto en la regulación internacional emanada del Memorando de Viena²⁵ (2005). Desde entonces, ha venido reelaborándose en la UNESCO con el anteproyecto de 2010 y ha sido fijado definitivamente en su 36ª Conferencia General²⁶ con su Recomendación sobre el mismo, aprobada el 10 de noviembre de 2011. Estas recomendaciones, que no son obligatorias para los Estados Parte, sin embargo orientan principios directores y normas para sus respectivas legislaciones nacionales.

Su origen se encuentra en los conflictos surgidos en diferentes actuaciones urbanas europeas que cuestionaron la protección del patrimonio mundial, como fueron los proyectos de la estación ferroviaria de Wien-Mitte en Viena (que incluía varias torres de gran altura en la zona de amortiguamiento de la ciudad histórica inscrita como bien en el 2001), y de la estación de Colonia (con otra torre de gran altura en la zona de

²³ International Union for Conservation of Nature, órgano consultivo independiente del Comité de Patrimonio Mundial, fundado en 1948 para temas relacionados con el patrimonio natural.

²⁴ Art. 1.a. “Por paisaje se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y de la interacción de factores naturales y/o humanos”.

²⁵ Este Memorando que surgió de la Conferencia de septiembre de 2005 “Patrimonio Mundial y arquitectura contemporánea. Cómo gestionar los paisajes históricos” fue adoptado por los Estados Parte de la UNESCO mediante Resolución de ese mismo año.

²⁶ Art. I.8 Se entiende por paisaje urbano histórico la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, que lo trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico. Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como urbanizado; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad e identidad.

amortiguamiento de la Catedral de la ciudad inscrita como bien en el 2004). Finalmente ambos proyectos fueron modificados lográndose un acuerdo satisfactorio.

2.3.3.- Paisaje urbano ferroviario como lugar de la movilidad.

El ferrocarril como modo de transporte cuenta con características que le permiten generar un paisaje específico. Por un lado es un medio público que dispone de un nodo o punto de conexión fijo con el exterior y con rutas predefinidas al igual que el avión. Otros modos de transporte como el de carretera, ya sea público (rutas definidas) o el privado (tantas rutas como usuarios distintos), tiene en el ámbito urbano una integración tan plena que no puede hablarse de un paisaje específico: la calle es omnipresente y consustancial al paisaje urbano; transporte rodado y paisaje urbano se identifican, no siendo posible este sin el primero.

Sin embargo, el trayecto en avión a diferencia del tren solo permite percibir el paisaje a escala humana en el entorno del nodo y durante un tiempo limitado de la duración total del viaje. Además, por razones de operatividad se procuran emplazamientos externos a la ciudad con la que conecta el aeropuerto, siendo este paisaje especializado ajeno a la categoría de lo urbano. Por el contrario, la estación de viajeros del tren se localiza habitualmente dentro de la ciudad, generando en su llegada un pasillo ferroviario, que en el caso de grandes ciudades, cuenta con varios kilómetros de longitud.

Así pues, el usuario del ferrocarril recorre este paisaje urbano llegando a identificarlo como el primero que le ofrece cada ciudad que es visitada. Compuesto por el conjunto de todos los geotipos ligados al medio de transporte (rutas o redes, estaciones o nodos, y todos los espacios que éstas generan) concuerda con la definición de espacio “*meta-urbano*” que propuso el geógrafo Jaques Levy en su Teoría del Espacio²⁷ basada en la elaboración de cien conceptos que articulan sus principios.

Este paisaje produce un lugar marcado por el tránsito, en el que sus elementos identitarios remiten a diversos aspectos sobre el tráfico conducido: señales semafóricas y catenarias en las vías, pasos a desnivel, paneles informativos y mensajes auditivos en las estaciones, vallados delimitadores, enlaces intermodales y aparcamientos asociados en su entorno urbano inmediato, etc., todos estos elementos del paisaje hablan y remiten a la movilidad.

²⁷ LEVY, Jacques; Michel LUSSAULT (2003), **Diccionario de la Geografía y del Espacio de las Sociedades**. París, Editions Belin.

2.3.4.- Los límites del paisaje ferroviario.

En España, ante la alternativa de soluciones blandas de integración (tratamiento de bordes, aumento de permeabilidad, construcción de pasos a distinto nivel, aprovechamiento de la topografía del lugar) se ha optado por soluciones duras y maximalistas (soterramiento de la travesía urbana o variantes de trazado). Estas soluciones además de complejas requieren una fuerte inversión que han implicado las plusvalías urbanísticas generadas por nuevos usos dispuestos.

Es entonces cuando se plantean soluciones soterradas en las vías para mejorar la accesibilidad, y sobre los espacios ganados grandes operaciones urbanísticas afectando a todo el conjunto ferroviario urbano. Estos espacios cuentan con estaciones históricas, y ámbitos que también gozan de algún tipo de protección ambiental debido a su patrimonio, planteándose el correcto tratamiento de protección e integración de esta infraestructura de gran impacto en la forma, usos y dinámica socioeconómica de la ciudad.

Ante cualquier actuación es importante analizar los conceptos de autenticidad y de integridad: porque el ferrocarril se trata de un elemento “vivo” a tener en cuenta para su evaluación, gestión y protección, y porque todos los elementos de una línea ferroviaria están en dependencia funcional, y en ocasiones también formal²⁸.

La consideración de forma aislada del inmueble principal, es decir el edificio de viajeros de la estación, como único elemento a conservar por ser el más importante y valioso estéticamente y arquitectónicamente, es el resultado de un planteamiento monumentalista que toma la parte por el todo, e ignora su realidad de sistema complejo²⁹.

Quizás por ello, se hace necesario estudiar también los elementos del paisaje ferroviario menos espectaculares pero en ocasiones más importantes de cara al conocimiento, apoyándose en la elaboración de inventarios exhaustivos para lograr que no pasen desapercibidos.

En muchas ocasiones no destacan sobre su entorno, pues se trata de espacios degradados y por tanto, fáciles de ocultar a la mirada colectiva. Una mirada que ha de ser concienciada y educada para sentir emoción ante ellos, pues su desconocimiento y el espacio que ocupan para los que la sociedad demanda nuevos usos, puede acabar con ellos.

Las actuaciones en este paisaje histórico suelen buscar la incorporación de edificios singulares emblemáticos de la arquitectura contemporánea más reciente. Su

²⁸ LALANA SOTO, José Luis. (2012) **Los ferrocarriles y el patrimonio mundial. Del monumento al paisaje cultural**. Pág. 14, VI Congreso de Historia Ferroviaria. Vitoria.

²⁹ LALANA SOTO, José Luis; Luis SANTOS Y GANGES. (2009) “**Las fronteras del Patrimonio Industrial**”. *Mirada Ferroviaria n° 13, Cruce de Caminos*, p. 39.

singularidad consiste además del carácter monumental, en estar firmados por arquitectos de prestigio en el universo mediático, y así dotar a la ciudad de representatividad y atracción turístico-cultural.

Sin embargo, “requieren mecanismos de excepción para acometer este tipo de intervenciones extraordinarias en ámbitos donde, generalmente, los criterios de protección del ambiente histórico (alturas, alineaciones, materiales y composición de fachadas...) han llegado a ser objeto de una fuerte institucionalización sancionada tanto por la normativa, como por la opinión pública más extendida”³⁰.

En este paisaje histórico las infraestructuras presentes, en este caso ferroviarias, también son vulnerables ante estas intervenciones, y han de ser conceptuadas más como un elemento patrimonial, que como agente de impactos, ya sean visuales por sus elementos (tráfico, señales, cableados, etc.) o de accesibilidad mediante el turismo de masas que genera.

El paisaje urbano histórico como concepto en formación nacido en el “Memorando de Viena” supone un logro teórico relevante: ampliación de la perspectiva antes reducida a centros o conjuntos históricos, renovación de métodos y útiles de intervención. También la adaptación de la conservación del patrimonio urbano a los requerimientos de la sostenibilidad, y un avance hacia la consideración integrada de los diversos tipos de patrimonio y sus relaciones. No obstante, plantea a la vez dificultades de interpretación y aplicación. Ello es así porque la cantidad de aspectos que engloba, lo convierte en concepto impreciso y fácil de tergiversar³¹.

Es por ello que resultan acertadas las herramientas propuestas por la Recomendación de la UNESCO³² para la intervención en el paisaje urbano histórico adaptadas al contexto local: de participación ciudadana (representación de interlocutores con capacidad de actuación), de conocimiento y planificación (para proteger la integridad y la autenticidad), de sistemas normativos (medidas legislativas y reglamentarias para la gestión y conservación) y financieras (reforzar capacidades y apoyar formas de ingresos basadas en la tradición, promoviendo también la inversión privada).

Por último, la conservación del paisaje urbano ferroviario requiere dos requisitos: el primero, abordar su tratamiento desde una perspectiva interdisciplinar al

³⁰ CASTRILLO ROMÓN, María; Marina JIMÉNEZ JIMÉNEZ, (2011) “La práctica de la arquitectura contemporánea en las ciudades históricas españolas. Notas para una aproximación histórico-urbanística”. *Espacio, tiempo, forma* n° 24. Universidad Nacional de Educación a Distancia UNED. Madrid. Pág. 318.

³¹ LALANA SOTO, José Luis; Luis SANTOS Y GANGES. (2011) “El paisaje urbano histórico. Modas, paradigmas y olvidos”. *Ciudades* n° 14, pp. 16. Instituto urbanístico de Valladolid.

³² UNESCO, **Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico** en su 36ª Conferencia General aprobada el 10 de noviembre de 2011. Estas recomendaciones, que no son obligatorias para los Estados Parte, sin embargo orientan principios directores y normas para sus respectivas legislaciones nacionales.

tratarse del estudio de un sistema complejo en el que intervienen muchas disciplinas, habituándonos a compartir otros puntos de vista. El segundo, derivado del anterior es el de huir de las soluciones generales, dando cabida a la discrecionalidad que sea necesaria para unos conceptos y técnicas no completamente formulados, haciéndolo compatible con la necesaria renovación y dinamismos urbanos.

2.3.5.- El paradigma de la sostenibilidad en las actuaciones ferroviarias urbanas.

El impulso de la red de alta velocidad es el resultado del programa de la Red Transeuropea de Transportes y del imperativo de la intermodalidad contenido en la política de transportes europea. En esta integración de diferentes modos de transporte, la Unión Europea ha promovido la integración de aeropuertos con las estaciones de alta velocidad ferroviaria, como un modo de asegurar la competitividad y la integración económica, así como la sostenibilidad del transporte.

Sin embargo, en la práctica del desarrollo de esta red de alta velocidad los objetivos de sostenibilidad son inciertos y contradictorios. Por un lado tal y como apuntan PETER y NOVY³³, las inversiones se producen en las estaciones situadas a lo largo de los corredores de LAV importantes, mientras que los de nodos más pequeños de esta red son reducidos o anulados. Por otro lado la intermodalidad es cada vez más utilizada como un reclamo o justificación de actuaciones ferroviarias urbanas en las que los objetivos de transporte no son principales, sino la reforma urbana del área de la estación.

Las mismas estaciones de alta velocidad ferroviaria incorporadas a la red deberían ser evaluadas en términos de sostenibilidad atendiendo de forma separada a la línea de alta velocidad, del resto de funcionamiento de la estación incluyendo las líneas convencionales que llegan a la misma. En algunos casos puede no suponer una mejoría en las condiciones de los viajes de corta distancia, analizando su frecuencia o tiempo de viaje.

En las estaciones de alta velocidad con soluciones soterradas, las limitaciones geológicas y presupuestarias pueden hacer que se reduzca el número de andenes convenientes, no resultando posible en estos casos la futura ampliación de la misma. Su resultado puede cuestionar las ventajas de la intermodalidad. Por tanto la capacidad de la nueva estación y sus efectos en el transporte de ferrocarril local y regional en comparación con la situación previa es un índice de movilidad y a la postre de sostenibilidad.

Así pues, los factores determinantes de la alta velocidad ferroviaria y de estas actuaciones urbanas se polarizan entre dos perspectivas: los procesos propios del

³³ PETERS, Deike, NOVY, Johannes. *Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology*. Built Environment, Volume 38, number 1, March 2012, pág. 26.

neoliberalismo (conectividad y revalorización del espacio urbano) y el desarrollo sostenible. Incluso se puede concebir que el desarrollo del transporte y de los suelos de uso ferroviario del centro de las ciudades suponga a priori un futuro urbano más sostenible.

Tal y como apunta BIXEL, esta dicotomía entre factores económicos y ecológicos es problemática. Resulta difícil entender la compleja relación entre ambos, y cómo los argumentos medioambientales son frecuentemente apropiados por actores con otras motivaciones distintas. Mientras las grandes actuaciones contemporáneas son frecuentemente legitimadas por la creciente relevancia de la movilidad sostenible del transporte ferroviario y conducidas por la lógica del neoliberalismo, los actores políticos utilizan los discursos sobre la sostenibilidad para establecer una base de ventajas competitivas y así atraer negocio y capital³⁴.

Sin embargo, los procesos de neo liberalización más que asegurar un equilibrio entre naturaleza y ciudad, implican resultados en los que algunos se benefician y otros pierden. Por otro lado, estos discursos sobre la sostenibilidad pueden perder objetividad y politizar las decisiones acerca del futuro de la ciudad.

Una de las actuaciones ferroviarias urbanas más profundamente estudiadas bajo diferentes factores, entre ellos el de la sostenibilidad, es la de Stuttgart 21 analizada junto con otras tres ciudades por WOLFRAM en su Tesis doctoral. Según esta investigación, el concepto de Región Metropolitana Europea (EMR European Metropolitan Region) es considerado como una forma de desarrollo sostenible, junto con una elección en la localización de la estación que preserve el medioambiente. *Es con estas medidas como se pretende teóricamente resolver el dualismo entre economía y ecología, en posiciones de mutuo condicionamiento y la negación de contradicciones inherentes.*³⁵

Otros argumentos empleados en esta ciudad fueron los efectos beneficiosos por las reducciones en las emisiones de gas contaminante a la atmósfera, y la reducción en la presión del crecimiento urbano en las periferias por la conversión de suelo en el centro urbano. Sin embargo, a pesar de presentar una lógica convincente en apariencia, se trata de hipótesis difíciles de probar o refutar, de modo particular con una perspectiva de largo plazo.

Corresponderá en cada caso particular su análisis y comprobación de la prioridad real que ha prevalecido en el proceso, el peso específico de cada una de estas dos perspectivas, y sus relaciones mutuas.

³⁴ BIXEL, Elena. (2014) *Sustainability or Connectivity? The Neoliberal Logics of Train Station Area Development*. Critical Planning, Journal of the UCLA Department of Urban Planning. P. 107.

³⁵ WOLFRAM, Marc. (2003). *Planning the integration of the High-Speed Train, A discourse analytical study in four European regions*. Tesis publicada en la Universidad de Stuttgart. P. 180.

2.4.- Efectos en la escala Urbana.

2.4.1.- Ciudad y AVF.

Las estaciones de viajeros, el lugar urbano por excelencia de la movilidad, en el caso de la integración de la alta velocidad se ve reforzado por la transformación que ello supone en el sistema urbano de dicha ciudad. Efectivamente, el “efecto de túnel” o desaparición del efecto travesía entre dos paradas de alta velocidad ferroviaria, hace que entre este lugar y el siguiente, no haya más que nada: *o estamos próximos a una estación TGV o de un aeropuerto y estamos cerca de todas las otras metrópolis internacionales, o si estamos lejos, estamos alejados de todo.*³⁶

Esto supone un cambio en el orden jerárquico de las ciudades, y para este lugar una revalorización semejante a la que a escala de barrio representa la colindancia con una entrada al metro urbano. El paisaje ferroviario con potencial dotación de alta velocidad genera unas expectativas claramente mayores, permitiendo planteamientos solamente justificados por las plusvalías de esta revalorización.

Por eso mismo, también introduce una tensión hacia la renovación urbana, especialmente si se dan determinadas problemáticas derivadas de la convivencia infraestructura-ciudad, ya sea por la obsolescencia o por la inadecuación de aquella. Incluso sin darse en grado significativo, existe al menos recientemente en España la idea errónea de que el ferrocarril *es un elemento tan útil como poco urbano, una infraestructura a ocultar o expulsar de la ciudad*³⁷, en definitiva ajena al paisaje urbano.

En esta difícil integración, los enclaves más cercanos han de padecer el “efecto barrera” derivado del uso que el tren supone, extendiéndose de la realidad física a la social como ya escribiese Jane Jacobs en su obra *Muerte y vida de las grandes ciudades*. En cualquier caso, el ferrocarril no es la causa sino más bien un reto que por desenfoque en su planteamiento deviene la excusa buscada para justificar el zoning existente. Por otro lado, las técnicas disponibles para permeabilizar esta barrera según advierte de SANTOS Y GANGES (2010) no solucionan por sí solas esta barrera social.

³⁶ Cfr. ASCHER, François. (1995) **Dinámicas metropolitanas y apuestas sociopolíticas, globalización y metapolización**. Futur Antérieur Nouveaux Territoires Urbains n°29. Ed. L'Harmattan, Paris.

³⁷ SANTOS Y GANGES, Luis. (2010) **Como integrar el ferrocarril en la ciudad. Algunas reflexiones desde el caso español**. P. 1, Metropolitics.

2.4.2.- Grandes intervenciones ferroviarias urbanas.

En el ámbito europeo, desde la segunda mitad del s XX, las metrópolis experimentan dos procesos: el expansivo de su urbanización, con dispersión de actividades y en las últimas décadas el proceso de transformación urbana de la forma y función de ciertos de sus espacios, en determinados casos con una escala que puede calificarse de intermedia en relación con el tamaño de la ciudad.

Se trata de grandes parcelas urbanas con cambios en cuanto a sus condicionamientos, habitualmente infraestructuras o industrias con cierto grado de deterioro y por tanto de carácter monofuncionales, y a los que se le aplica un conjunto de procesos proyectuales, con el objetivo entre otros de reproducir la complejidad funcional del espacio urbano.

Estas grandes intervenciones urbanas, al articular flujos de todo tipo, generan un polo de centralidad cuya fuerza depende del grado de influencia de estos espacios sobre los demás componentes del sistema urbano³⁸. El significado colectivo de este espacio establecido por la experiencia directa de este lugar es un factor que ayuda a su aumento de centralidad urbana.

En el caso de los nodos de transporte, los flujos de desplazamiento están garantizados, generando siempre una centralidad susceptible de mejora con la introducción de un abanico suficientemente amplio de funciones diversas en estas grandes intervenciones urbanas, favoreciendo y manteniendo la vitalidad de la ciudad en estos nuevos polos.

Los que primeramente y con mayor extensión estudiaron este fenómeno fueron BERTOLINI y SPIT³⁹, divulgando la concepción de las estaciones de tren y su área a la vez como nodo de una extensa red de movilidad, y como polos de actividad o lugares particulares de la ciudad. Esta afortunada caracterización es la que permite diferenciarlas de otros proyectos de gran escala. Según ambos autores, los proyectos de reurbanización de las estaciones de tren son grandes proyectos de un tamaño determinado y alcance que combinan inversiones en función de las estaciones como *polos de actividad e intercambios de transporte*, e involucran una dominante presencia de agentes tanto públicos como privados en el proceso de realización.

Según los estudios iniciales de estos autores, los factores determinantes para el renacimiento de las estaciones de trenes están interconectados a saber: la expansión regional del ferrocarril y la alta velocidad ferroviaria, la desindustrialización del centro

³⁸ LICNERSKI, Joao Ricardo. (2008) **Las Grandes Intervenciones urbanas como espacios de Centralidad**, pág. 5. I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio, organizado en Bilbao por el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.

³⁹ BERTOLINI, L., and SPIT, T. (1998) **Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Station Areas**. London: E & FN Spon.

de las ciudades que abre espacio para el desarrollo cercano a las estaciones de tren, la privatización de las compañías de tren que incentiva la salida al mercado de las propiedades ferroviarias, las políticas para aumentar el atractivo del centro de las ciudades promoviendo un transporte y criterios para un uso del suelo más sostenibles, el auge inmobiliario, y finalmente, la metropolización en el contexto de los procesos de globalización y de integración europea, que incrementan la necesidad de la alta velocidad para la conectividad.

Más recientemente, BERTOLINI⁴⁰ sostiene que el marco para el análisis de proyectos del área de la estación, se ha trasladado desde una perspectiva de *capitalización de propiedad* en los años ochenta, a una perspectiva de *megaproyectos urbanos* en la década de 1990, y hacia una perspectiva de *orientación en el desarrollo del tránsito* desde el año 2000.

Sin embargo han sido los investigadores DEIKE y NOVY los que más profundamente han estudiado los proyectos de reurbanización en las áreas de las estaciones de trenes en Europa en el período de las dos últimas décadas. A ellos se debe el término TSAD (Train Station Area Development) y su revisión a la luz de los debates de teorización sobre el neoliberalismo y su relación con estos proyectos. Según ellos, cinco han sido los factores clave que han contribuido al proceso de desarrollo del entorno de las estaciones de trenes a partir de los años 90⁴¹:

1. - *La desindustrialización en curso de las ciudades. Esto ha hecho que grandes porciones de tierra adyacente a la estación céntrica estén disponibles para desarrollo urbano.*

2.- *La llegada del tren de alta velocidad en países clave en toda Europa occidental. Esto ha hecho los viajes en ferrocarril altamente competitivos, especialmente para los viajes entre ciudades de hasta 500 km.*

3.- *La privatización de empresas estatales ferroviarias por toda Europa. Esto ha resultado como un nuevo comportamiento de lucro por parte de las compañías ferroviarias. Ahora toman un interés activo en desarrollar sus extensas propiedades inmobiliarias comercialmente, o con la creación de empresas inmobiliarias privadas independientes para formalizar en el mercado las tierras del anterior ferrocarril.*

4.- *Los complejos procesos de reestructuración urbanos actualmente en marcha en el marco de la globalización económica. Esto ha dado lugar a un*

⁴⁰ BERTOLINI, L., CURTIS, C. and RENNE, J. (2012) **Station area projects in Europe and beyond: towards transit oriented development?** Built Environment, 38(1), pp. 33–50.

⁴¹ PETERS, Deike; NOVY, Johannes. **Rail Station Mega-Projects: Overlooked Centrepieces in the Complex Puzzle of Urban Restructuring in Europe.** Built Environment, Volume 38, number 1, 2012, pag.7.

repunte del entusiasmo urbano en toda Europa, con ciudades comportándose cada vez más como empresarios urbanos que como instituciones públicas. Los líderes de la ciudad compiten activamente por el FIRE (finanzas, seguros y bienes inmuebles) y otras empresas del sector servicio, así como entretenimiento, cultural y usos turísticos, atraer visitantes y trabajadores de la 'industria creativa' en sus centros de ciudad revitalizada, reposicionando sus ciudades como lugares de alguna manera 'únicos' y especialmente habitables, atractivos y convenientemente accesibles para negocios rentables.

5.- El cambio de paradigma en el transporte y ordenación del territorio de auto orientado, segregando funcionalmente las ciudades, hacia los patrones de asentamiento mixto más densos, más transitables y orientados al tránsito. Este cambio discursivo ha puesto al viaje ferroviario firmemente de nuevo en la agenda de planificación urbana y regional, alentando a los funcionarios públicos y los planificadores urbanos para contar activamente con las compañías ferroviarias en busca de oportunidades de asociación público-privada.

Aunque estos cinco factores, determinantes de las TSAD, se corresponden bastante con los apuntados por BERTOLINI una década antes, *no están probados por sus resultados empíricos*⁴². Estos autores aprovechando un proyecto de investigación desarrollado entre los años 2008-2011⁴³, realizaron un inventario de 136 proyectos de más de 100 millones de euros, estudiando 52 de estos proyectos con más de 500 millones de euros de presupuesto.

Este estudio que también incluía países europeos con escasa red ferroviaria, y analizaba ciudades europeas de más de 100.000 habitantes, mostró que los dos países con más megaproyectos TSAD son Alemania y Gran Bretaña, y la aceleración del proceso, ya que 2/3 partes de los mismos corresponden al último decenio. Entre las causas que apunta este estudio, se encuentran los ambiciosos programas de las compañías ferroviarias nacionales, como la española RENFE-ADIF con su programa de implantación de la AVF en el que supuestamente se han invertido más de 30.000 millones de euros. El estudio incluyó 5 megaproyectos españoles, como el de la Segre en Barcelona.

La gran aportación a la materia de este estudio, consiste en una propuesta de clasificación tipológica de proyectos TSAD que se desarrolla para su aplicación a los casos de estudio de esta Tesis, en apartado de Metodología y la distinción de dos perspectivas presentes en su desarrollo: por un lado la de revalorización y

⁴² BIXEL, Elena. (2014) *Sustainability or Connectivity? The Neoliberal Logics of Train Station Area Development*. Critical Planning, Journal of the UCLA Department of Urban Planning, p.101.

⁴³ El realizado por la German Research Foundation Emmy Noether, *The Urban Renaissance Potential of Inner-City Rail Station Redevelopment Mega-Projects*.

reestructuración, y por otro lado, la del transporte y uso del suelo sostenible. Sin embargo, los datos de este extenso estudio no se analizan en relación con los cinco factores determinantes enunciados por ellos.

Tabla 1. Número de recientes y actuales TSAD Megaproyectos en Europa, 1990-2010.

Fuente: Elaboración propia sobre datos PETERS, Deike; NOVOY, Johannes. *Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology*.

2.4.3.- La integración de la AVF en las ciudades europeas.

En la escala internacional, se pueden citar como ejemplo de las actuaciones en la Francia de los ochenta, la de “Euralille” en Lille, capital de la región Norte-Paso de Calé. Con una población de doscientos mil habitantes, y un área metropolitana superior al millón de habitantes, fue comentada por el urbanista ASCHER (1995) como ejemplo de gran operación urbanística que cooperó a la creación de las llamadas “nuevas regiones urbanas”.

Dada su localización intermedia en el triángulo París-Londres-Bruselas, generó la renovación del centro de la ciudad con oficinas, centros comerciales, hoteles y

equipamientos. Su primera fase⁴⁴ que incluía la estación fue inaugurada en 1994. En la España de los noventa, destaca la de “la Segre” en Barcelona, con estación de tren de alta velocidad, habiéndose estudiado por diversos autores otros casos europeos⁴⁵.

Según estudios comparativos recientes⁴⁶, realizados sobre 10 capitales europeas con grandes proyectos urbanos sobre estaciones urbanas centrales, en la mayor parte de los casos (seis de los diez analizados) se ha optado por la recuperación/ rehabilitación de las estaciones preexistentes, dando un excelente ejemplo en el marco de las políticas urbanas que priorizan la rehabilitación. Fruto de ello son ejemplos como los de Londres (St. Pancras), Marsella (St. Charles) o Amberes. En dos casos se mantiene la estación antigua, levantando en la proximidad una nueva, y en los dos restantes (Lyon y Berlín) se construyen nuevas estaciones aprovechando vacíos preexistentes.

En los casos en donde se ha requerido nuevos edificios la decisión unánime ha sido entenderlos como hitos esenciales de la percepción de la ciudad y por lo tanto recurrir a las mejores arquitecturas posibles que van desde la de Florencia- Belfiore de Foster, a la de Hauptbahnhof de Berlín de Meinhard von Gerkan, pasando por el trabajo de Koolhaas en Lille y el de Isozaki en Bolon. Los efectos de promoción de actividades residenciales o comerciales y por lo tanto, de la generación de recursos, suelen extenderse por ámbitos de mucha entidad, que requieren una ordenación específica novedosa. Ocho operaciones plantean ese tipo de desarrollo, y en las dos que no es posible por la carencia de nuevos espacios a ordenar (Florencia y Bolonia), se priman especialmente los usos terciarios en las propias estaciones.

2.4.4.- La integración de la AVF en las ciudades españolas.

Desde hace una década, la implantación en España de la alta velocidad ferroviaria (AVF), está implicando el estudio y solución de la llegada de esta infraestructura a las estaciones de muchas ciudades. Aunque en algunas de ellas, se ha optado por una nueva estación en posiciones periféricas, en otras se ha preferido aprovechar las estaciones centrales existentes para adaptarlas a esta nueva situación.

⁴⁴ Previamente y para hacerlo realidad, se creó en 1988 la sociedad de estudios Euralille-Métropole, encargada de su definición y preparación de la estación, y en 1990 se constituyó la sociedad anónima de economía mixta Euralille (SAEM) encargada de la gestión y desarrollo del proyecto. Esta experiencia ha demostrado para su viabilidad, la utilidad del apoyo de instituciones en las que se integran diferentes administraciones.

⁴⁵ Un primer estudio sobre el tema es el ofrecido por Luca Bertolini y Tejo Split en su obra *Cities on Rails* (Londres, 1998) con las ciudades de Lille, Utrech, Ámsterdam, Estocolmo, Basilea, Zurich, y Londres.

⁴⁶ DÓMINE CHUST, Blanca. (2012) “Alta velocidad y desarrollo urbano. 30 años de experiencia” Revista *Via Libre Técnica* N° 3, pp. 133, (estudia los casos de Lyon, Lille, Marsella, Amberes, Berlín, Stuttgart, Florencia, Bolonia, Londres y Valencia, todas con estaciones centrales).

Mapa 2. Estaciones en posición urbana central de la red de AVE.

Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento (PEIT 2005-2020).

Desde el punto de vista de la relación ciudad-ferrocarril y el tamaño de la actuación, y por tanto de su repercusión sobre el paisaje ferroviario, se han planteado siguiendo otros estudios⁴⁷, tres grandes grupos:

La que exige *actuaciones urbanísticas con disponibilidad importante de suelo desafectado*. En ellas *el paisaje ferroviario se ve muy transformado con remodelaciones integrales*. Es el caso de Sevilla, Ciudad Real, Córdoba, Puerto Llano, Castellón, Jerez de la Frontera, Cádiz, etc. En algunas de ellas, dada la complejidad, se crea en ocasiones una sociedad pública para la gestión, como en Zaragoza, Burgos, Barcelona, Valladolid, etc.

En un segundo grupo, *las operaciones urbanísticas incluyen relevantes mejoras ferroviarias*, también con cooperación de todas las administraciones afectadas. En ellas *la transformación es considerable, pero con criterios más centrados en aspectos*

⁴⁷ SANTOS Y GANGES, Luis. (2006) “Áreas de nueva centralidad urbana y estaciones del ferrocarril de gran velocidad en España”. En CASTRILLO ROMÓN, María; GONZÁLEZ-ARAGÓN CASTELLANO, Jorge (coords.) *Planificación territorial y urbana: investigaciones recientes en México y España*. Universidad de Valladolid. Instituto Universitario de Urbanística, p. 175.

ferroviarios: Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, Cinturón Verde de Oviedo, Bilbao Ría 2000, y la llamada “Operación Chamartín” en Madrid.

El último grupo contiene *intervenciones de reducido porte, incluyendo operaciones inmobiliarias en los terrenos desafectados, que logren cualificar la estación como foco de centralidad urbana, o ejecutando inversiones de mejora de los cerramientos y de permeabilidad transversal de la línea férrea*. Los casos suelen ser ciudades medianas, acudiendo a convenios entre el municipio y la administración central: Pontevedra, Huesca, Salamanca, Santiago de Compostela, Zamora, etc. En estos últimos casos, la transformación es menor, y tienen mejor cabida los factores ferroviarios frente a los urbanos.

Mapa 3. Ciudades con Sociedades Públicas para la integración urbana del AVE.

Fuente: elaboración propia.

2.4.5.- Modelos organizativos españoles específicos de integración.

Desde el punto de vista de la estructura de agentes intervinientes en el proceso de integración urbana, algunas ciudades han implementado la creación de una sociedad interadministrativa públicas con participación de todas las administraciones afectadas. Ya que cada administración tiene sus propios intereses y punto de vista de la infraestructura, este tipo de organización permite alcanzar, más fácilmente, la coordinación conjunta.

Otra particularidad de este sistema es la autofinanciación. Implica el someterse a la viabilidad de las plusvalías, y limita una reordenación urbanística de carácter estratégica. Por todos estos motivos y por la actual crisis económica, en especial del sector inmobiliario, se ha producido la llegada de la AVF a la ciudad, sin poder completar la adaptación de las estaciones históricas a su nuevo cometido.

En 2002 se constituyó la primera sociedad pública española de apoyo a la integración en una ciudad: Zaragoza Alta Velocidad, viendo la finalización de su estación, un año después. En el mismo año, se constituyó Logroño Integración del Ferrocarril, y casi simultáneamente en 2003, otras sociedades similares en otras ciudades. En el mismo corredor la sociedad Barcelona-Segrera Alta Velocitat, y en otros corredores como el noroeste Valladolid Alta Velocidad, y León Alta Velocidad, o como en el corredor de Levante, las sociedades de Valencia Parque Central, y Alicante Alta Velocidad (AVANT).

De estas, actualmente sólo Zaragoza y Barcelona, han logrado esta integración con sus estaciones de Las Delicias y Sants, mientras Valladolid y Logroño están realizando sus obras. A las ciudades de Valencia y Alicante llegó el AVE en 2010 y 2013 respectivamente, sin que hubiesen cumplido sus objetivos, necesitando de estaciones provisionales. En el caso de León, se ha optado por su transformación de sociedad a grupos de trabajo entre administraciones.

Más delante y en una segunda y tercera generación, se crearon cuatro sociedades más, cuyas ciudades están situadas en corredores menos prioritarios, como en 2006 las de Murcia Alta Velocidad, y Cartagena Alta Velocidad (analizadas con más detalle en esta Tesis en apartados posteriores), y ya en 2010, las de Almería Alta Velocidad, Gijón al Norte, y Vitoria Alta Velocidad, en un contexto de mercado inmobiliario y de disponibilidad inversora muy distinto del anterior. Ninguna de estas cuenta actualmente con la integración realizada, y sus proyectos están en estos momentos revisándose.

Todas estas sociedades públicas para la integración, siguen la misma composición en su participación: un 25% la ciudad, a través de su administración municipal o Ayuntamiento (en el caso de Vitoria compartido con la Diputación Provincial), otro 25% la administración Autonómica, y el 50% restante la administración del Estado a través de su gestor de infraestructuras ferroviarias.

El coste total a invertir, para llevar a cabo estos proyectos urbanísticos de integración del AVE en cada una de las ciudades, de acuerdo con los Protocolos de creación de estas sociedades, se refleja en la siguiente tabla.

Tabla 2. Inversiones Sociedades Públicas para la integración urbana del AVE.

Sociedad	Constitución	Estación D.	Llegada AVE	Población (hab)	Sup. Actuación (m2)	Nº viviendas	Coste (M€)
Zaragoza	2002	si	2003	679.624	571.402	3.600	248
Logroño	2002	no	----	153.066	213.000	1.250	284
Barcelona	2003	si	2008	1.620.943	1.597.217	9.300	335 (est)
Valladolid	2003	no	2007	313.437	1.000.000	6.000	527
León	2003	no	----	135.119	550.000	5.863	267
Palencia	2008	no	----	82.169	290.000	2.000	346
Valencia	2003	no	2010	807.200	656.624	6.300	804
Alicante	2003	no	2013	334.329	175.000	1.100	188
Murcia	2006	no	2015 (est)	441.354	207.290	1.400	511
Cartagena*	2006	no	----	218.244	113.750	800	32

* = Ha cambiado la integración por una estación periférica que anula la actuación urbanística

Fuente: elaboración propia a partir de los Convenios Sociedades y Presupuestos Obras.

Siguiendo a BALLEST (2010), el hecho de que se pretendiese la autofinanciación, la fuerte recesión del mercado inmobiliario, y *el estado generalizado de crisis económica, podría estar dificultando a estas sociedades, el desarrollo de los proyectos inicialmente previstos, llegando incluso a comprometer su ejecución final.*

2.4.6.- Investigaciones sobre integración urbana y TAV.

Las investigaciones sobre la integración urbana del TAV, tienen mayoritariamente un carácter monográfico, aunque existen **trabajos generalistas** como el publicado en la revista Cuadernos de Investigación Urbanística en 2005, por Cecilia RIBALAYGUA, titulado: *Alta velocidad y ciudad. Estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas*, con una extensión de 134 páginas.

También el número de la misma revista del año siguiente⁴⁸, titulado: *Diseño, dimensión óptima y emplazamiento de estaciones de alta velocidad en ciudades de tamaño pequeño*, con 199 páginas y cuyos autores fueron además de la autora citada, José María MENÉNDEZ MARTÍNEZ, Jose María CORONADO TORDESILLAS, Begoña GUIRAO ABAD, Ana RIVAS ÁLVAREZ, Francisco Javier RODRÍGUEZ LÁZARO y José María UREÑA FRANCÉS. En este trabajo junto con otras ciudades europeas se analizan las de Ciudad Real y Puertollano.

⁴⁸ Este trabajo de investigación es el resultado de la convocatoria del XIX concurso público para la adjudicación de Ayudas a la investigación 200 sobre temas de infraestructura y transportes que presentó el equipo investigador de la Universidad de Castilla-La Mancha.

En ese mismo año de 2006, el autor Luis SANTOS Y GANGES dedicó un capítulo de 20 páginas de extensión, dentro de la publicación⁴⁹ *Planificación territorial y urbana: investigaciones recientes en México y España*, titulado: *Áreas de nueva centralidad urbana y estaciones del ferrocarril de gran velocidad en España*.

También en esas fechas, la revista Cuadernos de Ingeniería y Territorio⁵⁰ con 16 páginas de extensión, la autora Carmen BELLET SANFELIU, publicó el artículo *El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones en torno al caso español*, y en el mismo medio y fecha el publicado por Oliver KLEIN, compuesto por 24 páginas, titulado: *TAV ¿El tren de las grandes ciudades?*

En el año 2010, Luis SANTOS Y GANGES, publicó en la revista digital Metropolitics el artículo *Cómo integrar el ferrocarril en la ciudad. Algunas reflexiones desde el caso español*. En 2011, también con carácter general sobre integración urbana se cuenta con la realizada conjuntamente por Carmen BELLET SANFELIU y Aarón GUTIÉRREZ, publicada en el Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles con una extensión de 28 páginas titulado: *La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano*.

Otra investigación más reciente de 2012, es la realizada por Blanca DÓMINE CHUST, publicada en la revista Vía Libre Técnica, con 10 páginas de extensión y titulada: *Alta velocidad y desarrollo urbano. 30 años de experiencia*, en el que realiza una comparativa de varias ciudades europeas con estación de AVF.

Los **trabajos monográficos**, apuntan a un estudio de ciudades con características similares, en diferentes países europeos, o bien diferentes ciudades de un mismo corredor de AVF. Así en la primera de estas posibilidades se encuentra la Tesis realizada por Marc WOLFRAM, publicada en 2003 por la universidad de Stuttgart titulada: *Planning the integration of the High-Speed Train, A discourse analytical study in four European regions*, en la que el autor estudia los casos de las ciudades de Lyon, Ámsterdam, Stuttgart y Barcelona.

En el segundo grupo de trabajos monográficos, el **corredor Sur** de la AVF española, se puede citar la integración en las ciudades de Ciudad Real y Puertollano analizada por José María UREÑA, y otros en la publicación de la revista EURE en 2005, con una extensión de 17 páginas, titulada *Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano*.

En el **corredor del Noreste del AVE**, la integración de la ciudad de Lleida fue objeto de investigación en 2005, en comparativa junto con Novara y Aviñón, por el autor Jaume FELIU TORRENT, con su tesis titulada *Les Grans Infraestructures de*

⁴⁹ Esta publicación coordinada por María Castrillo Ramón, y Jorge González-Aragón Castellano, está promovida por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

⁵⁰ Este número 10 de la revista de Ingeniería y Territorio, se titula Alta Velocidad y Territorio y recoge las Actas de la I Jornada europea celebrada en Ciudad Real el 23/03/2006.

Transport I el desenvolupament de la Ciutat Mitjana. El Tren d'alta velocitat en les ciutats de Lleida, Avinyó I Novara.

La siguiente ciudad investigada en el año 2008, de este corredor fue Figueras por los autores Pere ESPELT LLEOART y Miguel MAYORGA CÁRDENAS, con su artículo expuesto en el I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio, celebrado en Bilbao, titulado: *Reforma del cruce de infraestructura del corredor mediterráneo y el eje pirenaico en el nudo intermodal de Figueras: una propuesta de la ciudad ante la llegada del AVE.*

También la ciudad de Zaragoza y su integración urbana, fueron analizadas por María Pilar ALONSO LOGROÑO, y Carmen BELLET SANFELIU en el año 2009, al publicar en la revista Scripta Nova conjuntamente el artículo de 24 páginas titulado *El tercer milenio*. La ciudad de Barcelona también ha sido analizada, en cuanto a su estación AVE, por Joan TRULLÉN y Otros en 2011, con sus trabajo publicado en el Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, titulado *Consecuencias económicas y sectoriales de la estación de La Segrera.*

En el **corredor del Noroeste** del AVE, Valladolid fue la primera ciudad cuya integración recibió investigación. Se corresponde con el artículo publicado conjuntamente en 2005, en la revista Ingeniería y Territorio por Luis SANTOS Y GANGES, y Juan Luis DE LAS RIVAS SANZ titulado *El Proyecto Urbanístico de AVE en Valladolid. Hacia la creación de un nuevo espacio de centralidad en los terrenos ferroviarios.*

También la integración en la ciudad de Segovia, ha sido estudiada monográficamente. Se corresponde con el trabajo publicado en la revista Anales de Geografía en 2010, realizados por Carmen BELLET SANFELIU, María Pilar ALONSO LOGROÑO y Antonia CASELLAS, mediante el artículo de 18 páginas de extensión, titulado: *La integración del ferrocarril en el medio urbano. El caso de Segovia-Guimar.*

2.5.- Los Agentes y la Gobernanza en Infraestructuras de transporte.

2.5.1.- Infraestructuras de transporte y bien común.

La capacidad de las infraestructuras de transporte para vertebrar y cohesionar los territorios, es un hecho probado. Esta integración territorial demanda tener en cuenta sus infraestructuras para que sea realmente accesible. A su vez, se ha de tener una visión global para que el equilibrio en la accesibilidad de los territorios, pueda ser una realidad. Si una infraestructura bien diseñada en cuanto a su carácter prioritario y eficiente es un claro factor de productividad, no es menos cierto que si está infrutilizada por no seguir esos criterios, es un freno para el crecimiento. Aeropuertos con escasas operaciones y sin apenas pasajeros, o estaciones de AVE con llegadas o salidas ocasionales de personas son un ejemplo de ello.

Por otro lado, la planificación y la ejecución de una infraestructura, es una realidad con una perduración en el tiempo a largo plazo, por lo que trasciende en sus efectos a los intereses y las autoridades concretas de ese momento, gobierno, administración, etc. Requiere un ámbito de entendimiento y acuerdo que supere cualquier discrepancia ideológica, programática o cualquier otra.

Además, tiene importantes repercusiones sociales en la relación ciudadanos-administraciones públicas. Aunque el discurso público en los últimos tiempos parece muy preocupado por la exclusión, es aún más preocupante cómo su práctica muchas veces contribuye a reforzar los mecanismos excluyentes. *Las políticas urbanas, especialmente a la hora de efectuar grandes proyectos de infraestructuras, raramente tienen en cuenta objetivos de redistribución social y de integración de sectores excluidos*⁵¹.

2.5.1.- Los agentes de las infraestructuras de transporte en España.

En nuestro país, tanto la Administración General del Estado como las comunidades autónomas, y las administraciones locales, gozan de importantes competencias en materia de transporte. Esta distribución competencial hace necesario el diálogo y el consenso entre ellas, promoviendo la mejor coordinación posible para dar respuesta a la movilidad que los ciudadanos buscan.

El modelo tradicional del estado interventor, se ha ido transformando en la medida en que los Estados nacionales han transferido soberanía a escalas supranacionales, como por ejemplo la UE, y en escalas regionales y locales a través del creciente poder económico, social y político de regiones y ciudades. En España, la

⁵¹ BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*. Madrid, 2003, pág. 226.

*aplicación del principio de subsidiaridad auspiciado desde la UE, también ha contribuido a enfatizar la importancia de la escala local*⁵².

El gran desarrollo que las infraestructuras han experimentado en España a partir de la década pasada, ha evidenciado esta necesidad de consenso, de la que ha sido una pieza importante las figuras de los protocolos y los convenios. Así por ejemplo, tan sólo en el período de inversión más activo de 2004-2008, el ministerio de Fomento concertó en materia de infraestructuras unos 2.800 convenios con comunidades autónomas y ayuntamientos, y otros 1.800 con otras instituciones nacionales y extranjeras⁵³. Entre los dedicados a las infraestructuras, un gran número se refieren al ferrocarril, interesando en esta Tesis, los dedicados a la alta velocidad ferroviaria, en especial las de su integración urbana en las metrópolis seleccionadas de la Región de Murcia.

También de esta época data el proyecto de creación del Foro de la Movilidad, como órgano consultivo, donde participan las administraciones conjuntamente con los sectores empresariales, sindicales, técnicos y profesionales, así como sociales, con interés en las actuaciones públicas de las infraestructuras de transporte. En la actualidad sólo tiene existencia como tal en algunas comunidades autónomas como la madrileña, y en algunos municipios.

Otro órgano que revela este diálogo institucional, es la conferencia sectorial sobre transporte. Esta figura de cooperación institucional fue creada por la Ley 16/1987 (art.9.1) con la denominación de “Conferencia Nacional” y posteriormente recogida por la ley 30/1992, de 26 de noviembre, de *Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*⁵⁴, que es el marco legal vigente para ellas. En el período anterior de 1981-1991, se convocaron seis conferencias nacionales de transporte y en el período 1992-2010 unas ocho, es decir un total de 14 reuniones en total⁵⁵.

Está integrada por los responsables de esta materia, en cada comunidad autónoma y el Ministro de Fomento del gobierno central, que es el que convoca sus sesiones atendiendo a sus necesidades. Así por ejemplo, en materia de transportes ferroviarios, en este caso de mercancías, el ministro José Blanco convocó el 14/09/2010

⁵² CASELLAS, Antonia, BELLET SANFELI, Carmen, ALONSO LOGROÑO, María Pilar. (2011) *Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad*. Eria, 84-85, pp. 160.

⁵³ Dato aportado por la Sra. Ministra de Fomento en su comparecencia ante la Comisión de Fomento del Senado en la sesión celebrada el 26/06/2008.

⁵⁴ En su artículo 5 indica que “Los órganos de cooperación de composición multilateral y de ámbito sectorial que reúnen a miembros del Gobierno, en representación de la Administración General del Estado, y a miembros de los Consejos de Gobierno, en representación de las Administraciones de las Comunidades Autónomas, se denominan Conferencias Sectoriales”.

⁵⁵ Datos publicados por el ministerio de Fomento en Informe sobre la actividad de las Conferencias Sectoriales durante 2010”.

una destinada a definir los puntos estratégicos que darían forma al *Plan de Impulso de Transporte Ferroviario de Mercancías en España*.

En esta conferencia sectorial de septiembre de 2010, también se establecieron unas Directrices de Actuación del *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* del Ministerio de Fomento (PEIT) para los años 2005-2020, a tenor de su revisión, motivadas por la crisis económica. Compuesta por catorce puntos, el séptimo tenía que ver directamente con la gobernanza institucional: “Sumar todas las capacidades y recursos, a partir de la cooperación institucional”.

Este punto, implicaba la concertación con CCAA y AALL para, entre otros, el desarrollo coordinado de actuaciones, la definición de las redes básicas, y el impulso a Planes de Movilidad Urbana Sostenible. En esta concertación, se indicaba que estas administraciones debían corresponsabilizarse de los sobrecostes por cambios de diseño requeridos, y que no estuviesen exigidos por la funcionalidad del proyecto, así como del equilibrio económico de servicios de transporte, cuyo mantenimiento soliciten y no fuesen sostenibles financieramente.

Así se aseguraba la eficacia en el proceso de toma de decisiones, sustentándolo en los principios de participación, corresponsabilidad y compromiso mutuo. Esta participación pública, propia de la gobernanza, se manifestó de especial importancia en la elaboración y aprobación del PEIT, de acuerdo con la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

2.5.2.- Innovación en la gobernanza metropolitana.

La capacidad de innovación, puede provenir de dos ámbitos distintos de la gobernanza. El primero se centra en la adaptación de las políticas públicas a los territorios en el nuevo marco sociológico, mucho más complejo y heterogéneo, con retos redistributivos y de justicia social. Según FARINÓS (2008), *La gobernanza territorial se entiende como una práctica/proceso de organización de las múltiples relaciones que caracterizan las interacciones entre actores e intereses diversos presentes en el territorio. El reto principal para una buena gobernanza territorial sería organizar las condiciones más favorables para poder desarrollar acciones territoriales conjuntas que permitan conseguir dicho objetivo*⁵⁶.

Un segundo campo de innovación, se corresponde con las estructuras de la gobernanza. Sin embargo, las inercias son muy fuertes y en general, las reformas de nuevas estructuras político-administrativas que los desafíos del territorio imponen, se paralizan antes de implementarse o producen un efecto de aumento institucional. En España, son escasas las estructuras metropolitanas fuertes y relacionadas adecuadamente con las Comunidades Autónomas respectivas, a pesar de su necesidad para la representación más democrática que las políticas públicas deben tener en esta escala territorial. También para mejorar en la redistribución del gasto público, reduciendo desequilibrios y desigualdades.

El campo de los transportes metropolitanos y nacionales con efectos en esta escala, AVF incluida, es un ejemplo de esta necesidad y en ello *ningún país o región puede permitirse el lujo de no innovar*⁵⁷. Estas estructuras han de asegurar que la competencia que centralizan, es efectivamente cedida por la administración que la ostentaba existiendo *coherencia transversal*. También han de contar con la participación de la Comunidad Autónoma para estas políticas urbano-regionales, y saber adaptarse al cambio cultural que supone pasar de las competencias compartimentadas a las compartidas, y las relaciones de cooperación y coordinación.

El acuerdo sobre la necesidad en los proyectos urbanos de mecanismos múltiples de democracia local participativa o deliberativa, cooperación social y consenso, es universal al menos en teoría. Sin embargo en la práctica, es frecuente la conflictividad entre los agentes. Los políticos, se limitan a la información ordinaria y extraordinariamente a momentos de consulta y debate, incurriendo en la desconfianza. Los técnicos, ven la participación como una servidumbre molesta que viene a demorar la toma de decisiones, a veces olvidando los intereses generales, apostando por la tecnocracia. Por último, los colectivos ciudadanos se consideran marginados,

⁵⁶ FARINÓS, J. (2008). Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y oferta. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 46. pp.15.

⁵⁷ BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*. Madrid, 2003, pág. 90.

reivindicando participación decisoria sobre estos proyectos de la ciudad, abanderando el localismo o el corporativismo.

Esta conflictividad, es ciertamente una amenaza para la gobernanza, pero la oportunidad abierta para la ciudad de la mano de estos proyectos transformadores como son los de infraestructuras del transporte, debe aunar a todos los agentes, y por lo tanto se hagan cómplices o partícipes activos de las políticas urbanas⁵⁸. La participación es un problema, pero también es la solución. Así pues, han proliferado nuevos mecanismos de participación ciudadana como los que describe BORJA (2003): *El presupuesto participativo, los consejos ciudadanos, la gestión cívica de los equipamientos, el proceso participativo en el planeamiento estratégico, las consultas ciudadanas, las comisiones mixtas para la elaboración y seguimiento de los proyectos urbanos, los planes de desarrollo comunitario, las radios y televisiones locales o barriales que de facto son instrumentos de participación, comisiones mixtas para el seguimiento de programas sectoriales, la gestión y la animación del espacio público por parte de entidades con apoyo municipal, etc.*

Su uso, tanto aislado como simultáneo, permite abrir procesos de democracia deliberativa con mayor alcance que la simple consulta, interviniendo o influyendo previamente a la decisión, o permitiendo el camino de la participación activa, cuando se ponga en marcha el proyecto urbano. De alguna manera esta Tesis quiere explorar cómo han sido utilizadas estas posibilidades de gobernabilidad en la integración urbana de la AVF en las metrópolis de Murcia y Cartagena, desvelando los niveles de innovación que ha supuesto todo ello. Como concluye el autor referenciado *el desarrollo democrático es condición para la correcta gobernabilidad de las ciudades del siglo XXI*.

⁵⁸ Ídem, pág. 92.

2.5.3.- Gobernanza en grandes proyectos de infraestructuras: las estaciones de TAV.

La puesta en marcha de un proyecto de infraestructuras, como es una estación de TAV, con implicaciones urbanas y también territoriales, moviliza toda una organización de actores (grupos políticos, económicos y sociales de un territorio) orientados en una determinada manera, respecto de este fin. En función del mismo, realizan sus posicionamientos y aportaciones.

Este proceso, que normalmente tiene una duración de casi una década, comienza con la aspiración de la ciudad candidata a recibir esta infraestructura y la activación inicial de sus agentes para consumir la designación y su plasmación en los Planes Estatales de Infraestructuras. La ubicación de la parada o estación es un condicionante que implica la interacción de un complejo grupo de agentes con diversas prioridades y objetivos, en apoyo o rechazo de la localización. Las situaciones (presentes en el caso de esta Tesis) de dos o más ubicaciones para el emplazamiento de la estación, ya sean hipótesis de estudio o realizaciones previstas, introducen mucha mayor complejidad en la estructura de agentes intervinientes, polarizando su posicionamiento al respecto de una u otra opción.

En los casos de estaciones en posiciones centrales se abre la posibilidad de aprovechar la oportunidad para la renovación urbana, mientras que en posiciones periféricas respecto al casco urbano, se crean expectativas de desarrollo urbanístico de gran escala. Por un lado, se genera cooperación ente agentes por este posible desarrollo urbanístico, y por otro a diferentes escalas e intereses, los motivados por la preservación del medio o valores existentes en la zona de actuación. En ocasiones son grupos sociales con intereses directos en la zona de la nueva estación.

Como apunta CASELLAS (2011) *las expectativas sobre los posibles impactos urbanos y económicos generados por el TAV, ayudan a movilizar a los agentes políticos y económicos del territorio, para alcanzar propuestas de coordinación de políticas locales de desarrollo urbanístico, socioeconómico y cultural a diversas escalas territoriales*⁵⁹.

⁵⁹ CASELLAS, Antonia, BELLET SANFELI, Carmen, ALONSO LOGROÑO, María Pilar. (2011) *Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad*. Eria, 84-85, pp. 160.

3.- Propuesta metodológica.

Siguiendo los objetivos de esta Tesis, la propuesta metodológica plantea un estudio separado de las características técnicas y de las organizativas del proceso. Las **características técnicas** son una parte esencial para el estudio de la infraestructura, aunque no suponen la totalidad de su conocimiento, y responden a la pregunta *¿qué es lo que se ha hecho?* Es decir, su realidad física y material.

Las **características organizativas**, completan el análisis de la infraestructura, aportando un contexto necesario y justificativo de la realidad física de la misma, sin la cual no sería posible entenderla. En los Objetivos de esta Tesis se ha insistido en su carácter conjunto, respondiendo a las preguntas *¿quién lo ha hecho?* y *¿cómo se ha hecho?* Estas cuestiones nos conducen a los agentes intervinientes en el proceso; su protagonismo, relaciones y diferente grado de participación.

En definitiva, se han procurado métodos distintos para los dos aspectos constituyentes, ya que si en el caso de las características técnicas nos aproximamos a los aspectos objetivos de la infraestructura, en el de los organizativos lo hacemos a los subjetivos. La renovación urbana se corresponde más con el primer grupo de características (sin olvidar que por sí solas no se puede dar), mientras que la innovación en la gobernanza, claramente tiene que ver con el segundo grupo (considerando también que los proyectos asociados a la infraestructura, aportan experiencias de innovación en gobernanza).

3.1.- Características Técnicas.

La metodología correspondiente al análisis de estas características, se ha basado en los trabajos de varios autores sobre este tema como por ejemplo el de BELLET (2002) sobre el TAV en Lleida, de FELIU (2005) sobre Lleida, Aviñón y Novara, de BELLET (2011) sobre la relación entre modelo ferroviario-ciudad, y del más reciente de DOMINE CHUS (2012) sobre diez ciudades europeas con integración de AVF.

Se ha preferido distinguir cuatro grandes apartados: aspectos territoriales de la red, aspectos urbanísticos, configuración de la estación, y aspectos de proyectos económicos asociados. El primero de ellos tiene el siguiente desglose:

- **La territorialidad de la metrópoli en relación con el TAV.**

Territorio y red TAV.

Red Arterial Ferroviaria de la metrópoli.

Conclusiones sobre la territorialidad de la metrópoli.

En este apartado citado se describen las características básicas de la metrópoli en su contexto territorial, comparándola con el resto de ciudades con las que tiene acceso de su mismo corredor AVF. Se describen las características técnicas de los tramos en que se compone el corredor de Levante, y el proceso técnico que han seguido para ofrecer la solución definitiva aprobada, distinguiendo la red territorial, de la red metropolitana o red arterial ferroviaria. Para concluir el apartado, con todos estos datos, se realizan unas conclusiones sobre la territorialidad de la metrópoli (jerarquía de ciudades, tiempos de acceso, influencias, posibilidades de transformación del funcionamiento del territorio).

El segundo apartado tiene el siguiente desglose:

- **Modelo metropolitano, ciudad y estación de TAV.**

Modelo metropolitano.

Modelo de la ciudad cabecera y modelo ferroviario.

Modalidad de intervención urbana y estación de TAV.

Planeamiento municipal y estación de TAV.

Las cuestiones urbanísticas, encuentran en este apartado su desarrollo, comenzando con el *Modelo metropolitano*. En él, se abordan las características del área metropolitana en cuestión, (extensión, ciudades integrantes y sus roles, densidad, transporte metropolitano). Otro aspecto a analizar entre las características técnicas, es el grado de coherencia entre la configuración del sistema ferroviario propuesto para la integración y el modelo urbano. Para este apartado de *Modelo de ciudad cabecera y modelo ferroviario*, se ha escogido la investigación propuesta por BALLEST (2011).

Según dicha investigación, este grado de coherencia se aprecia analizando la propuesta ferroviaria y su relación con el medio urbano: su configuración y estructura urbano-territorial preexistente. De esta comparativa, se deduce qué protagonismo ha tenido cada uno de los dos modelos, en la solución final adoptada para esta integración. En los cuatro primeros casos, el modelo que se impone es el urbano, admitiendo toda una gradación de renovación tanto en el ferrocarril como en la ciudad. Así por ejemplo, en algunos casos, la notable transformación del modelo ferroviario preexistente permite desarrollar una profunda reestructuración del conjunto urbano, ya sea con nueva estructura urbana (la primera tipología de la tabla siguiente con casos como Ciudad Real, Figueras, Burgos o Pamplona), o con renovación y reestructuración (segunda tipología con casos como Zaragoza, Sevilla o Valladolid).

En otras ocasiones, la implantación de la AVF se interpreta como la gran oportunidad de transformar el entorno de la estación que recibe nuevos servicios, sin modificar en exceso el sistema ferroviario ya existente. En estas actuaciones, se aprovecha la implantación de la AVF para reforzar la estructura urbana central, y recuperar los degradados barrios de la estación, imponiéndose la lógica del modelo

*urbano existente*⁶⁰ (tercera y cuarta tipología, dependiendo de si la remodelación urbana en el entorno de la estación es intensa o leve). Toda esta investigación se puede resumir la siguiente tabla:

Tabla 3. Tipología situaciones implantación AVF, según grado de coherencia ferrocarril-ciudad.

Modelo Ferroviario	Modelo Urbano	Actuaciones Ferroviarias	Renovación urbana	Incidencia urbana	Ejemplo ciudades
GRAN Transformación	NUEVO	Variantes exteriores. Supresión vías Desplazamiento instalaciones	INTENSO	ALTA	Ciudad Real Figueres Burgos Pamplona
Transformación MEDIA	EXISTENTE REFORZADO	Variantes exteriores Desplazamiento instalaciones	PUEDE DARSE	PUEDE DARSE	Sevilla Zaragoza Valladolid
Transformación LEVE	MEJORA	Soterramiento tramos. Desplazamiento instalaciones	SE DA	LIMITADA permeabilidad barrios	Córdoba Ourense Santander León Almería Valencia Alicante
ESCASO cambio	Incide solo en entorno Estación	Soterramiento tramos. Variantes exteriores	LIMITADA entorno Estación	LIMITADA permeabilidad barrios	Lleida Málaga Logroño Gijón
IMPOSICIÓN Modelo propio	Ajeno a la Infraestructura	Estación separada o perimetral	No se da.	Nula.	Guadalajara Puente Genil Antequera Segovia Tarragona Cuenca Requena

Fuente: Elaboración propia a partir de artículo BELLET SANFELIU, Carmen; GUTIERREZ, Aarón. *Ciudad y Ferrocarril en la España del Siglo XXI. La integración de la Alta Velocidad Ferroviaria en el Medio Urbano*.

⁶⁰ BELLET SANFELIU, Carmen; GUTIERREZ, Aarón. *Ciudad y Ferrocarril en la España del Siglo XXI. La integración de la Alta Velocidad Ferroviaria en el Medio Urbano*. Pág. 276.

En el último caso tipológico, con estaciones distantes varios kilómetros de la ciudad, al imponerse un modelo ferroviario marcado por la lógica de la operadora sobre el modelo urbano, su coherencia es nula. En ocasiones, este alejamiento es ajeno a la lógica territorial como en Guadalajara, generando una nueva aglomeración. En otras ciudades resulta de dinámicas territoriales de servicio a varias ciudades como es el de Tarragona.

El análisis de la coherencia entre modelo urbano/territorial existente y el modelo proyectado resulta importante porque la integración correcta con el medio permite a la AVF convertirse en un instrumento dinamizador de las áreas metropolitanas a las que da acceso.

Para el análisis del siguiente apartado *Modalidad de intervención urbana y estación de TAV*, se ha acudido a la clasificación expuesta por BORJA (2003) sobre las modalidades o instrumentos de intervención en la ciudad.

Este autor, en el capítulo *La ciudad como oferta y la innovación urbanística* de su libro *La Ciudad conquistada*, expone hasta siete modalidades o instrumentos de intervención en la ciudad, ordenados por escala, desde las más grades hasta las mínimas. En cada una de estas modalidades, destaca su naturaleza, cómo surgen en el urbanismo, sus características (ventajas e inconvenientes), su temática y escala de actuación, así como ejemplos y recomendaciones.

Comienza con el planeamiento estratégico, pasando a planes integrales, proyecto-operación complejo, proyectos urbanos de entornos, finalizando con escalas más reducidas como monumento-edificio emblemático, operación llave en mano, y proyectos minimalistas. Esta clasificación interesa a esta Tesis para procurar encuadrar en el caso de cada ciudad cabecera de metrópoli, la intervención urbana que da lugar a la integración de la AVF de acuerdo con estas consideraciones, estudiando sus características, escala y concepto.

Si bien, está claro que algunas de estas intervenciones no son en principio las adecuadas para una operación de integración urbana de la AVF, sin embargo, dadas las grandes diferencias técnicas finalmente establecidas en el proceso de las dos metrópolis de Murcia y Cartagena, tiene interés discutir el modelo de intervención que ha correspondido a cada una por las consecuencias que reporta de ventajas e inconvenientes para la ciudad y sus agentes.

Toda la exposición de este autor, podría resumirse en los grupos descritos en la siguiente tabla:

Tabla 4. Modalidades e instrumentos de intervención en la ciudad.

Modalidad	Concepto	Características	Escala	Ejemplos
Planeamiento Estratégico	Encuentro entre objetivos y oportunidades	Esquema territorial Actuaciones diversas Proceso participativo	Territorial	Directrices comarcales
Plan Integral	Respuesta interdependiente	Contenidos amplios Límites abiertos a la naturaleza del desafío Objetivos diversos	Áreas urbanas homogéneas	Plan URBAN
Proyecto-Operación Compleja	Actuación física de renovación o reconversión	Objetivos a medio plazo Dimensión urbanística potente y concreta Expresión cultura urbana manifestando valores	Intermedia	Frentes marítimos/fluviales Exposiciones universales
Proyecto urbano de entornos	Ofrecer una imagen mediática de la ciudad	Usos específicos y productos complejos Arquitectura de marca Poder de atracción Ajeno historia lugar	Local	Ciudad de las Ciencias
Monumento edificio emblemático	Renovación de alguna zona de la ciudad	Operación singular Puede integrarse en otras Orienta sector público	Parcela-Edificación	Guggenheim
Operación llave en mano	Iniciativa privada producto acabado	Facilidad de gestión Atracción de inversores Exención costes y mantenimiento público	Intermedia	Parques temáticos, Campus
Proyectos minimalistas	Objetivos sociales con economía	Experimental e inacabado Posibilidad ser repetido: impacto a distancia Marketing eficaz Alta visibilidad	Pequeña	Programas vivienda popular

Fuente: Elaboración propia a partir de Libro JORDI BORJA *La ciudad conquistada*.

Otra clasificación, en este caso de tipologías de mega proyectos de desarrollo en áreas de estaciones de trenes (Mega Projects TSAD), es la propuesta por las investigaciones de PETERS y NOVY⁶¹. Estos autores distinguen cuatro categorías principales de TSAD:

1. *Mega proyectos Estratégicos*, que coincide con la definición dada en 1998 por BERTOLINI y SPIT: proyectos que combinan reurbanización de los equipamientos de la estación, con desarrollo urbano relevante, e inversiones en infraestructura de transporte, siendo las más destacadas las realizadas en nodos y redes de la nueva alta velocidad ferroviaria.
2. *Proyectos de remodelación de la estación*, centrados en el nuevo desarrollo de los equipamientos de la estación. El desarrollo urbano y las nuevas infraestructuras más allá de los bordes inmediatos de la estación, son de importancia secundaria. La restauración de históricas estaciones, conviviendo nuevos y antiguos elementos, es habitual en la implementación de la alta velocidad en numerosas ciudades europeas.
3. *Proyectos para el desarrollo de infraestructuras*, en los que es prioridad el desarrollo de las infraestructuras de transporte, y la función de las estaciones como nodos de transporte, aun cuando sean admisibles inversiones no directamente ligadas al transporte. El énfasis se centra en convertir el área de la estación en un nodo intermodal eficientemente conectado con el resto del sistema de transportes. Está presente en la implementación de nuevas LAV, ya sea con nuevas estaciones o con remodelación de las existentes.
4. *Proyectos de desarrollo urbano*, donde la reurbanización de las propiedades adyacentes a la estación, es el primer interés en la actividad de desarrollo. Incluyen proyectos de conversión de suelo ferroviario impulsado por el sector público, así como proyectos inmobiliarios en gran medida impulsados por el sector privado y con orientación comercial. Mientras que los primeros son típicamente planeados y realizados con un propósito a largo plazo en mente, estos últimos tienden a estar más preocupados con la extracción de corto a mediano plazo del valor de terrenos abandonados o subutilizados.

Esta clasificación, resulta adecuada junto con la anteriormente expuesta de BORJA, para aplicarlas a los dos casos de estudio de Murcia y Cartagena, en el apartado *Modalidad de intervención urbana y estación de TAV*. Se ofrece una tabla clasificatoria resumen de elaboración propia sobre estas tipologías de los Mega proyectos TSAD, así como un gráfico con sus ámbitos específicos.

⁶¹ DEIKE, Peters; NOVY, Johannes. **Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology**. Built Environment, Volume 38, number 1, 2012, pag.12-30.

Tabla 5. Clasificación tipológica de TSAD Megaproyectos.

Modalidad	Concepto	Características	Escala	Ejemplos
Mega Proyectos Estratégicos	Combinan Estación, renovación urbana e infraestructuras	Forman parte de planeamientos más extensos con implicaciones geográficas	Más de 100 millones de euros de coste	Stuttgart 21 Sgrera Europoint Euratlantique Euroméditerranée
Proyecto-Remodelación de la Estación	Reurbanización en los equipamientos de la estación	Restauración de Estaciones Históricas Atracción comercial y de ocio para los no viajeros	Edificación	Wilhelmine Leipzig Colone Hannover Vienna W. Station Saint-Lazare
Proyecto para el desarrollo de infraestructuras	Infraestructuras y estaciones como nodos de transporte	Completar Red Transeuropea de trenes Conexión intermodal y adaptación a la alta velocidad	Local	Central C. Berlín Guillemins Gare de Oriente Antwerp C. Station St. Pancras Station
Proyectos de desarrollo urbano	Renovación de las propiedades adyacentes	Intervienen sector público y privado Incluye proyectos inmobiliarios	Barrio o distrito	Gare+ Angers VIT2 London

Fuente: Elaboración propia a partir del artículo de PETERS, Deike; NOVY, Johannes. *Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology*.

Esquema 1. Tipologías de TSAD Megaproyectos.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de PETERS, Deike; NOVOY, Johannes. *Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology*.

En el último subapartado de este análisis urbanístico *Planeamiento municipal y estación de TAV* se describe el tratamiento dado desde el Plan General de la ciudad a la operación de integración de la infraestructura. En el caso de contar con otros planes municipales como el de movilidad sostenible, también es analizado en relación con el TAV. Su localización centrada o periférica, afecta de modo diverso a las actividades de la ciudad y su centro. La interconexión con otros modos de transporte es un segundo factor muy importante para potenciar el uso y efectos de la alta velocidad en la ciudad.

El tercer apartado versa sobre las *Características de la estación de TAV*. Dado que en ambas metrópolis se han contemplado varias posibles estaciones se ha preferido distinguir subapartados. Para cada una de ellas se estudian los planeamientos de desarrollo que definen las características de la actuación en términos de barrio (soluciones técnicas para conseguir la permeabilidad de las tramas urbanas) y esenciales de la estación como edificio.

También de su entorno más inmediato con especial atención a la intermodalidad y los aparcamientos, de los espacios públicos generados, su calidad y la imagen urbana ofrecida, así como el edificio en sí, sus posibles referencias inspiradoras o tratamientos

similares existentes. Las relaciones volumétricas, los impactos ambientales y el respeto al patrimonio protegido en su caso, también son objeto de estudio.

El tercer apartado tiene el siguiente desglose:

- **Características Técnicas de la Estación de TAV.**

La estación del AVE prevista en el Protocolo de 2006.

La estación aprobada para la llegada del AVE⁶².

Estación del AVE y desarrollo sostenible.

El cuarto y último de los apartados sobre las características técnicas *Proyectos de dinamización asociados a la llegada del TAV*, aborda la dimensión económica en relación con la llegada de la AVF. En esta Tesis se ha comprobado que los proyectos económicos asociados se identifican con los diferentes proyectos turísticos existentes en su ámbito de análisis, porque serán los más afectados por la inauguración de la infraestructura. Por ello, se desglosa en los siguientes apartados:

- **Proyectos de dinamización asociados a la llegada del TAV.**

Con carácter regional se analizan los siguientes:

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo de Ferial.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo Vacacional.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo Náutico.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo de Regatas.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo de Salud.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo del Golf.

Con carácter metropolitano se analizan los siguientes:

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo Cultural.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo Festivo.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo de Festivales.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo de Congresos.

Proyectos de dinamización relacionados con el Turismo de Cruceros.

⁶² Esta estación en el caso de la metrópoli de Murcia tiene el carácter de provisional, resultando la contemplada en el Protocolo de 2006 la definitiva. Sin embargo en el caso de la metrópoli de Cartagena, la estación aprobada para la llegada del AVE es definitiva, mientras que la contemplada en el Protocolo de 2006 ha sido desechada como solución.

Los seis primeros proyectos tienen una dimensión regional (cuentan con manifestaciones en varias ciudades de la región o están repartidos por su territorio), por lo que se ha preferido describirlos antes de pasar a analizar por separado cada metrópoli. En los cinco proyectos restantes, sí se comprueba su presencia en las dos metrópolis estudiadas con suficiente representatividad, por lo que se han incluido en los apartados correspondientes de cada una.

Estos proyectos muestran en qué sector –turístico en este caso- se ha especializado cada una, qué tradición tiene y con qué iniciativas. También hasta qué medida son proyectos ex Novo, ya existían antes de iniciarse el proceso, así como su especialización y carácter tecnológico. A su vez, muestran el potencial económico de la metrópoli y la región en la que se encuentra, con independencia de la accesibilidad que la LAV brinda, pues en estos casos estudiados no se ha inaugurado aún.

Esta potencialidad existente en ambas, será la que más bien garantizará el futuro impulso económico que pueda dar la infraestructura. Además el equilibrio de esta potencialidad económica permitirá que la conexión con la AVF, no tenga efectos de deslocalización de actividades concretas en beneficio de otras ciudades. Por el contrario, estarán en condiciones de atraer otras actividades o reforzar las existentes.

3.2.- Características Organizativas.

Se ha seleccionado para el análisis de estas características, la metodología propuesta en los trabajos de FELIU (2005) sobre *la integración del TAV en las ciudades de Lleida, Avignon y Novara*, y FELIU (2007) sobre *la organización de los actores en el desarrollo territorial, el TAV en la ciudad intermedia*. Dichos trabajos incluyen la capacidad organizativa de la ciudad para esta infraestructura, y de interacción con los agentes supralocales. Distinguen entre estructura interna (capacidad de creación de un proyecto de ciudad a partir del TAV, y agentes locales con su dinámica y cohesión) y externa (agentes supralocales con sus proyectos) interesándose por su capacidad y tipología, grado de conflictividad y cooperación entre unos y otros agentes. Teniendo en cuenta esto, FELIU propone el siguiente esquema metodológico para las características organizativas:

Características organizativas de los agentes

Capacidad y tipología de estructuración externa

Los agentes supralocales y sus proyectos

Grado de conflictividad y cooperación en las relaciones de los agentes locales y Supralocales

Capacidad y tipología de organización interna

Capacidad de creación de un proyecto de ciudad a partir del TAV

Agentes que participan en el proyecto local y su dinámica

Ámbito territorial de los proyectos

Evaluación del proceso (lectura conclusiva que evalúa el proceso)

Red de actores locales

Ámbito territorial de la red de actores

Cohesión funcional

Aun tomando como modelo estos trabajos, se ha preferido en esta Tesis una modificación de este esquema en cuanto a la manera de exponer contenidos, proponiendo los siguientes apartados:

Características organizativas comunes a las dos metrópolis

Agentes comunes a las dos metrópolis de ámbito supranacional.

La CEE como agente de planificación ferroviaria.

La CEE como agente de ayudas a España y a su AVF.

Agentes supervisores de las ayudas europeas.

Banca internacional financiadora de la AVF española.

Parlamento europeo e integración urbana de la AVF.

Dinámica relacional.

Agentes de ámbito nacional comunes a ambas metrópolis.

Administración General del Estado en AVF; recorrido histórico.

Intervención de la AGE en las LAV.

Cámaras de Representación de la soberanía.

Dinámica relacional.

Características organizativas de cada metrópoli

Agentes supralocales de la metrópoli y TAV⁶³.

Administración Central del Estado.

Gobierno Regional.

Asamblea Regional.

Partidos políticos regionales.

Organizaciones Empresariales.

Organizaciones Sindicales.

Organizaciones Docentes y de investigación.

Instituciones Mixtas para la integración urbana.

Organizaciones Profesionales.

Dinámica Relacional.

Agentes locales de la metrópoli y TAV.

Administración Local.

Partidos políticos con representación local.

Organizaciones consultivas y Empresariales.

Organizaciones vecinales.

Dinámica relacional.

⁶³ Algunos de estos apartados correspondientes con agentes, dependiendo de la metrópoli analizada pueden no darse por carecer de actuación individualizada al respecto.

Dadas las características organizativas comunes a las dos metrópolis estudiadas, Murcia y Cartagena, que comparten estructuración externa con buena parte de sus elementos, como son los agentes internacionales y los nacionales, ha parecido mejor abordarlos previamente en un apartado común. De igual modo, en el estudio de cada metrópoli se incluyen los agentes que intervienen de modo específico en ellas, con independencia de que su actuación ya haya sido mencionada en aquellos aspectos comunes del apartado anterior, (como es el caso de la Administración Central del Estado). Dentro de cada escala de análisis, se identifican qué actores intervienen, (diversidad de actores que ha activado el proyecto) y cómo lo han hecho, atendiendo a sus características como ámbito y capacidad de acción temática y territorial.

Así pues, se ha optado por una estructura que identifique más claramente la intervención de cada agente correspondiente con un orden progresivo descendente en la escala territorial de acción, siguiendo dentro de cada agente, un criterio cronológico. De este modo se mantiene la hipótesis de que en la gradación de proyectos Estatal-Regional-Local predomina la funcionalidad de la estructura (interés general), o la capacidad de transformación local (interés particular), describiendo los proyectos del Estado, de la Región, los intereses de las metrópolis, y el del resto de agentes intervinientes.

Con particular interés, ha procurado esta Tesis documentarse acerca de los eventos (simposium, conferencias, mesas redondas, ruedas y comunicados de prensa, etc.), encuentros y reuniones que han generado las iniciativas de cada uno de los agentes, sus declaraciones, comunicados y reuniones (muchas de ellas recogidas extensamente en los periódicos locales y en los portales web institucionales de los mismos. Sin duda esta información es inestimable para valorar las relaciones que en el proceso se han dado.

En cierta manera, esta atención, puede considerarse como una mejora respecto de la metodología utilizada por los autores de referencia. Conscientes de esta importancia, se ha generado como documento guía, una *Tabla cronológica de agentes nacional, regional y locales*, así como una *Cronología Transversal* en apartados Anexos II y III respectivamente de esta Tesis, dedicados a ofrecer los hechos relacionados con el proceso, y las acciones de los agentes.

Es al final de cada escala de análisis, cuando se dedica el último subapartado titulado *Dinámica relacional*, a abordar cuestiones derivadas del estudio previo como el liderazgo de los agentes en esa escala de actuación, el grado de conflictividad y cooperación en las relaciones entre agentes, y el tipo de respuesta a los procesos de gobernanza (positiva o impositiva), y como va evolucionando a medida que avanza el proceso. En la capacidad de creación de un proyecto de ciudad a partir del TAV, han interesado las nuevas expectativas que ha creado en la ciudad para aprovechar recursos inexplorados, o espacios infrautilizados hasta entonces.

La metodología de los autores seleccionados, plantea finalmente una evaluación conclusiva del proceso desde el punto de vista del sistema local de actores (Red de

actores locales, Ámbito territorial de actores y Cohesión funcional del sistema). Está centrada en caracterizarlo en su estructura, en su ámbito territorial y en su funcionamiento interno. Con ello, se pretende determinar dónde y con qué configuración del sistema local se pueden dar situaciones de desarrollo en la ciudad. Todas estas consideraciones, se han abordado en el punto anteriormente citado de *Dinámica relacional*, por lo que se ha preferido un tratamiento conjunto.

Además, este es el apartado donde más se puede aplicar al proceso la *teoría de las relaciones de poder y el aprendizaje*, entre los diferentes agentes de un mismo nivel y el uso de los acontecimientos por parte de los agentes con que el proceso se va jalonando. Esta teoría propuesta por SCHMIDT-TOMÉ⁶⁴ y MÄNTISALO⁶⁵ y probada en el caso de la ciudad de Stuttgart (S21), aúna los niveles de aprendizaje Batesonianos con las dimensiones del poder de dominio Lukesiano.

En las tres dimensiones del poder conceptualizadas por Luke, la primera corresponde con el estudio de la toma de decisiones donde un *actor acomete propuestas a las que otros actores se oponen*. La segunda dimensión, presta su atención en los *medios utilizados por el poder de dominio para silenciar materias importantes*, manteniendo las mismas fuera de la agenda de decisiones. También incluye la manipulación de la información dificultando la acción del resto de agentes. La tercera dimensión consiste en los *intentos de captar influencias decisivas del sistema*, o estructurales, ya que la complicidad para actuar es una forma de poder.

Por su parte, Bateson enunció sus tres niveles transversalmente entrelazados de aprendizaje, en el que el primero o *aprendizaje memorístico*, está basado en el sistema prueba-error que procede como un ciclo de vuelta atrás, desde la toma de decisiones hasta una nueva elección corregida. Es la habilidad del actor para optimizar una determinada solución. El segundo nivel o *aprendizaje posterior*, implica *reevaluaciones de elecciones que permite una situación*, aportando habilidades para resolver en el futuro, problemas similares. El actor aprende a aprender, filtrando la información aportada por el trabajo de planeamiento de forma que puede apartar la información útil de la manipulada, y así potenciar su propia habilidad para actuar. Tiene su conexión con la segunda dimensión del poder enunciada por Luke.

El tercer nivel de aprendizaje, es el que hace a esta teoría distinta del resto⁶⁶ que incluyen sistemas de prueba-error y retro activación del sistema con vuelta simple y doble (esta última afectando a las variables de la gobernanza que son alteradas para sucesivas tomas de decisiones). Se trata del nivel caracterizado por las situaciones de

⁶⁴ Kaisa Schmidt-Tomé es becaria de investigación del Departamento de Bienes Inmuebles, Planeamiento y Geo informática de la Universidad Aalto de Finlandia.

⁶⁵ Raine Mäntysalo es profesor de Planeamiento Estratégico en el Departamento de Bienes Inmuebles, Planeamiento y Geo informática en la Universidad Aalto de Finlandia.

⁶⁶ Para ver otras teorías sobre el aprendizaje en planeamiento compatibles pero menos elaboradas se puede consultar Holden M (2008) Social learning in planning: Seattle's sustainable development codebooks. *Progress in Planning* 69: 1–40.

doble vínculo o de discordancia entre los dos niveles anteriores de aprendizaje en las que, ni los cambios en las acciones, ni en las variables de gobernanza ayudan para afrontar los recurrentes desencuentros. Es este nivel el que conecta con la tercera dimensión del poder descrita por Luke.

Juntando las dos conceptualizaciones de Bateson y Luke, y por medio de ejemplos concretos del proceso de S21, los autores citados muestran que el poder de dominio no es percibido en oposición al poder práctico, sino que como resultado de un aprendizaje de los agentes, se posibilita que en los diferentes niveles se superen los efectos opresivos del poder de dominio. Así se construye un ajuste dinámico en el que la actividad del sistema puede corregirse a sí misma, logrando la apertura del poder de dominio, aunque en otras ocasiones se mantenga el cierre de dicho poder.

Al igual que en el caso de S21, donde las actividades de los agentes opuestos al proyecto ilustran los efectos del aprendizaje y las relaciones de poder, en los dos casos abordados en los objetivos de esta Tesis, se pueden encontrar así mismo ejemplos de ello, aunque en el contexto de defensa del proyecto inicialmente pactado por los agentes intervinientes.

Tanto en la dinámica relacional, desglosada por niveles de la red de actores, como en apartado de conclusiones de esta Tesis, procederá una integración global de los resultados de esta teoría.

3.3.- Conclusiones metodológicas.

La combinación de las metodologías descritas para los dos conjuntos de características del proceso, técnicas y organizativas, permiten una profundización necesaria para conocer las mismas detalladamente. Se ha procurado a su vez, que aun centrándose cada una en el desarrollo de su temática, haya siempre conexión entre ambos conjuntos evitando un análisis compartimentado.

Así pues, se ha evitado en las características técnicas, la toma de decisiones anónima que impediría referencias en las características organizativas al rol de cada agente, y viceversa: en las organizativas, el omitir ausencias de comentarios sobre determinadas soluciones técnicas que sean procedentes previamente expuestas.

Se estima que ambas metodologías están en condiciones de desvelar las relaciones complejas que han existido en el proceso de llegada de la AVF a las dos metrópolis, y por tanto, son idóneas para elaborar las conclusiones del apartado final de esta Tesis.

4.- Estudio de las metrópolis seleccionadas.

4.1.- Características Técnicas y Organizativas comunes a las dos metrópolis.

Tanto en la metrópoli murciana como en la cartagenera, por pertenecer ambas a la Región de Murcia, se producen situaciones compartidas en los aspectos, técnicos y organizativos, que tienen que ver con la infraestructura del AVE.

En el ámbito técnico, aunque el tramo de AVF Monforte del Cid-Murcia⁶⁷ sirve de acceso a las dos metrópolis, se ha preferido analizarlo en el apartado correspondiente a las *Características Técnicas de la metrópoli de Murcia*. El hecho de que en su trazado hayan participado más activamente los intereses de la ciudad de Murcia, viene a reforzar esta decisión sobre cómo encuadrarla. En cuanto al tramo AVF Murcia-Cartagena, si bien afecta a las dos metrópolis, es claramente la metrópoli de Cartagena la beneficiada del mismo, permitiéndole su inserción territorial en la red, por lo que ha sido estudiada en apartado de *Características Técnicas de la metrópoli de Cartagena*.

Así pues, al considerar que en los aspectos técnicos comunes no procede analizar la red territorial de conexión, y ser específica de cada metrópoli la relación de la infraestructura con la ciudad y con la estación de viajeros, sólo cabe incluir aquellos proyectos de dinamización que por su escala regional afectan a ambas metrópolis. En algunos casos, estos proyectos están localizados en una de las dos ciudades centro de la metrópoli y han sido gestados, e impulsados por sus actores locales, pero forman parte de una estrategia del gobierno regional con manifestaciones en otras ciudades, por lo que su lugar idóneo de estudio es este apartado.

Por otro lado, la unidad administrativa que conlleva la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia hace que en los aspectos organizativos los agentes con competencias a gran escala sean compartidos. Cuanto más globales son sus actuaciones, más puntos de coincidencia presentan con dos metrópolis que comparten corredor de AVF y sus ciudades cabeceras sólo distan unos 50 km entre sí. De este modo, se ha incluido en apartado de aspectos organizativos comunes, por un lado a los agentes supranacionales: la CE, con sus organismos y programas dependientes para las infraestructuras y a otra escala los agentes nacionales.

⁶⁷ Aunque la conexión con el Tramo AVE Murcia-Cartagena se produce al comienzo de la Variante del Reguerón, y por tanto este último Subtramo hasta la ciudad de Murcia es específico suyo, en la práctica los trenes procedentes de Cartagena han de pasar por la estación de Murcia-El Carmen, pudiendo considerarse también parte del trazado AVE Murcia-Cartagena.

4.1.1.- Proyectos de dinamización de ámbito regional comunes a las dos metrópolis.

La economía regional ha evolucionado en la última década, potenciando el sector turístico, hasta convertirse en el 10% del PIB de la región⁶⁸. Tanto el *Plan Estratégico de La Región de Murcia 2000-2006*, como el siguiente plan 2007-2013, confirman que junto con la agricultura y la industria, el turismo ha sido el principal elemento determinante del crecimiento económico y de generación de empleo. Esta importancia y desarrollo de las actividades turísticas, hace que el sector requiera planes específicos para aprovechar su potencial, por lo que la Consejería de Turismo, desarrolló el *Plan Director del Turismo de la Región de Murcia 2006-2012*. Perseguía impulsar a la Región murciana, como destino turístico atractivo, diferenciado y de calidad, mediante estrategias inspiradas en la sostenibilidad, capaces de reconciliar la rentabilidad económica con la conservación del patrimonio cultural, natural e histórico. Contó con un presupuesto global de 207 millones de euros para los seis años de su vigencia.

Tabla 6. Evolución del turismo en el PIB nacional y en el de la R. de Murcia; Visitas a la RM.

Fuente: Consejería de Cultura y Turismo

([http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=32742&IDTIPO=100&RASTRO=c619\\$m11356,36631](http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=32742&IDTIPO=100&RASTRO=c619$m11356,36631)).

Pero estos productos turísticos, necesitan el apoyo del transporte para lograr su permanencia y crecimiento. Por ello, los proyectos de dinamización a considerar en relación con el AVE, se centran principalmente en los turísticos potenciados por este Plan Director. Así destacan **formas de turismo, como el ferial, el vacacional, el náutico, el de salud y el de golf**, con un marcado carácter regional, que implican a las dos metrópolis seleccionadas en esta Tesis. Estos productos turísticos encontrarán buena simbiosis con la llegada del AVE, por requerir el transporte de personas en recorridos de larga distancia.

⁶⁸ Datos obtenidos del "Sistema de Indicadores Turísticos de la Región de Murcia. Año 2010" elaborado por la Unidad de Estudios y Estadística de la Consejería de Cultura y Turismo.

4.1.1.1.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo Ferial y AVE.

La primera de ellas, **el Turismo Ferial**, cuenta con más de 25 años de actividad desde la implantación en la ciudad de Torre Pacheco, del Palacio de Ferias y Exposiciones Región de Murcia (IFEPA). La institución Ferial Villa de Torre Pacheco organiza en colaboración con otras instituciones, certámenes anuales de diversos sectores en este recinto. Gracias a la ampliación inaugurada en 2008, con una inversión de 2 millones de euros⁶⁹, su superficie total creció hasta los 57.000 m², disponiendo de cuatro pabellones con una superficie cubierta de 26.000 m², diversas salas para reuniones y un parking para 2.300 plazas. El número de asistentes a sus exposiciones superó las 75.000 personas en 2013. Entre las ventajas de su localización estará su cercanía a la futura parada de AVE de Torre Pacheco, lo que sin duda potenciará la asistencia a los certámenes que allí se vienen organizando. Además, la actividad ferial en este centro de IFEPA, se encuentra distribuida a lo largo del año en diferentes eventos, por lo que este flujo de visitantes se acomoda mejor a las características del futuro servicio ferroviario de alta velocidad.

Ilustración 1. Recinto ferial IFEPA.

Fuente: (<http://www.ifepa.es/index.php?accion=recinto>).

Otro recinto ferial de la Región de Murcia con menor capacidad, es el de la ciudad de Yecla. Cuenta con 17.000 m² divididos en varios pabellones expositivos. Especializada en la Feria del Mueble y decoración de interiores, cuenta con una larga tradición, ya que en 2014 se celebró su 53ª edición lo que la convierte en la más antigua del sector en España. Mientras otras ferias nacionales del sector como la de Valencia, Madrid o Sevilla, suspenden o posponen sus ediciones, la de Yecla está en proceso creciente de internacionalización, gracias a la promoción del Instituto de Turismo, acogiendo una media de 15.000 visitantes por certamen. Este recinto ferial está situado junto a la estación de autobuses de la ciudad, permitiéndole conectarse con la vecina ciudad de Villena, a tan sólo unos 23 Km por carretera, donde el AVE de la línea

⁶⁹ Según información publicada por el diario La Verdad de fecha 15/02/2008 titulada “Ifepa amplía hasta los 57.000 metros cuadrados su superficie de exposición”

Albacete-Alicante cuenta con parada operando desde septiembre de 2013. Actualmente el servicio se compone de dos salidas y llegadas diarias de AVE y una tercera de ALVIA. Esta conexión Villena-Yecla existente por autobús, reforzada por los servicios de taxis, facilitará la accesibilidad desde el centro del país a los certámenes del recinto ferial, a la vez que fortalecerá el uso del corredor de Levante Madrid-Alicante-Murcia.

Antes de la inauguración de esta estación AVE, en febrero de 2013, los 15 alcaldes de los municipios pertenecientes a la comarca del Altiplano (Yecla y Jumilla) y la comarca alicantina vecina, se reunieron para elaborar una *Declaración de Cooperación intermunicipal* para acciones estratégicas que aprovechen la llegada del AVE a Villena⁷⁰. Entre ellas se cuentan solicitar la adhesión de este “Espacio Central” meseteño a la red de Ciudades AVE, gestionar la inclusión de la estación AVE de Villena en los paquetes turísticos de RENFE, potenciando la ruta turística “Ruta del vino de Yecla”, etc. Un mes tras su inauguración, en octubre de 2013, Yecla se integró en un *Proyecto de Turismo intercomarcal*⁷¹, compuesto por los 17 municipios próximos a la estación de AVE de Villena.

El recinto ferial de Santa Quiteria, en este caso en Lorca, completa la oferta regional. Se encuentra en la propia ciudad, a poca distancia de la actual estación de ferrocarril. Cuenta con una superficie expositiva de 20.000 m² distribuida en cinco pabellones y sus eventos más destacados del sector ganadero como el Sepor (semana nacional del ganado porcino) tuvo en la pasada edición de 2013 unos 60.000 visitantes⁷² o la Fericab (feria nacional del caballo) que ya en 2010 obtuvo la categoría A del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (semejante a la de Sevilla o Jerez) y en 2013 gozó de categoría internacional⁷³.

Dentro del campo de los proyectos iniciados pero no finalizados, hay que citar el del Recinto Ferial de Murcia IFEMUR. Esta institución promovida por el alcalde de Murcia y el presidente de la Cámara de Comercio, se creó mediante un Protocolo de Colaboración firmado en enero de 2009. Cuenta desde 2011 con la constitución de su consejo rector y comité ejecutivo⁷⁴, y la elección de la parcela que ocupará con 349.000 m², junto al Campus de Espinardo de la UMU, bien conectado con la autovía A-7 y la línea 1 del tranvía. De momento se encuentra tramitándose su Plan Especial que recibió

⁷⁰ Información publicada en diario Siete Días de Yecla, el 13/02/2013 titulada “Marcos Ortuño: la llegada del AVE a Villena mejoraría la economía de Yecla”. Según la misma, en la citada reunión junto con los alcaldes murcianos de Yecla y Jumilla, se encontraban los de Villena, Caudete, Elda, Salinas, Sax, Pinoso, Ontinyent, Alcoy, Cocentaina, Font de la Figuera y Muro de Alcoy.

⁷¹ Información publicada por el periódico digital Murcia.com, en fecha 10/10/2013 titulado “Yecla se integra en un proyecto de dinamización turística asociada a la estación del AVE de Villena”.

⁷² Nota de prensa de Seporlorca de fecha 17/09/2013 titulada “El Ministro de Agricultura inaugura SEPOR 2013”.

⁷³ Información publicada en el periódico digital enteratelorca, en fecha 08/10/2013 titulada “El concurso de caballos de pura raza española de Fericab 2013 será internacional”.

⁷⁴ Información publicada en diario La Verdad el 15/11/2011, titulada “El Consistorio se marca un año para obtener los suelos del recinto ferial”.

aprobación inicial en agosto de 2014⁷⁵, disponiéndose de un acuerdo de permuta de terrenos con los propietarios actuales. En el momento que sea una realidad, permitirá a la metrópoli de Murcia abanderar el turismo ferial asociado al AVE, permaneciendo por ahora diversificado en la geografía regional. Quizás sea precisamente la llegada del AVE a la capital regional, la que agilice este proyecto, defendido por la ciudad de Murcia.

Ilustración 2. Maqueta visual futuro Recinto Ferial IFEMUR.

Fuente: Blog wirednewyork.com

(http://i853.photobucket.com/albums/ab92/lunarossa_sanpete/third%20part/Fourth%20part/pcm6.jpg).

Santa Quiteria que dispondrá de acceso desde la futura parada de AVE de la ciudad de Lorca, en la Línea Murcia-Almería, junto con los dos recintos feriales anteriores (IFEPA, y RF de la ciudad de Yecla) constituyen un importante polo de atracción de visitantes, muy adecuado para el transporte ferroviario de alta velocidad. A estos tres recintos habría que añadir el de IFEMUR, cuando sea inaugurado, también accesible desde estación AVE a través del tranvía. Sus certámenes de pocos días de duración y que movilizan miles de visitantes, atraen un buen porcentaje de fuera de la región, en especial los de rango nacional con mayor categoría. En la medida en que los recintos feriales existentes, se localizan en estaciones del corredor de Levante del AVE, distintas de las dos metrópolis estudiadas, pero a pocos minutos de distancia de Murcia y Cartagena, estos visitantes pueden completar su visita con pernoctaciones y consumo de otros servicios en estas dos ciudades.

⁷⁵ Noticia publicada en La Opinión de Murcia en fecha 21/08/2014 titulada “El ayuntamiento da un paso más para construir el nuevo recinto ferial”.

4.1.1.2.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo Vacacional y AVE.

En cuanto al segundo tipo de turismo regional citado, el **Turismo Vacacional**, el futuro trazado del AVE Murcia-Cartagena cuenta con un importante grupo de núcleos urbanos ribereños del Mar menor, siendo La Manga, istmo con orientación a Mar Menor y al Mediterráneo, uno de los más conocidos a nivel nacional. La laguna salada del Mar Menor cuenta con 73 km de costa interior y un total de 62 playas.

La oferta turística de alojamiento en el Mar Menor se compone de 48 hoteles, 16 pensiones, 6 apartahoteles, 48 apartamentos, 8 residencias juveniles deportivas, 4 campings, y 6 alojamientos rurales⁷⁶. En cuanto a La Manga, su sector hotelero es el resultado de una importante transformación desde hace una década. De las 2.975 plazas contabilizadas en 2002 se ha pasado a 4.500 plazas distribuidas en 12 hoteles en 2010, lo que supone un incremento del 51,30%.

Así su aportación al censo total de la Región de Murcia, ha pasado a representar una cuarta parte, situándose en primer lugar por delante de la oferta de la capital regional. En el campo de los apartamentos turísticos, contaba con 963 alojamientos, suponiendo 4.478 plazas, un 44,60% de la capacidad regional⁷⁷. A esta oferta hay que añadir la que los particulares realizan ofreciendo su vivienda en alquiler, bien de modo directo, o bien a través de agencias inmobiliarias.

Ilustración 3. Afluencia de turistas a la Región de Murcia y su Costa Cálida en 2012.

Fuente: Comunidad autónoma de Murcia, Estadísticas de Turismo (<http://www.carm.es>).

⁷⁶ Información obtenida del portal infomarmenor.net.

⁷⁷ ESPEJO MARTÍN, Cayetano. Innovación para la competitividad turística en La Manga del Mar Menor (Murcia), Cuadernos de Turismo, nº27, 2011; pág. 321-339.

La Manga del Mar Menor es la parte de mayor concentración turística, con 44 km de playas de los dos mares, y una población vacacional de más de 190.000 turistas en los meses de temporada de verano. De los casi seis millones de turistas que en 2012 visitaron la Región de Murcia, dos millones y medio acudieron a los destinos de Mar Menor y La Manga, con unos 22 millones de pernотaciones.

Los datos de la encuesta de Ocupación Hotelera de la Región de Murcia indican que las pernотaciones en alojamientos de La Manga y el Mar Menor ascendieron a más de 1.265.000 personas en 2013, con un incremento respecto del año anterior de 4,75%⁷⁸. De ellas, se correspondieron con extranjeros un total de 281.000, lo que supone para el sector de hostelería una cuota de turismo internacional del 22,21%, el más elevado de toda la Región de Murcia.

Con las dos paradas de la conexión en AVF de la línea Murcia-Cartagena, Torre Pacheco y Balsicas, se da acceso a estos destinos turísticos. La experiencia de lo sucedido con la llegada del AVE a las ciudades costeras de Málaga, Valencia y Alicante, es que junto con el aumento de los viajes de fin de semana y el turismo náutico, se genera un turismo residencial procedente de Madrid. Así por ejemplo, en el caso de Alicante, en 2012, año anterior a la inauguración de la línea de AVE Madrid-Alicante, los madrileños compraron más de 4.300 viviendas en la provincia, lo que supuso unos 400 millones de euros⁷⁹. En cuanto a la ciudad de Málaga, como se puede apreciar en tablas siguientes, la llegada del AVE en 2007 supuso un incremento en la venta de viviendas nuevas de un 33% (5.000 viviendas) respecto al año anterior, mientras en otras ciudades como Alicante se invertía la tendencia, y en el caso de las viviendas libres, disminuyó la caída de ventas que la crisis económica impuso.

Tabla 7. Evolución ventas de viviendas nuevas y libres en Málaga y Alicante. Influencia llegada AVE.

Fuente: Ministerio de Fomento, citada en Informe El Impacto económico del AVE en Alicante, estrategias de aprovechamiento. (<http://servicios.laverdad.es/servicios/textos/avant-ave-informe.pdf>).

⁷⁸ Información del portal Murcia.com/Cartagena, publicado el 06/02/2014 titulado “Las pernотaciones en hoteles de Cartagena aumentaron más del 13 por ciento en 2013”.

⁷⁹ Información publicada en diario El Mundo, en fecha 17/06/2013.

La venta de viviendas en la Región de Murcia, según datos de la *Asociación de Promotores Inmobiliarios de Murcia* (APRIM) entre marzo de 2013 y el mismo mes de 2014 fue de 11.500 viviendas. Según la misma fuente el parque regional de viviendas sin vender se ha reducido en estos últimos doce meses un 50%, correspondiéndose un 15% de estas adquisiciones a compradores extranjeros (británicos, franceses, rusos y nórdicos) de segundas residencias costeras. Atendiendo a las estadísticas del INE, se produce una recuperación desde las 10.000 viviendas vendidas en 2012⁸⁰.

Así pues, se puede observar una relación entre turismo vacacional en el Levante y en la Región de Murcia en particular, e inversiones inmobiliarias procedentes de otras comunidades autónomas y países distantes. En esta situación, la llegada del AVE puede favorecer estas inversiones, ayudando a la progresiva normalización de un sector que lleva varios años sin apenas creación de nuevas viviendas. El hecho de que los destinos vacacionales más demandados, pasen a encontrarse bien conectados con el trazado, y paradas del corredor de AVE Murcia-Cartagena (en especial desde la confirmación de la “opción Este”, para su trazado definitivo) permite adelantar estos efectos dinamizadores sobre el turismo vacacional. En otros tramos de este Corredor de Levante, como es el de Madrid-Alicante con más de un año de funcionamiento, tiempo más que suficiente para evaluar su servicio, ya se han empezado a detectar los problemas de desconexión con los destinos turísticos más importantes de la provincia de Alicante. Actualmente con una media diaria de 6.500 viajeros, esta conexión tiene el 50% de usuarios con destino final en la ciudad de Benidorm⁸¹. Sin embargo, la distancia entre Alicante y Benidorm o la ciudad de Torrevieja, (segundo destino turístico alicantino) ha de ser resuelta en autobús, dándose la situación de que Alicante carece de “servicio de autobuses lanzadera”, es decir que operen desde la misma estación de AVE.

Otra ciudad de este Corredor de Levante como es el caso de Valencia, dispone de servicio de autobuses lanzadera desde la estación de AVE “Joaquín Sorolla” hasta destinos turísticos como Denia. Así, Alicante es por ahora la única ciudad de la red AVE que carece de conexión adecuada con el turismo vacacional, motivado según su alcaldesa por problemas de tráfico en el entorno de la estación. El turista que parte de Madrid, tras las 2.20 horas de viaje en AVE, al llegar a Alicante, ha de desplazarse hasta la estación de autobuses de la ciudad y esperar una combinación adecuada hasta su destino, finalizando en Torrevieja o Benidorm tras un total de 5.30 horas. Esta duración, es la misma que el viaje directo en autobús desde Madrid, cuando con un servicio lanzadera podrían ser 3.30 horas en total.

Ante estos problemas que plantea la estación central de Alicante, para la conexión con los destinos turísticos, los ayuntamientos afectados están negociando una alternativa que pasaría porque los turistas pararan en la estación del AVE de Villena y

⁸⁰ Información publicada en diario La Verdad, en fecha 20/05/2014, titulada “El mercado inmobiliario ve la luz con la venta de 11.500 casas en el último año”.

⁸¹ Información publicada en el periódico El País, el 12/04/2014 titulada “Alicante frena el AVE del turismo”

desde allí conectarán directamente con servicio de autobuses lanzadera a sus destinos consumiendo el mismo tiempo de 3.30 horas. Las desventajas comentadas de este tramo, no estarán presentes en el caso de la conexión Murcia-Cartagena, permitiendo el máximo aprovechamiento turístico-vacacional que pueden generar los destinos del Mar Menor y su entorno.

4.1.1.3.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo Náutico y AVE.

El **Turismo Náutico**, es el segmento del turismo litoral relacionado con prácticas de ocio y actividades deportivas en contacto con el mar. El litoral murciano representa el 6,20% nacional en número de puertos deportivos y el 4,80% en número de amarres⁸². El Mar Menor, ofrece condiciones ideales durante todo el año, debido a su climatología, escasa profundidad y reducido oleaje, lo que le permite un uso casi continuo para los deportes de vela. Además está conectado con el Mar Mediterráneo por tres canales, permitiendo disfrutar también de los paisajes submarinos más interesantes del Mediterráneo con actividades de buceo y submarinismo. Declarada como Reserva Marina las Islas Hormigas y Cabo de Palos, son uno de los mejores destinos de buceo en Europa. En cuanto a la laguna debido a sus condiciones naturales y paisajísticas, está declarada Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) por el Convenio de Barcelona, y Humedal de Importancia Internacional (HII) por el Convenio de Ramsar.

Ilustración 4. Destino turístico de Costa Cálida.

Fuente: Portal Murcia Turística (http://www.murciaturistica.es/es/la_manga/).

Los inicios de este turismo en la Región de Murcia se deben a la Estación Náutica de Mar Menor-Cabo de Palos, que comenzó en 1995 como pionera en toda España. Imitando la comercialización de las “Estaciones Invernales”, se creó un *forfait o abono deportivo* combinando alojamiento y actividad. En 1999 los Ayuntamientos

⁸² Datos publicados por el Patronato de Turismo de la Costa del Sol, en su estudio realizado en 1999 “El Turismo náutico en la Costa del Sol”.

presentes en La Manga, San Javier y Cartagena, crearon *La Manga Consorcio* para la mejor prestación de servicios a los residentes y visitantes.

En la actualidad existen 25 destinos con esta calificación representados en la *Asociación Española de Estaciones Náuticas*. Esta estación, cuenta con un conjunto de establecimientos asociados con más de 12.000 plazas de alojamiento, y actividades para más de 4.000 personas diarias. Existen medio centenar de escuelas de vela, piragüismo y buceo, junto con instalaciones como el *Centro de Alto Rendimiento del Mar Menor "Infanta Cristina"*.

En cuanto a las instalaciones náuticas el Mar Menor cuenta con un total de 3.215 puntos de amarre⁸³, distribuidos en diez puertos deportivos concentrando el 50% del total de la Región de Murcia. El mayor de ellos con casi la mitad de la capacidad total del Mar Menor es el Puerto Tomás Maestre (1.721 puntos de amarre). El resto de puertos cuentan con sedes en puertos de menor tamaño⁸⁴. Fuera del Mar Menor, pero en sus inmediaciones se encuentran las Dársenas Deportivas Villa San Pedro (404 amarres) y Marina de Las Salinas (204 amarres), el Puerto Deportivo de Cabo de Palos (175 amarres), el puerto de Escombreras (120 amarres), el Real Club de Regatas de Cartagena (339 amarres) y el Yacht Port de Cartagena (310 amarres). Junto con ellos el porcentaje se eleva al 70% de la capacidad total de la Región.

La institución *La Manga Consorcio* está gestionando el *Plan de Competitividad Turística La Manga del Mar Menor Turismo Náutico 2010-2014*. Con una duración de cuatro años, 22 actuaciones definidas y una financiación de 3 millones de euros aportados en partes iguales por el Ministerio, la Consejería y La Manga Consorcio, pretende reposicionar La Manga como destino turístico, potenciando el turismo náutico como principal producto diferenciador. También con el objetivo de la promoción y realizar acciones conjuntas para el turismo náutico, en julio de 2013 el *Instituto de Turismo* firmó un convenio con los Ayuntamientos presentes en el Mar Menor, y la Estación Náutica del Mar Menor-Cabo de Palos.

En el año 2009 la Dirección General de Transportes y Puertos redactó las *Líneas Estratégicas para la ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia*, con el horizonte de 2022. Según el mismo, analizando la situación actual (en la que existe un 50% más de embarcaciones censadas que de puntos de amarre), la demanda y el litoral a preservar por su valor ecológico, concluyó la necesidad de crear 1.600 nuevos amarres para el Mar Menor y 950 para el Mar Mediterráneo contiguo, así como 1.400

⁸³ Información publicada en Diario La Verdad en fecha 27/11/2009 titulada "Amarre cero para el Mar Menor". De acuerdo con el Plan Director de Puertos de la Comunidad Autónoma, el Mar Menor concentra el 23% de la demanda potencial de puntos de amarre de toda la Región de Murcia.

⁸⁴ De acuerdo con el portal de Turismo del Mar Menor, estos puertos son Lo Pagán (375 amarres), Embarcadero fondeadero Santiago de La Ribera (301), el Puerto Mar Menor en Los Alcázares (275 Amarres), Mar Menor en Los Urrutias (250 amarres), el Puerto Deportivo Mar de Cristal (162 amarres), el Club Náutico de Los Nietos, el Puerto Islas Menores (102 amarres), el Puerto La Isleta (175 amarres), Nuevo Puerto Bello y el Puerto Dos Mares (254 amarres), en La Manga.

plazas en seco para ambas. Estas obras de ampliación permitirán suprimir el fondeo ilegal, regular el uso, y permitir una mayor calidad ambiental.

Las actuaciones recogidas en este Plan de Puertos para llegar a los objetivos de nuevos puntos de amarre, se concretan en la creación de nuevos puertos deportivos: El Atalayón en Santiago de la Ribera, con 256 amarres, y junto al puerto Tomás Maestre pero en el Mar Mediterráneo, el Puerto Mayor con 947 puntos de amarre que cuenta con DIA favorable, aunque no está iniciada su construcción. En los puertos existentes de Lo Pagán, Los Alcázares, Los Urrutias, Los Nietos, Islas Menores y Dos Mares se localizan obras de ampliación para completar el total de puntos de amarre necesarios en el entorno del Mar Menor (ver imagen siguiente).

Mapa 4. Puertos deportivos Mar Menor actuales y actuaciones del Plan de Puertos.

Fuente: Comunidad Autónoma

([http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=37486&IDTIPO=100&RASTRO=c394\\$m8860,37472](http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=37486&IDTIPO=100&RASTRO=c394$m8860,37472))

Entre este entorno y el puerto de Cartagena, se propone en la Bahía de Portman la creación de un puerto interior con 718 puntos de amarre, aprovechando la regeneración de esta zona contaminada con desechos mineros y en desuso. Ya en la bocana del puerto de Cartagena y en la zona sur del Dique de Curra se propone la construcción de un puerto deportivo con unos 675 puntos de amarre. Todas estas actuaciones no tienen valorada su inversión necesaria, ni su programación, pero en la medida que se vayan acometiendo hasta el 2022 permitirán un desarrollo ambicioso del turismo náutico.

Hay que tener en cuenta que el visitante de turismo náutico realiza con unos 80 euros día, un gasto superior a la media, estancias más prolongadas de entre dos y cuatro semanas, y suele viajar en grupos de tres a seis componentes. Es el producto turístico con el índice de fidelidad más elevado, un 97%, y la mitad de sus turistas viajan todos los años a este destino de la Costa Cálida. En cuanto a la procedencia, el 36% está compuesto por visitantes de la Comunidad de Madrid y Andalucía, contando con un mercado internacional liderado por los británicos⁸⁵.

⁸⁵ Información publicada en diario ABC, en fecha 31/07/2013, titulada “Explotarán las posibilidades del turismo náutico en el Mar Menor todo el año”.

Por todo ello, se intuye la trascendencia de lo que supone asociar este turismo a la inauguración del tramo de alta velocidad ferroviaria Murcia-Cartagena, y la conexión con las ciudades de este tramo con paradas intermedias. Así, la parada de Balsicas proporcionaría acceso a los puertos de San Pedro del Pinatar y Santiago de la Ribera. La parada de Torre Pacheco haría lo propio con el Puerto de Los Alcázares, y desde Cartagena se accedería al resto de puertos deportivos.

En el estudio *El Turismo Náutico en la Costa del Sol*, realizado en 1999 por el Patronato de Turismo de dicha costa, ya se indicaba en sus actuaciones de mejora de la competitividad como las de mayor consenso, las relacionadas con la mejora de las comunicaciones, el aumento de la capacidad del aeropuerto y la llegada del AVE a la estación de Málaga. Transcurridos cinco años desde su llegada, en *Informe sobre Turismo Náutico en 2012* encargado por la Junta de Andalucía⁸⁶ se apuntaba como fortaleza de este sector las comunicaciones por aeropuerto y AVE.

Con un volumen de visitas de 300.000 turistas de puertos deportivos, se estimó el gasto en 242 millones de euros. Trasladado a nuestro caso de estudio y atendiendo al número de puntos de amarre de la Región de Murcia, se podría estimar en 2012 las visitas en 90.000 turistas y 72 millones de euros los generados para el caso hipotético de que ya hubiese llegado el AVE a la Región de Murcia, y en especial al litoral donde se encuentran sus puertos deportivos.

Analizando la ciudad de Valencia, se puede destacar la influencia de la llegada del AVE sobre la actividad de ocupación en la Marina Real Juan Carlos I que cuenta con 720 puntos de amarres⁸⁷. La AVF ha sido una oportunidad para comercializar los amarres de esta dársena infrautilizada, y los de la ampliación del Club Náutico, construidos al socaire de la Copa de América, emulando al potencial náutico de Montecarlo según Rafael Aznar, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia⁸⁸.

4.1.1.4.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo de Regatas y AVE.

Una variante del turismo náutico es el **Turismo de Regatas** que recientemente ha contado en la Región de Murcia con Torneos de categoría internacional como la Regata *Med Cup*. Fue creada en 2005 atrayendo a los mejores regatistas del mundo y desde 2008 a 2011 contó como patrocinador principal del circuito a Audi AG. Su circuito consta de cinco regatas disputadas a lo largo de cinco meses en cuatro países

⁸⁶ Información publicada por finanzas.com el 16/12/2013 titulada “Junta incorpora la oferta náutica a la promoción turística de Andalucía”.

⁸⁷ Información publicada en el Blog sobre gestión Pyme, (especializado en economía, bolsa y finanzas) el 16/12/2010.

⁸⁸ Información publicada por el diario Levante el 30/09/2010, titulada “El AVE duplicará el número de cruceristas y triplicará el de contenedores del puerto”.

distintos, la primera de todas ellas en aguas del Atlántico y las restantes en el Mediterráneo.

Ilustración 5. Regata "Audi Med Cup" en su Trofeo de Cartagena en 2011.

Fuente: Portal Med Cup (<http://www.medcup.org/gallery/>)

Celebrada en la Región de Murcia, durante cuatro años consecutivos, tuvo al puerto de Cartagena como una de sus sedes (junto con las de Cascáis, Portimão, Alicante, Palma de Mallorca, Barcelona, Marsella, y Cerdeña) disputándose en ella el *Trofeo Región de Murcia (2008)*, *Trofeo Caja Mediterráneo Región de Murcia (2009 y 2010)* y *Trofeo Región de Murcia Ciudad de Cartagena (2011)*. Está considerada como el torneo para cruceros más importante de los que se han celebrado en Europa. En su primera edición en Cartagena en la última semana de agosto de 2008, tuvo un impacto económico de 9,2 millones de euros, con un seguimiento televisivo en toda España de 3 millones de telespectadores⁸⁹.

En su edición en Cartagena de 2011 empleó a cerca de 800 personas en la organización, superó los 10 millones de euros de impacto económico, las 200.000 visitas a las instalaciones habilitadas del puerto, generó unas 10.000 pernотaciones entre visitantes, y equipos regatistas, y unos beneficios de promoción de la sede

⁸⁹ Información publicada en diario La Opinión el 15/10/2008, titulada “La Med Cup deja un impacto económico en Cartagena de más de nueve millones de euros”.

valorados en 5 millones de euros⁹⁰. La conclusión del contrato de patrocinio condujo a World Sailing Management, empresa organizadora del Circuito Med Cup Vela, a suspender la temporada 2012 y siguientes de la competición internacional oficial.

Sin embargo, en 2013 se inició otra gran regata, la *BMW Cartagena Premium* patrocinada por la sede de esta marca en la ciudad. Cuenta con tres actos y dos días de competición cada uno de ellos, desde abril a junio. En su segunda edición de 2014 contó con dos nuevos patrocinadores, la marca de vehículos Mini y la de cervezas Estrella de Levante, con unas 37 embarcaciones de las tres categorías de flotas de cruceros: RI2, RI3 y RI4. Otras regatas con más tradición en el Puerto de Cartagena son las de *Regata Cartagena-Ibiza* (XXV edición), *Regata tránsito de Carnaval* (VII edición), *Regata Buque escuela Juan Sebastián El Cano* (IV edición), *Regata Vuelta a las Islas* (XXIV edición).

Las competiciones regatistas movilizan un número importante de barcos participantes con sus tripulaciones, activan el sector hotelero y proporcionan publicidad a la ciudad. Esta publicidad que en ocasiones adquiere difusión internacional, permite además, recibir visitantes extranjeros por otros motivos turísticos en la región. En el caso de las de mayor categoría con casi una semana de duración en el período veraniego, atraen a los aficionados nacionales e internacionales a este deporte que requieren así del uso de transportes de larga distancia como es el caso del AVE.

También se ha comprobado tanto en este puerto, como en otros, la influencia que tienen las grandes competiciones de regatas con el atraque en esas fechas de cruceros: en Málaga, sucede con las ediciones de la *Regata Ciudad de Málaga-Costa del Sol CAM* que se celebra desde 2002, Valencia con la *Copa América 2010*, y Alicante con la *Regata Volvo Ocean Race 2014* (en las dos últimas competiciones estas ciudades ya contaban con servicio AVE y en Málaga desde 2007). En especial los buques de tamaño mediano pero con cruceristas de gran poder adquisitivo que se sienten atraídos particularmente por este deporte náutico, organizan salidas para un seguimiento personalizado, a gusto de los cruceristas, navegando junto a los barcos de la competición. En Cartagena fue en los años de celebración de la *Regata Med Cup 2008-2011* cuando comenzó el incremento de cruceristas, coincidiendo varias escalas de buques en la semana de su competición⁹¹.

⁹⁰ Información publicada en portal Cartagena de hoy, citando noticia de agencia CYA de fecha 23/08/2011, titulada “La gran plataforma Med Cup”.

⁹¹ Según de nota de la agencia Europa Press de fecha 24/08/2011, titulada “Más de 1.000 pasajeros del buque MSC Melody atracan en el muelle de Cartagena. Asisten a la Regata Audi Med Cup”, también el buque Minerva de la compañía Voyages of Discovery, hizo escala para disfrutar del circuito de la regata.

4.1.1.5.- Proyectos regionales relacionados con el Turismo de Salud y AVE.

El **Turismo de Salud** como oferta turística diferenciada⁹², se centra en el aprovechamiento del agua con fines terapéuticos. Aunque en la Región de Murcia los centros más sobresalientes son los Balnearios de Archena y Fortuna situados en el interior, en el Mar Menor se encuentra el Centro de Talasoterapia, ya que su salinidad y el sol propician la existencia de lodos con propiedades terapéuticas. No en vano es la mayor zona de lodoterapia al aire libre de toda Europa.

Ilustración 6. Centro de tratamiento de Talasoterapia del Mar Menor.

Fuente: (<http://2.bp.blogspot.com/-qDJPzSo2B48/UVLBfVXLjCI/AAAAAAAAACHc/vzAlxUm1UR8/s1600/Talasoterapia.JPG>)

En 1997 se creó el *Consorcio del Turismo de Salud de la Región de Murcia*, con el fin de mantener, desarrollar y mejorar el uso terapéutico del agua termal y marina de la Región. En julio de 2002 se inauguró el centro denominado *Termas Cartaginesas* ubicado en La Manga. Desde aquella fecha se ha completado la oferta con otros centros como el *Centro de Salud Vital Aguas Salinas* y el *Centro Lodomar Thalasso*, incluso varios hoteles especializados en salud que también ofrecen sus propios servicios de talasoterapia con SPA, centro reumatológico, etc., en San Pedro del Pinatar como el

⁹² Según McKinsey & Company (2010), el turismo de salud se define como la exportación de servicios de salud enfocada en 4 áreas específicas: medicina curativa, preventiva, estética y de bienestar. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el turismo de Salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. De acuerdo con esta definición, los tipos de servicios que los turistas buscan incluyen todos los dirigidos a la recuperación, mantenimiento y promoción de la salud.

Ello permite disponer de una gran oferta en plazas hoteleras directamente enfocadas a este turismo de salud (en el total regional actualmente suman 3.423 camas y 272 apartamentos con 684 camas). En el año 2008 *El Consorcio del Turismo de Salud* ya estaba integrado por diez centros que utilizaban el agua como elemento base para sus tratamientos, incorporándose un undécimo centro en 2010. De ellos seis están situados en el Mar Menor y La Manga.

Mapa 5. Distribución de los centros de Turismo de Salud de la Región de Murcia.

Fuente: (<http://www.nextel.travel/newsletters/infomurcial.htm>)

⁹³ Información publicada por el diario La Opinión de Murcia, en fecha 26/08/2010 titulada “Talasoterapia con los lodos del Mar Menor”.

A nivel nacional, en 2013 la Secretaría de Estado de Turismo encargó un estudio titulado *Turismo de salud en España*, y el Gobierno formalizó la futura creación de una *Plataforma Nacional* encargada de promocionar bajo la *Marca España* el turismo de salud, con respaldo económico en los Presupuestos Generales del Estado. Según el citado estudio⁹⁴ cuyo objetivo era identificar las fortalezas y debilidades de esta industria en España para un plan de acción que la sitúe como una potencia, en Europa se cifran en nueve millones de ciudadanos los que se desplazan por motivos médicos y de bienestar, una tendencia que se estima aumentará un 90% en 2020. Los ciudadanos extranjeros que más demanda este turismo son los rusos y los de países árabes.

El turista de salud es mayoritariamente nacional (94,80%) pero procede de Madrid, Comunidad Valenciana y Andalucía. Viaja preferiblemente en vehículo particular y se aloja en establecimientos hoteleros en un 69%. Con una media de gasto día de 77,95 euros, los centros del Mar Menor acaparan el 25% de las visitas a la Región por este motivo.

Dado que el 70% de este turismo corresponde con la demanda de los Bañerios de Archena y Fortuna, y en el año 2012 el número de visitantes de estos bañerios fue de 68.000 personas⁹⁵, se puede estimar que le correspondieron al Mar Menor por motivos de turismo de salud unos 24.000 visitantes, con un gasto que se podría estimar en 28 millones de euros, y para toda la Región de Murcia en unos 110 millones de euros.

Esta situación propicia un posible cambio en la tendencia de uso de transporte, ya que la conexión AVE Madrid-Cartagena proporcionará unos tiempos de desplazamiento muy interesantes para el turista de estos servicios relacionados con la salud. Estos tratamientos requieren varios días de permanencia en los que el bienestar buscado puede pasar por prescindir del uso de vehículo propio. Por otro lado, el hecho de que la gran mayoría de usuarios sean españoles, parece aportar al AVE unas posibilidades mayores de competencia con respecto al avión en este turismo de la salud, quedando siempre a merced de las tarifas que ADIF fije para los largos recorridos.

El estudio nacional de 2013 citado, destaca la Costa del Sol como la que dispone de todos los elementos para ser uno de los destinos de más capacidad en España debido a *los factores del clima, los accesos a través de uno de los aeropuertos de mayores dimensiones en España, así como el AVE, que le conecta en poco más de dos horas con Madrid, así como una oferta complementaria turística de calidad, golf, deportes o playa*. De nuevo, tanto la llegada del AVE, como la entrada en servicio del nuevo aeropuerto de Corvera permitirían a la Región de Murcia estar en igualdad de condiciones con respecto a otros destinos del turismo de salud para progresar y atraer más visitantes.

⁹⁴ Información publicada en el diario Sur.es, en fecha 20/10/2013, titulada “Turespaña señala la Costa como el destino de salud con más capacidad”.

⁹⁵ Información publicada en el diario La Opinión, en fecha 23/03/2013, titulada “El bioturismo es el futuro”.

4.1.1.6.-Proyectos regionales relacionados con el Turismo del Golf y AVE.

En el sector del **Turismo de Resort-golf**, la Región de Murcia es un reciente destino turístico de Golf en Europa. Para este deporte al aire libre, cuenta con más de 300 días de sol al año y una temperatura media de 18°. El primer campo de golf que se construyó en la Región de Murcia fue el de *La Manga Club Resort*, inaugurado en octubre de 1972. Fue elegido mejor complejo de golf de Europa en las ediciones de 2001 y 2003 de los prestigiosos premios *Word Travel Awards*, y cuenta con una superficie total de 450 hectáreas. El segundo campo también se localizó en su entorno, con la construcción en 1990 del *Club de Golf de Torre Pacheco*.

Mapa 6. Campos de golf de la Región de Murcia y entorno Mar Menor.

Fuente: (<http://www.jortitza-marmenor.com/-que-hacer/golf>)

Hasta el 2004 no se construye en esta zona el siguiente campo, *Mosa Trajectum Golf Murcia*, apareciendo en esas fechas los proyectos de hasta ocho más⁹⁶ todos ellos incluyendo urbanizaciones de lujo y complejos hoteleros, estos últimos en al menos una superficie del 20 a 25% del terreno edificado⁹⁷. Actualmente la Región de Murcia cuenta con 21 campos de alto nivel, en un radio de acción de 50 kilómetros, con cerca de 348 hoyos de todos los niveles. En la Región se efectúan en los campos de golf federados más de 250.000 salidas al campo de extranjeros no residentes y visitantes nacionales⁹⁸. Algunos de ellos se encuentran asociados bajo una misma oferta turística

⁹⁶ De acuerdo con el artículo de GARCÍA AYALA, José Antonio, “Agua y Golf en la Región de Murcia”, estos campos son Edén del Mar en Avileseles, Finca el Escobar en Sucina, El Valle Golf Resort en Baños y Mendigo, El Puntal en Los Belones, Novo Cartago en Los Nietos, Mar Menor Golf Resort y La Torre Golf Resort, en Torre Pacheco y Torre del Rame en Los Alcázares.

⁹⁷ De acuerdo con lo regulado por las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia que se aprobaron en junio de ese mismo año 2004.

⁹⁸ Información facilitada por el portal golf Murcia.

como la *IRM Golf Experience*, acompañada por hoteles y apartamentos en los mismos campos, permitiendo al turista en un solo viaje, disfrutar de todos estos campos⁹⁹ distintos pero complementarios.

Desde el año 2009 la Administración Pública promociona el turismo del golf como producto regional, participando representantes del sector en la mesa de turismo y compartiendo espacio en las ferias turísticas. A partir del año 2007, en que 93.000 turistas viajaron a la región motivados por el golf con un gasto de 136 millones de euros, las cifras han ido creciendo llegando en 2009 a los 99.000 turistas y 173 millones, el 6,61% del gasto turístico¹⁰⁰, cifras que se vienen manteniendo en 2012 con 100.000 turistas, 150 millones, y el 5,40% del gasto turístico regional¹⁰¹.

En el verano de 2013 de acuerdo con el Estudio de la demanda turística en la Costa Cálida, realizada por el Instituto de Turismo de la Región de Murcia, el turista de Golf realizó un gasto por persona y día de 107,23€, el más elevado de todos los productos turísticos, alojándose en un 50% en establecimientos hoteleros, (más de un 90% en hoteles de 4 y 5 estrellas) con una duración de su estancia de una semana.

En cuanto a su procedencia extranjera, son mayoría los turistas británicos (73,95%) seguidos de alemanes (17,40%). En la representación nacional, que es del 54% sobre el total, los visitantes de la Comunidad Valenciana son mayoritarios con un 23,80%, seguidos de los visitantes de Castilla-La Mancha, Madrid y Andalucía. En 2013 según datos de la *Real Federación Española de Golf* existían 296.000 jugadores federados en nuestro país.

Ya en 2004, apuntaba GARCÍA AYALA¹⁰², que *gran parte del turismo de golf que viene a España lo hace a través de la contratación de forfait; es por tanto necesario una terminal de aeropuerto internacional cercana (o incluso de AVE o TALGO 200 como es el caso de algunos paquetes turísticos de golf con destino Andalucía Occidental) y la existencia de una infraestructura hotelera o extra hotelera significativa en la zona además de la habitual oferta complementaria.*

En esta zona de la Región de Murcia, se cuenta con dos aeropuertos internacionales: San Javier en funcionamiento, y Corvera esperando autorizaciones para atraer parte del tráfico civil del anterior que tiene limitada su operatividad por ser base

⁹⁹ Según portal web <http://golf.marmenorresort.com/golf> estos campos son Mar Menor, La Torre, Saurines, Hacienda Riquelme, El Valle y Alhama, mientras que la oferta hotelera está compuesta por el hotel-spa Intercontinental de 5 estrellas y el HIC Mar Menor.

¹⁰⁰ Información ofrecida por el diario La Verdad de fecha 20/02/2012 titulado “El turismo de golf confía en su despegue si el nuevo aeropuerto multiplica los vuelos”.

¹⁰¹ Información de la Federación de Gerentes de Campos de Golf, de fecha 05/07/2013, titulada “Cien mil turistas visitan Murcia por el golf y gastan 150 euros diarios”.

¹⁰² GARCÍA AYALA, José Antonio. *Agua y Golf en la Región de Murcia*. Comunicación presentada en el XXVII Encuentro nacional de jóvenes geógrafos, “Geografía Integral/Geografía Diferencial”, desarrollada en la Universidad de Murcia UMU, del 13-17 de septiembre de 2004.

militar. Con la llegada del AVE a Cartagena, se posibilitará mayor afluencia de estos jugadores especialmente nacionales a los campos de Golf. Sin embargo, el 80% de las llegadas en avión a San Javier proceden de 13 ciudades británicas, monopolizando casi completamente las conexiones europeas. Es por ello que la apertura a nuevos mercados, especialmente los nórdicos con quienes recientemente existe vuelo en este aeropuerto, puede convertir al AVE en la aproximación final a los campos de golf desde otros aeropuertos con mayor tráfico como Barajas o el aeropuerto del Altet en Alicante situado a 90 kilómetros.

Respecto de la relación de esta forma de turismo con los tramos del Corredor de Levante ya inaugurados, como son los de Valencia o Alicante, no queda duda de que es un gran catalizador para el desplazamiento de los cerca de 100.000 jugadores madrileños federados, pues en su comunidad los 35 campos de golf existentes son escasos para esta demanda. A modo de ejemplo en el caso de la explotación del tramo Madrid-Valencia (cuenta con 10 campos de golf), en los seis primeros meses ya se detectó el perjuicio que suponía a este turismo la imposibilidad para los viajeros de facturar como equipaje los palos de golf en trenes AVE (modelo S-112) por problemas de disponibilidad de espacio en los vagones salvo en los de la clase Business.

Mapa 7. Campos de golf del sur de la provincia de Alicante.

Fuente: (<http://www.pinterest.com/costablancaorg/costa-blanca-golf/>)

Teniendo en cuenta que entonces estaba prevista la llegada del AVE a Alicante donde hay 35 campos de golf (el 70% de la oferta de la Comunidad Valenciana), este problema supuso la intervención de la consellera valenciana de Turismo con su

homólogo de Infraestructuras y Transporte para encontrar una solución al turismo del golf que se pretendía potenciar con esta línea de AVE¹⁰³.

En este segundo caso de la línea Madrid-Alicante, fue necesario el mantenimiento de conversaciones entre la Cámara de Comercio de Alicante con Renfe y la Asociación de Campos de Golf Costa Blanca, para el conocimiento de las propuestas de soluciones a los jugadores que viajen con su equipación de palos en esta línea. Según esta asociación se realizaron más de 800.000 salidas registradas en sus Campos de Golf en 2012 (con más del 50% de jugadores visitantes) y una facturación de 23,5 millones de euros¹⁰⁴. Dado que muchos campos de golf de la provincia de Alicante, se encuentran en su zona sur limítrofe con la Región de Murcia, hay que considerar un efecto conjunto desde la Estación AVE de Alicante en los campos murcianos, y cuando esté inaugurada la de Murcia-El Carmen, en sentido opuesto.

¹⁰³ Información publicada en diario Las Provincias el 19/04/2011 titulada “Renfe prohíbe facturar los palos de golf en el AVE Madrid-Valencia”.

¹⁰⁴ Información publicada por la Asociación de Campos de Golf “Costa Blanca” en su página web.

4.1.2.- Agentes comunes a las dos metrópolis de ámbito supranacional.

4.1.2.1.- La CEE como agente de planificación ferroviaria.

La **Comunidad Económica Europea** tuvo su primer posicionamiento, pero en velocidad alta¹⁰⁵, mediante su informe del proyecto MEDPLUS que consideraba como prioritaria la línea de velocidad alta Albacete-Murcia. Sin embargo en su informe de 1996 “*Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte*”¹⁰⁶, no aparecía como prioritaria. En Marzo de 1998, la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas, sí que recomendó incluir esta conexión en el mapa europeo de transportes.

Tabla 8. Libro Blanco del Transporte, 2001. Anexo III.

PROYECTOS PRESENTADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS Y EL PARLAMENTO EUROPEO CUYA INCLUSIÓN EN LA LISTA DE PROYECTOS “ESPECÍFICOS” (“LISTA DE ESEN”) ESTÁ SIENDO ESTUDIADA POR LA COMISIÓN

Proyecto	Longitud (km)	Tipo	Fin de las obras	Inversión pendiente M€
1 IT Milán-Bolonia y Verona-Nápoles	830	Línea mixta de alta velocidad	2007	13994
3 F Montpellier-Nîmes	50	Línea mixta de alta velocidad y mercancías	2012	790
15 UE Galileo	--	Sistema europeo de navegación por satélite	2008	3250
16 E/F Travesía de los Pirineos de gran capacidad	180	Línea ferroviaria para mercancías	2020	5000
17 D/A Stuttgart - Munich - Salzburgo - Viena	713	Línea mixta de alta velocidad y mercancías	2012	9501
18 D Vilshofen - Straubing	70	Mejora de la navegabilidad del Danubio	--	700
19 E/P Interoperabilidad de alta velocidad de la red ibérica	7800	Líneas nuevas y adaptadas de alta velocidad	--	29600
20 D/DK Fehmarn Belt	50	Puente/túnel ferroviario y vial	2013	3650
Total				66485

Fuente: Comisión de las Comunidades Europeas

(http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_es.pdf).

Una vez puesta en marcha la construcción de la Red Transeuropea de Transportes en 1996 (RTE-T también signada en esta tesis como TEN -T en su versión inglesa correspondiente con las palabras Trans European Transport Network), dos

¹⁰⁵ Se denomina así a la velocidad de hasta 220 Km/h, compatible con el tránsito por la misma de mercancías con trenes de viajeros que aprovechan esta velocidad. Requiere una línea específica desdoblada, diferente de las convencionales en la Región de Murcia que han sido sin electrificación y de vía única para ambos sentidos de circulación. También en ocasiones requiere trazado específico para poder alcanzar dicha velocidad, por ser incompatible con las limitaciones del trazado existente.

¹⁰⁶ Esta red fue definida por la Orden 1692/96/EC del Parlamento Europeo y Directiva 96/48/EC del Consejo de la Unión Europea del 23 de julio de 1996, para designar una malla de ámbito europeo capaz de potenciar la creación de un mercado único europeo a través de la eliminación de obstáculos de todo tipo al libre flujo de personas y mercancías, a través de las fronteras interiores entre los estados miembros.

nuevos documentos oficiales afectarán a la red de ferrocarriles de alta velocidad: la *Estrategia Territorial Europea* de 1999, que incluye la red Transeuropea de alta velocidad entre sus planes; y el nuevo *Libro Blanco del Transporte* de 2001 que incorpora una revisión de los proyectos prioritarios (RIBALAYGUA, 2005. pp. 21).

Este Libro Blanco del Transporte, ofreció una revisión de la red que fomentaba entre otros una red rápida de pasajeros, y decidió añadir entre los nuevos proyectos prioritarios de alta velocidad la **Interoperabilidad ferroviaria de la Red Ibérica de Alta Velocidad** designado como proyecto número 19, manteniéndose en posteriores revisiones de los proyectos prioritarios. También marcó cuatro objetivos: suprimir los puntos de estrangulamiento, reequilibrar los modos de transporte, la calidad del servicio a los usuarios y la gestión de los efectos de la mundialización de los transportes.

Tras revisar la *Comisión Europea de Transportes* las pautas de construcción de la Red Traseuropea, se ve la necesidad de prorrogar 20 años más el calendario previsto dadas las mayores demandas por la ampliación de la Unión Europea a nuevos países en 2006 y la menor financiación.

En 2002 el Consejo de la UE mediante la decisión 2002/735/EC definió los parámetros técnicos de interoperatividad del sistema, distinguiendo líneas construidas especialmente para velocidades iguales o superiores a 250 km/h, acondicionadas para 200 km/h, y aquellas para alta velocidad pero con características especiales (como consecuencia de limitaciones topográficas, de relieve o de entorno urbano) en las cuales la velocidad deba adaptarse a cada caso.

Mapa 8. Revisión proyectos prioritarios TEN-T-2005 correspondiente al nº 19.

Fuente: Trans European Transport Network, TEN -T priority axes and projects 2005, European Commission, 2005, 72 p."(http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf).

Clasifica los corredores europeos de alta velocidad por su posición, encontrándose en el *Corredor 3* los ejes ferroviarios del sur de Europa (Lisboa-Porto, Lisboa-Salamanca, Lisboa-Madrid-Barcelona-Lyon, Madrid-Bilbao-Burdeos-Paris). En 2003 se presenta un primer informe recomendando aumentar la ayuda económica a los proyectos transfronterizos, así como propuestas de mejora de las relaciones institucionales entre países afectados por un mismo eje ferroviario y entre los organismos nacionales de distinta escala.

Mapa 9. Proyectos prioritarios TEN-T de carácter ferroviario 2005.

Fuente: Trans European Transport Network, TEN -T priority axes and projects 2005, European Commission, 2005, 72 p."(http://ec.europa.eu/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf).

Mapa 10. Proyecto prioritario 19 del TEN-T 2007-2013: Interoperatividad de la AV en la Península Ibérica.

Fuente: European Executive Agency (http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_19/priority_project_19.htm).

El proyecto prioritario número 19 del programa TEN-T 2007-2013 implicaba construir y modernizar las líneas de alto rendimiento, instalando doble calibre en las traviesas (polivalentes) mediante un tercer carril o hilo¹⁰⁷. Así, las redes española y portuguesa de alto rendimiento podrían ser totalmente interoperables con el resto de la red ferroviaria Transeuropea. El proyecto proporcionaba acceso ferroviario de alta velocidad a las ciudades más grandes de España y Portugal, y se centraba en cinco corredores entre los que se encuentra el de Madrid-Levante Mediterráneo. Su implementación respondía al cumplimiento de la Directiva 2008/57/CE sobre interoperabilidad debiendo incorporar ERTMS (European Rail Traffic Management System).

¹⁰⁷ Este sistema consiste en la sustitución de traviesas y la implementación en ellas tanto de los dos railes de ancho ibérico de 1.658 metros, de un tercer rail interior que permite el uso simultáneo del ancho europeo de 1.435 metros (UIC). Limita la velocidad de uso a 200 Km/h y no permite la utilización del sistema de seguridad del Bloqueo Automático, sino el de contador de eje, para evitar circulaciones en sentidos contrarios en un mismo tramo de vía.

Mapa 11. Proyecto 2012-ES-19031-S parte del prioritario nº 19. Fase I. Estudios.

Fuente: Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA)
(http://inea.ec.europa.eu/download/project_fiches/spain/fichenew_2012es19031s_final_1.pdf).

Parte de este Proyecto Prioritario 19, conocido con el código 2012-ES-19031-S, se dirige a la planificación y los estudios de diseño detallado para la implementación de la UIC entre Castellbisbal (Barcelona) y Murcia, a lo largo del corredor Mediterráneo. Cuenta con un porcentaje financiado del 50% sobre el total estimado de 9,75 millones de euros.

En cuanto al calendario, su inicio fue en septiembre de 2012 y su finalización en septiembre de 2014. Esta acción contribuirá a establecer una conexión ferroviaria directa a Europa, tanto para servicios de carga y pasajeros, proporcionando la conexión a puertos, centros logísticos, ramas privadas y estaciones a lo largo del corredor.

4.1.2.2.- La CEE como agente de ayudas a España y su AVF.

Dentro del *Marco de Apoyo Comunitario 2000-2006*, las ayudas globales concedidas por la Unión Europea a la Línea de Alta Velocidad del Corredor de Levante alcanzaron la cifra de 749,4 millones de euros, desglosados en 575,3 millones de euros con cargo al Fondo de Cohesión, 127,9 millones de euros, con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y 48,2 millones de euros, con cargo a fondos de la Red Traseuropea de Transportes (RTE-T).

En 2004 se incorporaron a la UE 10 nuevos países (República Checa, Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta y Polonia). Dado que los presupuestos de la UE que estaban en vigor eran los del período 2000-2006, hasta el 2007 se mantuvieron las ayudas aprobadas, pero supuso una nueva situación de España respecto a la financiación en el nuevo presupuesto europeo. El conjunto de ayudas que recibió nuestro país, desde su adhesión a la UE hasta el 2007, es la expresada en la siguiente tabla:

Tabla 9. Ayudas europeas a España 1989-2006.

Cuadro 1. Ayudas comunitarias recibidas por España, según período de programación y tipo de actuación entre 1989 a 2006 (en millones de euros de 1999)

Periodo de programación	Infraestructuras	Ayudas a empresas	Capital humano	Total
Delors I (1989 a 1993), media anual	1.382,08	500,71	1.110,14	2.992,93
Delors II (1994 a 1999), media anual	3.135,74	835,82	2.049,41	6.020,97
Agenda 2000 (2000 a 2006), media anual	3.436,29	1.369,17	1.856,09	6.661,55
Media anual 1989 a 2006	2.765,49	950,15	1.713,32	5.428,96
Ayudas totales 1989-2006	49.778,90	17.102,64	30.839,80	97.721,34

Fuentes: Correa y Manzanedo (2002), Ministerio de Hacienda (2001) y elaboración propia.

Fuente: Real Instituto El Cano (<http://www.realinstitutoelcano.org/documentos/141/141.pdf>).

La ampliación de la UE se completó ese mismo año 2007, en dos países más (Rumanía y Bulgaria), y en 2013 un tercer país (Croacia). Aun así, España fue con 41.864 millones de euros, el segundo país receptor en fondos, incluidos los del *Fondo social europeo en el período 2007-2013*, detrás de Polonia con 57.187 millones, y seguida por la República Checa. No obstante, supuso una media para este período de 5.980 millones de euros/año, bastante menor que los 6.661 millones de euros/año del período anterior, (ver tabla de ayudas europeas).

Mapa 12. Proyectos prioritarios de la TEN-T-2009.

Fuente: Trans European Network Agency (<http://inea.ec.europa.eu/>).

Estos países, con economías de menor renta que la nuestra, y necesitadas por tanto de fondos estructurales para inversiones, hicieron que los porcentajes de financiación europeos de nuevas líneas de AVE, resultan inferiores en la petición de ayudas a partir de 2007. Como contrapartida de esta ampliación de países, las aportaciones de España, al ser proporcional a su importancia respecto del total de la UE, también se redujeron.

En cualquier caso, una consecuencia para las nuevas líneas de AVE con solicitud de ayudas a partir de 2007, es que contaron con menos recursos europeos, y por tanto se vieron aplazadas sus ejecuciones. Además, estas ayudas reducidas de la UE son adelantadas siempre a Bruselas en forma de pagos como país miembro, resultando por tanto una recuperación del dinero previamente transferido. Junto con todo ello, estos pagos de España como miembro de la UE han ido equilibrándose con la recepción de las ayudas (ver gráfico). Por tanto, es en realidad el Estado Español quien invierte, si bien con el control y devolución de cantidades aprobadas por parte de la UE una vez finalizada la ejecución. Este sistema de ejecución a cuenta, genera la necesidad de financiación del BCE.

Tabla 10. Ejecución de Ayudas y Flujos financieros de España con la UE 2009-2014.

Fuente: (http://economia.elpais.com/economia/2013/10/06/actualidad/1381084315_188474.html).

Para el período 2007-2013, se redujeron los recursos asignados en un 65% respecto al anterior destinado a centros y empresas dependientes del Ministerio de Fomento. En este nuevo período, parte de la plataforma de la línea del Corredor de Levante se cofinanció con un total de 1.472,40 millones de euros, desglosados en 906,8 millones de los fondos de cohesión, 244,6 millones de los fondos FEDER, 316,6 millones de los programas operativos de la Comunidades Autónomas, y 4,4 millones de las ayudas RTE-T.

El *Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)*, a través de los Programas Operativos 2007-2013 de la Comunidad Valenciana, de Castilla-La Mancha y de Murcia, cofinanció diversos tramos de la plataforma, y el suministro y montaje de vía y las instalaciones. Asimismo, el *Banco Europeo de Inversiones (BEI)* participó en la financiación de este proyecto¹⁰⁸.

Dado que el corredor de Levante no se halla completamente finalizado, no se puede hacer todavía una evaluación definitiva de la contribución europea a su financiación. Sin embargo sí se disponen de datos de otros corredores con líneas en servicio, como los reflejados en la siguiente tabla.

¹⁰⁸ Datos proporcionados por ADIF en su página web institucional sobre la financiación del Corredor Levante de Alta Velocidad Ferroviaria.

Tabla 11. Financiación nacional y europea de líneas AVE en servicio hasta diciembre 2011.

Línea de Alta Velocidad	FINANCIACIÓN (millones de euros)								
	Coste Total (sin IVA)	Fondo de Cohesión	FEDER AV	Ayudas RTE-T	Total Ayudas	% Ayudas	Coste para ADIF	Financiación BEI	Financiación ADIF
Madrid - Castilla La Mancha - Comunidad Valenciana - Región de Murcia (Desde Torrejón)	10.704,3	1.299,9	603,8	48,2	1.952,0	18,2%	8.752,3	2.200,0	6.552,3
Madrid - Barcelona - Frontera francesa	11.071,1	3.358,1		81,5	3.439,6	31,1%	7.631,5	2.200,0	5.431,5
Vitoria - Bilbao - San Sebastián	2.243,0			63,6	63,6	2,8%	2.179,4	0,0	2.179,4
Córdoba - Málaga	2.336,2		953,6		953,6	40,8%	1.382,6	1.000,0	382,6
Madrid - Segovia - Valladolid	3.934,6	1.751,2	260,1	20,6	2.031,9	51,6%	1.902,7	1.250,0	652,7
Valladolid - Burgos - Vitoria	2.662,4			55,1	55,1	2,1%	2.607,4	475,0	2.132,4
Toledo	186,0		102,2		102,2	55,0%	83,8	0,0	83,8
Bobadilla - Granada	1.207,9		600,0	2,2	602,2	49,9%	605,7	0,0	605,7
Variante de Pajares	2.591,1	389,0	391,9	3,2	784,1	30,3%	1.807,0	0,0	1.807,0
Venta de Baños - Palencia - León	2.686,0		102,7		102,7	3,8%	2.583,3	0,0	2.583,3
Almería - Región de Murcia	2.191,0		348,2		348,2	15,9%	1.842,8	0,0	1.842,8
Olmedo - Lubián - Orense	5.074,4		201,2		201,2	4,0%	4.873,2	0,0	4.873,2
Madrid - Extremadura	3.743,1		441,9	127,6	569,5	15,2%	3.173,6	0,0	3.173,6
Chamartín-Atocha-Torrejón	810,2						810,2	575,0	235,2
Pendiente de Asignar					0,0	0,0%		3.050,0	-3.050,0
TOTAL	51.441,3	6.798,3	4.005,6	401,9	11.205,8	21,8%	40.235,5	10.750,0	29.485,5

VISITA DELEGACIÓN PARLAMENTO EUROPEO
20 de junio de 2012

Fuente: ADIF (Datos procedentes de exposición interna).

De estos datos se deduce que las ayudas europeas concedidas (Fondo de Cohesión, FEDER, y RTE, sin contar el BEI pues su acción es de préstamo de cantidades a devolver), en los casos de las líneas Madrid-Zaragoza-Barcelona, alcanzaron el 31%, Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo el 51%, y Córdoba-Málaga el 40% del coste total de las mismas.

Según datos actualizados publicados por ADIF, las ayudas europeas concedidas en el Corredor de Levante han supuesto hasta ahora un total de 2.221,8 millones de euros. Teniendo en cuenta la estimación de ADIF para el coste de este corredor es de 12.410 millones de euros, resulta un porcentaje de ayuda europea de tan sólo un 17,90% sobre el total proyectado de 955 Km. Este porcentaje se incrementa hasta el 24,91% considerando los 603 Km del corredor actualmente en servicio, más los 83 Km en ejecución del tramo Monforte del Cid-Murcia que ya ha solicitado la mayoría de ayudas posibles, pues tiene programada su inauguración en 2015.

Todo ello nos aproxima a la relevancia en la reducción de la ayuda europea. De confirmarse estas proporciones, (quedan por asignar las ayudas europeas del período 2014-2020 que serían para los 352 Km pendientes de entrar en servicio), se habría pasado aproximadamente de un porcentaje de ayudas del 50% en líneas AVE inauguradas en 2008, a un máximo del 25% en el Corredor de Levante. Esta reducción de un mínimo del 50% está en consonancia con la ya expresada del 65% para las ayudas europeas de este período al Ministerio de Fomento.

Respecto al *Presupuesto europeo 2014-2020* pendiente de aprobación por la Eurocámara, la financiación europea a través de los fondos FEDER y de la financiación para la Red Transeuropea de Transporte, a través del fondo CEF “*Instrumento conectar Europa*”, continuará haciendo una aportación positiva para determinadas regiones y ejes prioritarios por un importe estimado de unos 2.500 millones de euros (sin concretar todavía su destino pormenorizado).

En cuanto a los Fondos de Cohesión, España contará en este período para todo los sectores con un total de 25.028 millones de euros, un 28% menos que el período anterior. Por su parte el BEI, aplicando sus criterios de selección, podrá seguir desempeñando un papel fundamental en la financiación de infraestructuras de transporte en España, como ha venido haciendo en el pasado. En el marco de las políticas de crecimiento de la Unión Europea, su papel podría incluso verse reforzado a medio plazo¹⁰⁹.

4.1.2.3.- Agentes supervisores de las ayudas europeas.

El proceso para la obtención de ayudas europeas comienza con la solicitud de ayuda, que en el caso de la AVF y para los fondos FEDER y Fondo de Cohesión, ADIF presenta Proyectos en estado de desarrollo, en estadios de contratación y ejecución¹¹⁰. Una vez tramitada esta solicitud de ayuda con documentación complementaria¹¹¹, es remitida a la Dirección de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda, para que si procede haga su remisión a la Comisión Europea, encargada de conceder ayudas comunitarias a un proyecto determinado.

Una vez concedida la ayuda y finalizada la ejecución de la LAV, ADIF eleva certificación de que los gastos son elegibles, están realizados y pagados, y valorados según los indicadores principales del proyecto, a la Dirección de Fondos Europeos del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Esta Dirección elabora una declaración de gasto y tramita una solicitud de reembolso a la Comisión Europea.

En cuanto a los controles o auditorías, se efectúan sobre el proceso de contratación, la ejecución del proyecto y el cumplimiento de la normativa que les afecta. En todo proyecto cofinanciado, estos controles están realizados por diversos

¹⁰⁹ Plan de Infraestructura y Transporte 2012-2024 (PITVI), apartado 5.2.2 Financiación Europea.

¹¹⁰ La documentación incluye descripción del proyecto para el que se solicita cofinanciación, objetivos, indicadores técnicos principales del Subtramo, calendario previsto, costes del proyecto, integración ambiental, análisis económico y financiero, impacto sobre el empleo y coherencia con otras medidas financiadas por la UE.

¹¹¹ DIA, resolución del Ministerio de Fomento por la que se aprueba definitivamente el trazado y el Estudio Informativo, Certificado de no afección a la Red Natura 2000, planos y memoria del proyecto constructivo aprobado, anuncios de licitación y adjudicación en BOE y DOUE de los contratos y estudio de rentabilidad del Subtramo.

organismos, algunos europeos como la propia Comisión Europea, el Tribunal de Cuentas Europeo, y otros nacionales como la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, la Intervención General de la Administración del Estado y la Intervención Delegada¹¹².

Esquema 2. Agentes supervisores Fondos Europeos.

Fuente: ADIF (Datos procedentes de exposición interna).

¹¹² Así por ejemplo, durante el año 2011 según información publicada por ADIF con motivo de la Visita en 2012 de la Delegación del Parlamento Europeo, se realizaron 18 auditorías (8 de la Intervención Delegada, 5 del Tribunal de Cuentas Europeo, 1 de la Agencia TEN-T, 3 de la Comisión Europea, y la Auditoría de Cuentas Anuales de ADIF).

4.1.2.4.- Banca internacional financiadora de la AVF española.

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) es la institución de financiación a largo plazo de la UE, al servicio de políticas europeas definidas como objetivos comunitarios. Las redes de transporte constituyen una de sus prioridades dado el papel que desempeñan facilitando la integración económica y social de la UE, el libre movimiento de personas y bienes, y el desarrollo de las zonas menos favorecidas de la Unión.

Los protocolos entre el Ministerio de Fomento Español, el administrador ferroviario encargado de gestionar los préstamos (ADIF), y el BEI son acuerdos marco que fijan las cuantías, destinos, períodos de amortización e intereses a aplicar para la financiación convenida. La asignación del total de la cantidad de cada Protocolo se realiza por líneas de financiación distintas. Por último, cada proyecto o grupo de proyectos asignados a una línea de financiación requiere la firma de un préstamo independiente o disposición. En relación con la AVF, se han firmado tres protocolos cada uno con sus líneas de financiación y disposiciones de créditos.

Tabla 12. Préstamos del BEI a ADIF para AVF hasta diciembre 2011.

Datos en millones de euros

PROTOCOLOS ADIF-BEI	1 ^{ER} PROTOCOLO		2 ^º PROTOCOLO		3 ^{ER} PROTOCOLO		Total BEI	
	Previsto	Dispuesto	Previsto	Dispuesto	Previsto	Dispuesto	Previsto	Dispuesto
L.A.V. Madrid – Barcelona – Frontera Francesa	2.200	2.200					2.200	2.200
L.A.V. Madrid – Valladolid	500	500	750	750			1.250	1.250
L.A.V. Córdoba – Málaga	1.000	1.000					1.000	1.000
L.A.V. Madrid – Valencia			1.300	1.300			1.300	1.300
L.A.V. Madrid – Alicante – Murcia					1.030	870	1.030	870
L.A.V. Valladolid – Burgos – Vitoria					475	475	475	475
Conexión Atocha – Chamartín. Ampliación Estación Atocha. Cuadruplicación Torrejón de Velasco – Madrid					575	300	575	300
Sin asignar					2.920	0	2.920	0
TOTAL	3.700	3.700	2.050	2.050	5.000	1.645	10.750	7.395

VISITA DELEGACIÓN PARLAMENTO EUROPEO
20 de junio de 2012

Fuente: Euro parlamento

(<http://www.europarl.europa.eu/document/activities/cont/201206/20120628ATT47855/20120628ATT47855EN.pdf>)

El primero de ellos fue suscrito en octubre de 2002 con una cuantía de 4.000 millones de euros para financiar las líneas de AVF Madrid-Barcelona-frontera francesa, Córdoba-Málaga, y Madrid-Segovia-Valladolid. El segundo protocolo realizado en

2007 contó con 2.000 millones para las líneas Madrid-Segovia-Valladolid y Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (1.300 millones para el Tramo Madrid-Valencia reflejado en la tabla anterior).

En octubre de 2009 necesitando cumplir los objetivos de déficit del gobierno español, el ministro de Fomento José Blanco firmó un Acuerdo Marco para el tercer protocolo entre el Ministerio, Adif y el BEI (cuya vicepresidenta a partir de junio de 2010 fue la anterior ministra Magdalena Álvarez) conviniendo un préstamo de 5.000 millones de euros¹¹³ (el 5% del PIB) destinado para proyectos de construcción de distintas líneas del AVE en el período 2010-2015¹¹⁴.

Ilustración 7. Firma de la segunda disposición de créditos del 3º Protocolo BEI-ADIF el 14/10/2010.

Fuente: Ministerio de Fomento

(http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/GABINETE_COMUNICACION/NOTICI/AS1/2010/Octubre/101014-02.htm)

¹¹³ Información publicada en el diario Expansión el 25/20/2009 titulada “Blanco araña 5.000 millones del BEI para el AVE y ultima otro préstamo”.

¹¹⁴ Los proyectos que financiaba el BEI, según el protocolo establecido, se llevarían a cabo durante el periodo 2010 a 2015 y considera las siguientes infraestructuras: Líneas de Alta Velocidad Madrid-Badajoz (línea dirección Lisboa), Madrid-Alicante-Murcia y Valladolid-Burgos-Vitoria; la ampliación de la estación de Atocha y el nuevo túnel para alta velocidad Atocha-Chamartín, en Madrid; la construcción de la tercera y cuarta vías en la sección de alta velocidad entre Torrejón de Velasco y Madrid, y la Línea de Alta Velocidad Valladolid-Galicia, entre otras.

De ellos 900 millones de euros fueron comprometidos para el corredor de levante (línea Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia), con una primera disposición de 500 millones en junio de 2010 (específica para la llegada a Alicante y Murcia), y otra segunda disposición de 200 millones en octubre de 2010¹¹⁵.

También, aunque no de modo específico para la financiación de la AVF española, la administradora ADIF ha acudido a entidades bancarias europeas de carácter privado. Así en 18/09/2013 su presidente, Gonzalo Ferré, y los responsables de Société Générale, Crédit Agricole, Caixabank, BBVA, BNP Paribas y Santander, firmaron un préstamo sindicado por 890 millones de euros. También, ha comenzado a acceder al mercado de capitales, mediante la emisión de deuda.

¹¹⁵ Nota de prensa de Fomento de fecha 14/10/2010.

4.1.2.5.- Parlamento Europeo e integración urbana de la AVF.

Con motivo de los recientes proyectos de integración de la AVF y sus modificaciones, en algunas ciudades españolas¹¹⁶, se ha producido una activación de los grupos parlamentarios europeos desde plataformas ciudadanas para elevar al Parlamento de la UE cuestiones relacionadas con los mismos. Una de las primeras intervenciones de eurodiputados en el Parlamento Europeo en relación con el proceso estudiado en Murcia, se debe a los contactos previos de la *Plataforma Pro soterramiento* con el diputado de Unión Progreso y Democracia, Francisco Sosa Wagner. En sesión de 13 de noviembre de 2013 este diputado planteó a la Comisión Europea la pregunta sobre *qué acciones están previstas para que el Corredor Mediterráneo y las LAV relacionadas, no generen un problema urbanístico y social en la Región de Murcia, dando así cumplimiento a las políticas de cohesión europeas*.

Ilustración 8. Encuentro Eurodiputado UPyD - P. pro soterramiento, origen pregunta parlamentaria 13/11/2013 sobre integración AVE Murcia.

Fuente: Unión Progreso y Democracia (<http://weblogs.upyd.es/europa/2013/11/13/sosa-wagner-pregunta-a-la-comision-europea-por-las-acciones-planeadas-para-el-corredor-mediterraneo-y-el-soterramiento-del-ave/>).

Ya que parte de las obras están cofinanciadas a través de los fondos FEDER (con partidas de 28,5 millones para la plataforma y vía de acceso a la capital, y 67,6 millones para el suministro, montaje e instalaciones correspondientes), la paralización o modificación de estas obras cuestionaría el cumplimiento del Reglamento comunitario por el que se establecen las disposiciones generales para estos fondos, que establece la importancia de un desarrollo urbano sostenible.

La respuesta a esta cuestión planteada por el parlamentario Francisco Sosa Wagner, fue contestada por comisario europeo de Política Regional, Johannes Hahn, en el sentido de que las autoridades españolas no habían solicitado formalmente ninguna

¹¹⁶ Estos fenómenos se han experimentado en las ciudades de Loja, Granada y Murcia, en los años 2013-14.

cofinanciación para el acceso a la ciudad de Murcia de la línea de AVF¹¹⁷. En mayo de 2014, la candidata número dos al Parlamento Europeo de esta formación política, Doña Maite Pagazaurtundúa visitó los barrios de Santiago el Mayor y El Carmen, junto a los concejales de UPyD y representantes de la Plataforma. En la misma, conoció de primera mano el problema que *supone la barrera artificial de las vías del tren a su paso por la capital, comprometiendo la expansión, infraestructuras y progreso de un amplio sector del municipio más allá de los barrios cercanos a las propias vías*¹¹⁸.

Ilustración 9. Encuentro candidata eurodiputada UPyD - P. pro soterramiento el 04/05/2014.

Fuente: Portal oficial UPyD Murcia (<http://weblogs.upyd.es/murcia/2014/05/encuentro-entre-maite-pagazaurtundua-numero-dos-de-upyd-al-parlamento-europeo-y-la-plataforma-pro-soterramiento/>).

Un encuentro más reciente, ya constituido el nuevo parlamento europeo resultante de las elecciones europeas de mayo de 2014, fue el tenido entre representantes de la mencionada plataforma y la eurodiputada por Cartagena de Podemos D. Lola Sánchez. Realizado en el paso a nivel de Santiago el Mayor. La eurodiputada recogió la propuesta de denunciar en el parlamento el mal uso de los fondos FEDER con los que se cofinancia el AVE, y que según su reglamento deben facilitar la movilidad de los ciudadanos.

¹¹⁷ Información recogida por nota de la agencia Europa Press de fecha 13/01/2014 titulada “Comisión Europea confirma a UPyD que autoridades no han solicitado ninguna cofinanciación para acceso AVE a Murcia”.

¹¹⁸ Información publicada en portal oficial de la formación UPyD el 04/05/2014 titulado “Encuentro entre Maite Pagazaurtundúa, número dos de UPyD al Parlamento Europeo, y la Plataforma Pro Soterramiento”.

Ilustración 10. Encuentro eurodiputada Podemos - P. pro soterramiento el 19/09/2014.

Fuente: Web abriendo las puertas de Europa

(<https://abriendolaspuertasdeleuparlamento.files.wordpress.com/2014/09/dsc00263.jpg>).

En este encuentro, manifestó su compromiso de dar *la cara por los barrios murcianos en el Parlamento Europeo para que respondan ante las irregularidades cometidas con los fondos FEDER. Además con el último proyecto que se quiere llevar a cabo y que pagaremos entre todos nosotros, aparte de eliminar la mayor parte del soterramiento de las vías, se van a separar aún más los barrios, ya que pretenden colocar unas vallas de cinco metros de altura que separan las calles de las vías férreas, haciendo imposible que Murcia se desarrolle como una ciudad capital que es y que debe unir sus zonas en vez de aislarlas.*

En esta línea de contactos, el 05/11/2014 Soledad Cabezón, coordinadora del GP Socialista en la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo, e Inés Ayala, miembro de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, mantuvieron un encuentro con el representante de la *Plataforma pro-soterramiento*. En la misma se propuso solicitar a la Comisión, la revisión del proyecto de llegada del AVE a Murcia en superficie por acogerse en su financiación a ayudas europeas, estimando conveniente la elevación para su estudio de esta solicitud.

La actuación de la Comisión para los casos en los que se aceptan peticiones dirigidas a este órgano, consiste en estudiar la documentación de la solicitud, e invitar al peticionario a que explique su solicitud ante los parlamentarios y ante un miembro de la Comisión, pidiendo a las administraciones implicadas toda la información necesaria para determinar si se ha dispuesto correctamente los fondos europeos que se solicitaron.

Ilustración 11. Encuentro eurodiputadas Izquierda Plural - P. pro soterramiento el 04/11/2014.

Fuente: Portal el pajarito (<http://elpajarito.es/region/184-ferrocarril/10021-iu-estudia-si-traer-el-ave-a-murcia-sin-soterrar-incumple-la-normativa-de-la-ue.html>).

Otras reuniones llevadas a cabo por esta plataforma han sido las reuniones con los europarlamentarios Maite Pagazaurtundúa de UPyD, Ángela Valina y Marina Albiol del GP Izquierda plural, y Florent Marcellesi de Equo-Compromís. Respecto de la primera de ellas, tenida el 03/11/2014 en Bruselas con Joaquín Contreras presidente de la plataforma Pro-soterramiento, se trató el uso de fondos FEDER que se estaría haciendo para la llegada e integración urbana de la alta velocidad a la capital en superficie, *algo que rompería todos los convenios firmados para ello y además no contaría con la pertinente declaración de impacto ambiental*¹¹⁹.

Así, se sentaron las bases para la presentación por parte de UPyD de un escrito ante la Comisión Europea. En dicho escrito, se plantea si considera pertinente llevar a cabo una investigación sobre el uso del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para la llegada del AVE a Murcia en superficie, y plantea la pregunta de qué consecuencias podría tener a efectos de la Comisión dicha investigación. (Esta investigación a la que se hace referencia se inició en los tribunales de Murcia a principios de 2014, a petición de la Plataforma Pro-soterramiento y se encuentra analizada en capítulo 4.2.2.2. *Agentes Locales de la Metrópoli de Murcia y LAV* de esta Tesis).

¹¹⁹ Declaraciones publicadas en agencia Europa Press, el 07/11/2014 en nota de prensa “UPyD pregunta a la Comisión Europea si cree pertinente investigar el uso de fondos FEDER para llegada AVE en superficie”.

Ilustración 12. Encuentro eurodiputada UPyD - P. pro soterramiento 03/11/2014.

Fuente: Portal UPyD (http://weblogs.upyd.es/murcia/wp-content/uploads/sites/50/2014/11/UPyD-Murcia_Joaquin-Conteras_Maite-Pagaza_03.11.14.jpg).

Todos estos encuentros con parlamentarios europeos por parte de este agente local social (Plataforma Pro-soterramiento) tenidos lugar en los dos últimos años del proceso 2013-2014, son el resultado de su amplia y extensa actuación en defensa del proyecto de integración urbana en la ciudad de Murcia, inicialmente convenido con los agentes públicos en 2006. Representa sin embargo, el estadio final de un aprendizaje estratégico sobre la acción, según la teoría de Bateson, y también de acuerdo con la teoría de las dimensiones del poder de dominio Lukesiano.

Efectivamente, el uso de fondos europeos para la cofinanciación de las obras de esta integración, ha sido utilizado por este agente social para cuestionar ante sus responsables, los cambios sufridos por el proyecto y su supuesta inadecuación para acogerse a ellos. Acerca de esta posibilidad, el acuerdo del Consejo de Ministros del 14/06/2014, sobre la Licitación de las obras de accesos a Murcia y la permeabilización del trazado ferroviario recogido en apartado de esta Tesis Anexo Documental, manifiesta *que serán cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)*, aunque formalmente esta solicitud todavía no se haya tramitado.

De esta forma, se asegura este agente social unas complicidades de poder estructural (el del parlamento europeo) sobre cuestiones que hubiesen quedado fuera de debate, caso de no actuar con esta estrategia. Esta iniciativa deviene tras una situación de doble bucle en la que el agente ya ha utilizado otras estrategias al alcance en su esfera de actuación para abrir el proceso y romper el poder de dominio impositivo.

4.1.2.6.- Dinámica relacional.

La Comunidad Europea, agente supranacional compuesto por diversos organismos actuantes en este proceso, ha desempeñado un papel importante desde la pertenencia de España a la misma con la entrada en vigor de su Tratado de Adhesión en 1986. Este continente europeo en el que España se integró presenta la región más urbanizada del mundo, con un sistema urbano muy diverso, compuesto por grandes áreas metropolitanas y una constelación de ciudades medianas y pequeñas, entre las que se encuentran las estudiadas en esta Tesis.

Uno de los cuatro factores de la política europea que tienen que ver con este sistema urbano¹²⁰ es su impacto diferencial sobre el territorio. (Los otros tres interrelacionados con el anterior son: la terciarización de la economía urbana, las nuevas migraciones y las nuevas tecnologías de la información y comunicación).

En esta política cabe citar según la autora BELIL *el impacto de la construcción de grandes infraestructuras como el tren de alta velocidad o los puentes y túneles, sobre el posicionamiento relativo de diversas áreas urbanas europea*. De entre las primeras LAV europeas destaca la que se inauguró en 1981 para conectar el triángulo París, Londres y Bruselas pasando por Lille. Su influencia en la transformación de esta región urbana transfronteriza fue decisiva. Este sistema urbano europeo de gran estabilidad, se está viendo ya afectado en las posiciones relativas de sus ciudades por la infraestructura. Como consecuencia de la nueva accesibilidad sus metrópolis han de incorporar la competitividad urbana a sus estrategias.

Las ayudas europeas para determinadas carencias de España iniciadas en 1989, junto con la planificación de la Red Transeuropea de alta velocidad en 1999, permitió a nuestro país beneficiar su red de AVF, constituyendo a la CE en un agente más a tener en cuenta en este proceso. Así, la política común sobre transporte y más en concreto de la alta velocidad ferroviaria ha ocupado los intereses europeos y el apoyo económico a España para conseguir su conexión y convergencia.

El interés de la CE como agente puede enmarcarse por tanto en el de “interés general” para el conjunto de estados miembros: la funcionalidad de la infraestructura y la competitividad de sus territorios. En especial la consecución de un sistema de transporte que permita en poco tiempo el desplazamiento de sus ciudadanos hacia el centro europeo donde se encuentran los órganos políticos de la CE, y que las regiones periféricas como es el caso de España, no lo sea tanto en la práctica gracias a la AVF.

¹²⁰ Mireia Belil, “El sistema urbano europeo: características básicas”, citado en Borja, J. “La ciudad conquistada”, pág. 57-58.

Ilustración 13. Efectos TAV sobre distancias en horas de viaje desde el centro de Europa en 1993 y 2010.

Fuente: Spiekermann y Wegener, (citados por GUTIERREZ PUEBLA, 2004).

La peculiaridad del Corredor de Levante de AVF estudiado en esta Tesis en relación con este agente estriba en que, si bien ha estado planificado en la RTE-T, a diferencia de otros corredores de ejecución anterior, su financiación ha coincidido con la asignación de menores recursos a España debido a la ampliación de la CE a otros países europeos pasando de porcentajes de casi el 50%, a menos del 25%.

Esta situación, unida a la crisis española experimentada especialmente a partir de 2010, y a que la mayoría de los tramos este Corredor de Levante se han ido ejecutando tras 2007, ha provocado una demora en su programación, y una mayor participación de la CE a través del BCE para la emisión de préstamos bancarios a esta infraestructura, como ha quedado detallado, también para las ciudades de Murcia y Cartagena.

En cuanto a las obras de las integraciones urbanas y el tramo Murcia-Cartagena, dado su estado actual de tramitación, por ahora la CE solo puede prestar su apoyo en la medida en que la administración central española de trámite a la solicitud de fondos para su ejecución, sea aprobada dicha solicitud, y se liberen estas cantidades tras la finalización de las fases financiadas. Igualmente, caso de necesitar préstamos bancarios para ello y así se conviniera, la CE pondría a disposición de España los servicios del BCE.

Se observa en las estrategias promovidas por los agentes sociales locales en su relación con los grupos parlamentarios del Consejo Europeo, un ejemplo de uso de la tercera dimensión de poder y nivel de aprendizaje según Luke, y Bateson respectivamente, (captación de influencias decisivas del sistema) confirmando las hipótesis de la Teoría dinámica del poder y aprendizaje en el proceso de planeamiento.

4.1.3.- Agentes de ámbito nacional comunes a las dos metrópolis.

4.1.3.1.- Administración General del Estado en AVF; recorrido histórico.

El papel de la administración central española, a través de su **Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA)**, tuvo su primer plan de ordenación del ferrocarril en el año 1981, con el gobierno de la UCD denominado *Plan General de Ferrocarriles*. Sin embargo, no llegó a implantarse ya que al año siguiente el gobierno de la nación se renovó con la victoria electoral del PSOE.

La red de alta velocidad aparecerá en el siguiente plan nacional, con la aprobación en 1987 del *Plan de Transporte Ferroviario (PTF)*, un año después de hacerse efectiva la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea, aunque no como línea programática. Proyectado hasta el horizonte del año 2000, dio prioridad a la accesibilidad de Andalucía desde el centro peninsular, posibilitando la inauguración en 1992 de la primera línea de AVE Madrid-Sevilla con ancho internacional y a la conexión con Francia¹²¹, viendo el comienzo de la línea Madrid-Barcelona.

El PTF dio por finalizada su vigencia, cuando en marzo de 1994 se aprobó el *Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI)*. Contaba con una apuesta importante en la alta velocidad ferroviaria, como modo de hacerla más competitiva en largas distancias frente a otros modos de transporte, como el de carretera o avión. Incluyó nuevas líneas AVE como Zaragoza-Donostia-Frontera Francesa, y por primera vez se incluyó el Corredor de Levante con la línea Madrid-Valencia.

Sin embargo, prescindía de Albacete como nodo conector, al continuar hacia Alicante con la tecnología de velocidad alta, y hasta Murcia con el EUROMED (velocidad 200/220 km/h). Entre Albacete y Murcia mantenía la ausencia de electrificación permitiendo la línea convencional para velocidades de 160 km/h. El Arco Mediterráneo Barcelona-Murcia también figuraba pero sólo en velocidad alta.

Con la revalidación en marzo del 2000 del Gobierno del PP, ya con mayoría absoluta, la continuidad del PTF se agota al aprobarse ese mismo año el *Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 (PIT)*. Este plan fue el primero en que las inversiones en AVE superaban al resto de transportes en un 45% con 7.200Km de red, y apostaba por incluir en ella los desplazamientos regionales frente a los de largo recorrido, conectando Madrid con todas las capitales de provincia en menos de 4 horas de duración. Además de la creación de nuevos corredores de AVE, aparecía por primera vez vinculado, el corredor de Levante con el Arco Mediterráneo.

¹²¹ Tras la adhesión de España a la CEE en marzo de 1985, y hacerse efectiva en enero de 1986, el Consejo de Ministros del 09/12/1988 acordó declarar prioritaria la conexión del AVE con Francia.

Mapa 13. Red ferroviaria de AV, Plan Infraestructuras de Transporte PIT 2000-2007.

Fuente: ADIF, Ministerio de Fomento.

(<http://www.ferropedia.es/mediawiki/images/thumb/5/5c/PIT2000-07.jpg/500px-PIT2000-07.jpg>).

En relación con la Región de Murcia, la actuación del **Ministerio de Fomento** (nueva denominación del anterior MOPTMA) se remonta a los comienzos del debate en los años 1999 y 2000 acerca del posible trazado de la velocidad alta ferroviaria. Descartada la velocidad alta como mejora, a finales de 1999 dio a conocer un Estudio Informativo del Corredor de Levante (servicio Madrid con Cuenca, Castellón, Valencia, Albacete, Alicante y Murcia) con seis alternativas, de las cuales cinco tenían el acceso a Murcia por Novelda y la sexta además, contaba con otro directo desde Albacete¹²².

Fruto de ese debate y de posteriores negociaciones, el 8 de enero de 2001 se estableció el llamado “*Pacto de Murcia*”, un acuerdo¹²³ entre el Ministerio de Fomento, y los presidentes de las Comunidades Autónomas afectadas por el Corredor de Levante (Madrid, Castilla-La Mancha, Valencia y Murcia), por el que se adoptó en el trazado el acceso a Murcia por Novelda.

¹²² Esta opción denominada F aseguraba la conexión directa Albacete-Murcia y un recorrido total a Madrid de 415 km con un tiempo de 1 hora 35 minutos, sin embargo suponía una inversión intermedia entre las cinco planteadas sin implicar una mejora sustancial de viajeros estimada, por lo que fue descartada.

¹²³ El contenido de este acuerdo fue informado por el Ministro a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados en comparecencia de 26/02/2001, siendo coincidente con la solución C del Estudio del Ministerio, que suponía menores presupuestos, longitud de vía, y problemas medioambientales, y que ofrecía un tiempo de viaje entre Madrid y Murcia de 1 hora y 55 minutos.

Ilustración 14. Acuerdos establecidos en el Pacto de Murcia el 08/01/2001.

Fuente: Elaboración propia sobre nota informativa Ministerio de Fomento de fecha 08/01/2001.
(<http://www.mfom.es>).

Junto con este Pacto de Murcia, el ministerio de Fomento en la segunda legislatura del PP, (período 2000-2004, presidido por **Francisco Álvarez-Cascos**) aunque acometió las obras de numerosos corredores del AVE, solo pudo inaugurar en octubre de 2003 el tramo Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Lérida, primer paso para la conexión con Francia. A pesar de que el PIT carecía de memoria económica y evaluación presupuestaria, se estima que *fueron 5.000 millones de euros/año los invertidos hasta 2003, y hubiesen sido necesarios 25.000 millones de euros/año hasta 2007 para lograr sus objetivos*¹²⁴.

En cuanto a las primeras experiencias de integración urbana del ferrocarril, en el período de este plan PIT, comenzó la primera generación de convenios con ocho ciudades: Zaragoza, Gijón y Logroño en 2002 y Barcelona, Valladolid, León, Valencia y Alicante en 2003. En todas ellas los convenios incluían la creación de una sociedad interadministrativa, encargada de la coordinación y gestión de los proyectos y obras necesarias, apostando por soluciones técnicas soterradas.

Con el regreso en 2004 del PSOE al Gobierno de España, la nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia se

¹²⁴ Declaraciones del Ministro José Blanco en su comparecencia de fecha 19/05/2010 ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, analizando como antecedentes al nuevo plan el anterior PIT.

integra en el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* del Ministerio de Fomento (PEIT) para los años 2005-2020, con una inversión total de 248.900 millones de euros.

Mapa 14. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte PEIT 2005-2020.

FIGURA 26. Red de ferrocarriles, Horizonte 2020

Fuente: ADIF, Ministerio de Fomento (Figura 26, Red ferrocarriles horizonte 2020 PEIT).

Según este plan, se retoca el objetivo de Alta Velocidad con el de *Altas Prestaciones*, (se reduce la velocidad prevista, permitiéndose el tráfico mixto con pasajeros y mercancías) recibiendo 83.450 millones de euros, el 69% de las inversiones del Plan destinadas al ferrocarril y proyectando 9.000Km de trazado. Se establecen líneas de acción en el ámbito urbano para la Administración General del Estado (AGE), destacando los Planes de movilidad sostenible, la reforma de los mecanismos de concepción de las actuaciones infraestructurales en las ciudades, y la optimización de la actuación pública en la ciudad. Todo ello, a través de operaciones urbanas de regeneración en las que se trata de primar terrenos e infraestructuras de titularidad pública del ámbito del Ministerio de Fomento.

Por tanto, el PEIT es el primer plan en el que se regula la integración urbana ya iniciada en el período de vigencia del anterior plan. Adquiere toda su relevancia en su apartado 6.9.3.2 *Actuaciones en la Red Arterial Ferroviaria y estaciones*, pues desvela la posición de este agente estudiado, reproduciéndose de modo íntegro su contenido:

6.9.3.2 Actuaciones en la Red Arterial Ferroviaria y estaciones.

*El desarrollo de las ciudades españolas y la evolución del sistema ferroviario han generado tensiones crecientes, no solo en lo referente a la seguridad, sino también en cuanto a la calidad del medio ambiente urbano. El ferrocarril ha emprendido un proceso de modernización que reforzará en el futuro su papel en el transporte metropolitano y de media y larga distancia. Se trata de una oportunidad para **recuperar el ferrocarril y sobre todo sus estaciones como foco de atracción y centralidad urbana**. Por otra parte, esta modernización de ferrocarril hace innecesarias instalaciones obsoletas que responden a formas de explotación ya anticuadas, y que, **dada su posición privilegiada y su extensión, abren la posibilidad a la ejecución de operaciones de gran calado en la trama urbana**.*

*Ante esta situación, se están generalizando las **propuestas** para mejorar la integración del ferrocarril en la **mayor parte de las ciudades españolas**, presentándose un amplio abanico de posibilidades técnicas de actuación, de complejidad, coste e implicaciones urbanas y ferroviarias variadas: desde el soterramiento a la modificación de la rasante ferroviaria, el retranqueo de estaciones término o variantes de trazado. En el extremo opuesto del posible abanico de actuaciones se sitúan las soluciones puntuales: liberación de terrenos ferroviarios en desuso, la construcción y adecuación de pasos, la ejecución de viales de borde, el cubrimiento de trincheras, la colocación de barreras acústicas o cerramientos.*

*Las **operaciones de integración ferrocarril-ciudad** son una oportunidad para la ciudad y para el sistema ferroviario: para la primera porque permite actuar sobre zonas en general muy centrales; para el segundo, porque **permiten insertar el ferrocarril en el sistema de movilidad urbana y metropolitana, reforzando la intermodalidad** y su atractivo para los usuarios. Estas operaciones deben insertarse, por tanto, **dentro de un modelo de ciudad compartido entre las Administraciones competentes**. **El Ministerio de Fomento se compromete a colaborar activamente con el resto de administraciones en el desarrollo de estas operaciones**, en calidad de responsable de las infraestructuras ferroviarias con el propósito de encontrar **soluciones atractivas para el futuro de la ciudad**, eficientes para la intermodalidad del sistema de transporte y **equilibradas desde el punto de vista de la financiación de cada uno de los agentes implicados**. El planeamiento y la gestión urbanística debe ser la principal herramienta de integración de las instalaciones ferroviarias o de los futuros desarrollos urbanos de su entorno.*

*Queda patente la necesidad de que las soluciones planteadas para la **integración sean financiables dentro de este esquema de actuación y proporcionadas a los objetivos planteados**. De ahí la importancia que en este tipo de operaciones tiene la concertación y colaboración entre las diversas administraciones implicadas, tanto para consensuar la solución a adoptar como para trabajar en su desarrollo aunando los diferentes ámbitos de competencias. En función de su complejidad, el estudio de la operación **puede exigir diferentes grupos de trabajo conjuntos**, integrando aspectos no solo ferroviarios y urbanísticos, sino de los múltiples aspectos que se asocian a las operaciones de regeneración urbanística, para colaborar en el diseño de la solución final, tanto **desde el punto de vista técnico como de la futura gestión y financiación**.*

*Las fórmulas de formalización y gestión son variadas, en función de los objetivos y complejidad de la actuación. En los modelos **más sencillos, el mismo Convenio puede establecer la subdivisión de la actuación en partes** que ejecutan directamente cada una de las Administraciones en virtud de sus competencias, con cargo a sus presupuestos. **En otras actuaciones puede crearse una Sociedad Anónima no estatal**, de carácter instrumental, que realice trabajos de regeneración urbana. En cualquier caso, el criterio general del Ministerio es el aportar a la operación (directamente o a través de las instituciones ferroviarias dependientes del Ministerio) la **inversión necesaria para lograr los objetivos incluidos en su planificación ferroviaria y el suelo de su titularidad** que resulte innecesario para la explotación con la nueva ordenación. Estos recursos deben contribuir **también a los objetivos de la política de vivienda del Gobierno**.*

Así mismo, en el punto 6.9.4.3. Operaciones Concertadas del mismo documento (PEIT) aborda la posibilidad de conciertos para las operaciones urbanas de esta integración:

Algunas actuaciones en ciudades pueden calificarse de “singulares” en función de:

- *La complejidad del sistema urbano en el que se actúa.*
- *La importancia que la actuación puede tener para el desarrollo urbano futuro de la ciudad, en razón de su localización, funcionalidad, potencial de regeneración urbana...*
- *La capacidad de movilización de agentes e inversiones de carácter público y privado.*
- *Su potencial para mejorar significativamente el posicionamiento de la ciudad sobre la que se actúa en el ámbito nacional, europeo o mundial.*
- *Su capacidad de “arrastre” o articulación con otras políticas urbanas de carácter social, económico o ambiental, dentro de procesos de “regeneración urbana”.*

*La implicación de la AGE en la concepción y desarrollo de este tipo de actuaciones se justifica en cuanto a la necesidad de **reforzar el carácter unitario de la actuación pública, destacar su interés como “Operación de Estado” y mejorar la eficacia en el desarrollo de proyectos de, en general, gran complejidad, plazo y presupuesto.** La viabilidad de estas operaciones obligará a establecer un **ente de gestión concertada, capaz de actuar con la suficiente rapidez y flexibilidad tanto en el ámbito puramente inmobiliario como en el desarrollo de los diversos programas sectoriales asociados.***

*La experiencia pasada muestra que las grandes infraestructuras de transporte en la ciudad son uno de los componentes de estas actuaciones: de ahí la **necesidad de que el Ministerio de Fomento actúe** en estos casos de manera específica, **superando un planteamiento excesivamente sectorial o funcional** de su intervención.*

Ilustración 15. Reparto de inversiones en ferrocarril del PEIT.

Fuente: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, 2005-2020. PEIT.

De acuerdo con estos criterios de intervención y utilización de la herramienta del ente de gestión concertada, en el período de vigencia de este PEIT (destinaba 2.400 millones para la integración urbana, ver imagen anterior) desde el 2005 hasta el 2011, se generalizó esta práctica. Así se sumaron a este modelo una segunda generación de

convenios para la integración urbana del ferrocarril con seis ciudades más: en 2006 Murcia y Cartagena, en 2008 Palencia y Granada, en 2010 Almería y Vitoria, y en 2011 las ciudades gallegas¹²⁵.

Los Ministros de fomento en este período 2004-2011, Magdalena Álvarez en la primera legislatura del PSOE y primer año de la segunda, desde 2004 hasta 2009, y en los restantes años de la segunda legislatura, José Blanco desde abril de 2009 hasta diciembre de 2011, sumaron entre ambos la puesta en servicio de más de 2.000 kilómetros de AVE.

En la gestión de **Magdalena Álvarez**, se puede citar la creación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la inauguración de numerosos tramos de AVE. La aparición ADIF, como nueva entidad pública empresarial fue consecuencia de la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario, comenzando a funcionar el 01/01/2005. Desde entonces RENFE fue sustituida por ADIF como la responsable de la construcción de las infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, siendo administrador de las infraestructuras de su titularidad (incluidas las que gestionaba el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE hasta su creación) y de las que se le encomienden mediante convenio.

Respecto a los tramos inaugurados, muchos de ellos iniciados en el período anterior, fueron: en diciembre de 2004 el tramo Sevilla-Córdoba, en abril de 2005 el tramo Madrid-Zaragoza-Huesca, en noviembre de 2005 el tramo Madrid-Toledo, en diciembre de 2006 el tramo Lérida-Tarragona y Córdoba-Antequera, en diciembre de 2007 el tramo Córdoba-Antequera-Málaga, y Madrid-Segovia-Valladolid, y por último, en febrero de 2008 Tarragona-Barcelona.

Tras sus cuatro primeros años de trabajo, en comparecencia en la Comisión de Fomento de la Cámara del Senado el 26/06/2008 describía el estado del Corredor de Levante y del Corredor Transversal-Sur donde se encuentra el tramo Murcia-Almería con las siguientes palabras:

*Como he dicho, en cuanto a grandes ejes, les puedo hablar de Madrid-Levante, que será el primero que pongamos en servicio; también las ciudades de Cuenca, Albacete y Valencia; todo el tramo Albacete-Alicante —excepto el nudo de La Encina y un pequeño tramo a la entrada de Alicante, cuya obra vamos a licitar próximamente— se encuentra en obras, lo mismo que en **Alicante y Murcia desde Monforte del Cid** y Elche, y en cuanto al resto del trayecto estamos redactando y a punto de terminar el proyecto para licitar las obras en breve plazo (.../...)*

*Tenemos un nuevo corredor, el Transversal del Sur, que une la frontera portuguesa con Murcia a través de Andalucía: Faro, Huelva, Sevilla, Córdoba, Granada, Almería y Murcia; los tramos de este corredor están en distinto nivel de ejecución, quizá el más avanzado sea Antequera-Granada; también está en obras parte del Algeciras-Ronda y estamos trabajando en los proyectos del Antequera-Ronda y **Murcia-Almería**; estamos esperando la*

¹²⁵ Al igual que el caso de Granada y Almería, en las ciudades gallegas (Orense, Vigo, Lugo, Ferrol, Santiago, y La Coruña) el acuerdo fue con la figura de protocolo directo entre Ministerio-Ayuntamiento, sin generar sociedad de gestión para la integración.

obtención de la DIA para el Sevilla-Huelva para elaborar los proyectos y comenzar las obras; y el de Granada-Almería se encuentra en redacción del estudio informativo.

En cuanto al estado de la integración urbana en ese año de 2008, comienzo de su segunda legislatura, se explicaba la ministra del siguiente modo:

Un tema a destacar por su complejidad e importancia es precisamente la llegada del AVE a las ciudades, es decir, la integración urbana de la alta velocidad. Me refiero a la complejidad no solo de las obras sino a los acuerdos siempre tripartitos entre los ayuntamientos, la comunidad autónoma y el Gobierno de España, de modo que se tarda más en lograr una solución conjunta para el acceso de la alta velocidad a las ciudades.

*Tenemos en marcha más de 50 en las distintas fases de estudio, proyecto y obra. Algunas les chocarán, porque si digo Málaga ustedes pensarán que ya ha llegado el AVE a esa ciudad. No obstante, está pendiente la parte correspondiente a cercanías. Zaragoza, Lleida, Girona tendrían una explicación distinta, aunque a ustedes les pueda sonar que están terminadas. Barcelona, Logroño, Valladolid, Valencia y León son las que resaltaría de estas 50. Por su parte, estamos redactando los proyectos de Alicante, Gijón, Vigo y San Sebastián. Y les diré también que estamos trabajando en la integración del ferrocarril en otras muchas ciudades: **Murcia, Cartagena**, Palencia, Lorca, Almería, Huelva, Granada, Cáceres, Mérida, Badajoz, Talavera de la Reina, Burgos, Granollers, entre otras.*

Al segundo ministro, **José Blanco** le correspondió en relación con la infraestructura del AVE las inauguraciones en 2009 de la línea Figueras-Perpiñán, en 2010 de las líneas Cuenca-Albacete, y Madrid-Valencia, y en 2011 la línea Orense-Santiago de Compostela-La Coruña. Sin embargo, el ambicioso PEIT de 2005 fue incumplido, tanto en su desarrollo como en la asignación de dotaciones económicas condicionadas por el comienzo de la crisis económica en 2009.

También en este año de 2009 se realizaron contactos durante algunos períodos semanales, entre el Ministerio y el secretario de la Consejería de Obras Públicas de la Comunidad Autónoma de Murcia, para que los recortes previstos fuesen los menos posibles para la Región. Se culminaron con la firma de un protocolo entre José Blanco y el presidente Valcárcel por el que se establecieron actuaciones prioritarias que no se verían afectadas por posibles recortes: la autovía con Valencia por el interior, y la línea del AVE.

A la crisis económica ya mencionada, se sumó a comienzos de 2010 diversos ataques especulativos contra el euro, y la deuda soberana de los países de la UE. Esta situación obligó al Gobierno de España a grandes inversiones para hacer frente a los mismos y a anticipar los objetivos de reducción del déficit de nuestro país. Se elaboró el *Plan de Estabilidad*, que implicaba la reducción del gasto público al 4% y un acuerdo de no disponibilidad de fondos. El agravamiento de la situación financiera y el deterioro profundo de la estabilidad de los mercados obligó en abril de 2010 a acciones individuales en cada país miembro.

Dada esta coyuntura, el Gobierno de España decidió ampliar la no disponibilidad de inversiones en el Ministerio de fomento con una reducción presupuestaria de unos 3.000 millones de euros por año hasta 2014, obligando a replantear todo el programa de inversiones trazado. Se contemplaron aplazamiento de licitaciones, demora de plazos de finalización de obras, suspensión temporal de actuaciones e incluso anulación de contratos en ejecución. En la Región de Murcia peligraban inversiones comprometidas por valor de 3.000 millones de euros, en especial la llegada del AVE a Murcia a través de la provincia de Alicante, con todos los subtramos adjudicados y con las obras iniciadas¹²⁶. Según las propias palabras de José Blanco en su comparecencia ante la Comisión de Fomento de la Cámara de los Diputados¹²⁷ al año de ocupar su cargo el 19/05/2010:

Es el momento de la racionalidad y de la austeridad. Nadie debe sentirse excluido de este esfuerzo de responsabilidad en los intereses generales. Este país ha vivido en los últimos quince años como si la expansión económica fuese inagotable, como si los ingresos coyunturales fueran estructurales. (.../...) Este año, con la llegada del AVE a Valencia, las seis ciudades de nuestro país con más de 500.000 habitantes estarán conectadas a la red de alta velocidad y casi la mitad de la población estará a menos de 50 kilómetros de una estación de esta red. (.../...)

Hemos hecho en diez años lo que otros países tendrían que hacer en veinte o en treinta años. Pero hay que tener claro que este nivel de avance no se puede mantener ante el nuevo contexto económico y financiero actual. Hemos demostrado más ambición de la que ahora podemos asumir. Con el cuadro presupuestario actual no se van a cumplir los objetivos fijados por el PEIT, que vamos a revisar. A partir de ahora, ni el enfoque ni las expectativas pueden ser las mismas. Vamos a ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras, priorizando únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias por su aportación a la competitividad de la economía o a la cohesión de nuestros territorios. Antes de construir más debemos sacar más provecho de lo que ya tenemos (.../...).

Si una infraestructura bien diseñada es un claro factor de productividad, también es cierto que si está infrautilizada es una rémora para el crecimiento. Como les decía, además de un nuevo enfoque, habrá un cambio de expectativas, ya nada volverá a ser como antes. Todos los que estamos aquí somos conscientes de que este nivel de inversión no se puede mantener; estamos revisando nuestra planificación. Sé que alcaldes y presidentes de comunidades autónomas, diputados y senadores de todos los partidos, todos los que estáis aquí y, por supuesto, también mi partido, van a expresar sentimientos de agravio. Probablemente nadie se quede contento, pero no es el momento para el victimismo. Es el momento de la racionalidad, del sentido común y de la responsabilidad.

Por todo ello, en esta segunda legislatura socialista fue diseñado en abril de 2010 y como enmienda al PEIT el *Plan Extraordinario de colaboración público-privada en Infraestructuras*, (PEI). Con una duración de dos años, una inversión de 17.000 euros y financiación público-privada¹²⁸, el 70% estaba dirigido al ferrocarril. Destinado a

¹²⁶ Información publicada en diario ABC en fecha 09/06/2010 titulada “Murcia no acepta que el AVE se retrase y los empresarios anuncian protestas”.

¹²⁷ Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados, IX Legislatura, Comisión de Fomento, 19/05/2010.

¹²⁸ Dadas las imposiciones de contención del déficit público a las que se vio sometido el Gobierno, este sistema estaba basado en la concesión, por la que se le abonaba concesionario un canon único para financiar la inversión inicial de la obra, el mantenimiento a partir del 2014 y a lo largo del período

proyectos en avanzado estado de tramitación, en la práctica solo consiguió licitar un tercio de las obras que había puesto en marcha porque el Ministerio de Economía y Hacienda impidió la licitación de varias de las actuaciones, informándolas desfavorablemente.

Entre las obras que se estudió incluir en el PEI cabe citar la *Variante de Camarillas*, o conexión directa Albacete-Murcia. Junto con esta variante, el ministerio y el presidente murciano Valcárcel acordaron el 24/10/2010 firmar un Convenio para la ejecución de estudios de desarrollo de las plataformas logísticas, dentro del *Plan Extraordinario de Impulso al Transporte de Mercancías por Ferrocarril*. Finalmente se acogieron en alta velocidad a este Plan la financiación de parte de la línea Madrid-Galicia con 2.330 millones, Albacete-Alicante con 446 millones, la línea Madrid-Extremadura con 3.830 millones y la construcción de la estación de Vigo con 181 millones¹²⁹. Así por ejemplo, la primera obra del AVE acometida con capital privado por un total de 280 millones de euros fue la adjudicación a finales de 2011 de la instalación y mantenimiento de los sistemas de señalización y telecomunicaciones de la línea Albacete-Alicante¹³⁰.

Ilustración 16. Encuentro ministro J. Blanco - Presidente Valcárcel el 24/10/2010.

Fuente: <http://pgestionadvapublica.blogspot.com.es/2010/10/impulso-en-las-infraestructuras-de.html>.

concesional de 25 o 30 años. Los concesionarios a su vez, ejecutaban las infraestructuras con créditos bancarios firmados mediante protocolos que garantizando su financiación (BEI, CECA, AEB e ICO).

¹²⁹ Información publicada en la revista Líneas de la empresa ADIF, número 53, mayo-junio de 2011.

¹³⁰ Según información de la agencia Europa Press publicada el 31/05/2012 titulada “El BEI concede un préstamo de 77,60 millones para construir la conexión AVE a Alicante”.

El último cambio de Gobierno Español en diciembre de 2011, con el retorno del PP, supuso un nuevo plan presentado el año siguiente¹³¹, el *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI)*, actualmente en tramitación. En el mismo se contempla un 39% de la inversión de transportes para el ferrocarril, e introduce la interoperatividad en alta velocidad¹³² y la sostenibilidad económica del sistema.

Este nuevo plan establece dos niveles de prioridad para la red de Alta Velocidad. El primer nivel, denominado prioritario para las obras en ejecución entre los que se encuentra el Corredor Mediterráneo, el Corredor Madrid-Galicia, el Eje Atlántico y la Y vasca. El segundo nivel, o secundario para el desarrollo de ejes con elevada potencialidad en captación de demanda vinculado a la rentabilidad de los mismos.

Mapa 15. Horizonte RTE-T según PITVI 2012-2024.

Fuente: ADIF, Ministerio de Fomento, Grafico nº 38 PITVI.

El PITVI incluye un apartado en el ámbito urbano específico para la Integración urbana del ferrocarril. Tras mencionar la obligada coordinación institucional del Ministerio de Fomento con Administraciones Autonómicas y Locales implicadas, pasa a analizar la situación de integración urbana en la alta velocidad y a proponer nuevos criterios de actuación, incluso con carácter retroactivo, afectando a los convenios ya establecidos:

¹³¹ Su Documento inicial para presentación institucional y participación pública vio la luz el 26/09/2012.

¹³² De acuerdo con el RD 1434/2010 de 5 de noviembre, sobre interoperatividad del sistema ferroviario.

En la última década, la construcción de la red de Alta Velocidad ha despertado expectativas de actuaciones de integración ferrocarril-ciudad de gran calado y enorme coste que se han generalizado en un gran número de ciudades españolas y que, en la coyuntura actual, es necesario replantear dada la inviabilidad económica de llevar a cabo muchas de las soluciones planteadas. Asimismo, han proliferado otro tipo de actuaciones no relacionadas con la llegada de la alta velocidad, pero que han requerido esfuerzos inversores muy elevados como la eliminación de ciertos pasos a nivel integrados en cascos urbanos y otras actuaciones de integración singulares.

No se trata sólo de un problema de financiación de las actuaciones, condicionada en general al planeamiento y la gestión urbanística, sino de las soluciones ferroviarias adoptadas y en muchos casos convenidas (soterramientos). Estos últimos no son necesarios para garantizar un buen servicio ni la funcionalidad de la red ferroviaria y por ello no son soluciones que se consideren, en general, en otros países de nuestro entorno económico.

En el PIVI se introduce una profunda revisión de la política seguida en los últimos años. Se establece que las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos, etc.) son obras de carácter urbanístico por lo que deberán ser asumidas directamente por las Administraciones Locales y Autonómicas competentes en materia de urbanismo.

Para cumplir con los objetivos de viabilidad en la integración de los trazados ferroviarios en las ciudades, se diseñarán soluciones que tengan garantizada su financiación por las administraciones competentes, partiendo del principio de que los aprovechamientos urbanísticos que pudieran atribuirse a los suelos ferroviarios que se revelen no necesarios para la explotación y queden desafectados, deberán utilizarse para la financiación y administración de las infraestructuras ferroviarias en sentido estricto. Con estos mismos criterios, se revisarán, y podrán eventualmente replantearse, las soluciones ya acordadas en algunas ciudades para redefinir la tipología, diseño, financiación y gestión de las soluciones a adoptar.

En cuanto a nuevas inversiones ferroviarias en red convencional, incluye la actuación de paso a ancho UIC en el Corredor Mediterráneo (Barcelona-Alicante-Murcia-Cartagena); la variante de Alcantarilla-Javalí Nuevo-Alguazas-La Torre de Cotillas, y la duplicación de vía y electrificación de Chinchilla-Murcia-Cartagena. En red de Alta Velocidad en el Corredor Mediterráneo (Algeciras-Frontera Francesa) incluye tanto la actuación Murcia-Cartagena, como Monforte del Cid-Murcia y Murcia-Lorca-Pulpí-Almería. Por último en otras actuaciones de alta velocidad figura la de Lorca-Granada.

En la dirección del Ministerio de Fomento la **Ministra Ana Pastor**, que sustituyó a José Blanco en esta cartera desde el cambio de Gobierno en diciembre de 2011 hasta el final de la legislatura, se caracterizó por su implicación en la alta velocidad ferroviaria, así como por su carácter “realista” en cuanto a la disponibilidad presupuestaria en un momento de especial crisis económica.

Respecto a su implicación, cabe citar, los exitosos intentos de exportar la tecnología española de la alta velocidad a otros países, en ocasiones como la de los

países del Golfo Pérsico apoyadas por las relaciones brindadas por el Rey Juan Carlos I. Pueden ser citados importantes contratos de construcción de líneas de alta velocidad ferroviaria como en 2012 la línea La Meca-Medina en Arabia Saudí (cuya inauguración está programada en 2016), o la oferta en otros países como la realizada en 2013 para la línea Río de Janeiro-Sao Paulo-Campinas en Brasil.

También llegó a conseguir contratos de colaboración tecnológica con Omán, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Bahréin. Para el futuro su ministerio se planteaba otras posibles ofertas, como la línea Moscú-San Petersburgo en Rusia, y en otros países como Turquía o EEUU.

Ilustración 17. La ministra A. Pastor y el Rey con la Delegación española en visita Países del Golfo 30/04/2014.

Fuente: Moncloa

(<http://www.lamoncloa.gob.es/ServiciosdePrensa/NotasPrensa/mfom/2014/300414transporteoman.htm>)

En cuanto a su carácter realista, por un lado ya en 2012 realizó toda una serie de cambios tarifarios para hacer más asequible el billete de AVE a todas las economías, lo que supuso un incremento importante en el número de viajeros, especialmente jóvenes, que eligieron la alta velocidad desde entonces. Este interés de Ana Pastor por hacer el AVE “lo más rentable posible” y su convencimiento de que “puede y debe ser competitivo y eficiente”, llevó a mediados de 2013 a que Renfe ofreciera descuentos de entre el 30% y el 70% en el precio de los billetes AVE en función de la ocupación y la antelación en la compra del mismo, con un sistema similar al que utilizan las aerolíneas¹³³.

¹³³ Información ofrecida por el diario El Confidencial en fecha 02/07/2013 titulada “Ana Pastor rebaja hasta un 70% los billetes de AVE si se compran con mucha antelación”.

Por otro lado, este “realismo”, le ha llevado en ocasiones a cuestionar abiertamente los proyectos de integración urbana ya iniciados cuando accedió a sus responsabilidades como Ministra de Fomento. Recogiendo la exposición del programa de su ministerio ante la Cámara del Senado¹³⁴ el 14/03/2012, a los dos meses de la formación de su gobierno, se reproducen sus comentarios a algunos casos sobre la integración urbana:

*No es posible en una ciudad de 80.000 habitantes hacer una nueva estación para el AVE y olvidar que la ciudad tiene, por ejemplo, a un kilómetro una estación de autobuses. (.../...) Buscaremos formas de integración del ferrocarril eficientes, más eficientes que las actuales en las ciudades. Nos hemos encontrado con que una parte importante de las sociedades de integración del ferrocarril en las ciudades están endeudadas hasta las cejas. Por ejemplo, en **Zaragoza esta sociedad** tiene una deuda de 400 millones de euros. (.../...)*

*Asimismo a través de la **sociedad Barcelona-Sagrera-Alta Velocidad** estamos trabajando, como saben, en la estación de Sagrera. Aquí se tiene prevista una inversión de casi 1000 millones, 795 de un lado más 255 millones de la disposición adicional tercera, si me permiten que utilice esta expresión. (.../...)*

*Comunidad Valenciana. La llegada del AVE a Alicante y a Castellón es prioritaria para el Gobierno, y por eso seguiremos trabajando; actualmente, de los 955 kilómetros de la línea de Levante solo están en servicio 438. Asimismo, la integración del ferrocarril en Valencia, a través de la **sociedad Valencia Parque Central**, y la integración del ferrocarril en Alicante, que se está realizando a través de la **sociedad Avant**. (.../...)*

*En cuanto a la **estación de Gijón**, otra modalidad que he encontrado, señorías —y sé que es muy tarde, pero se la tengo que contar—, es que, para hacer una estación, hacemos tres. Este es un nuevo método, desconocido para mí —también espero que se recoja la ironía—, que consiste en lo siguiente: yo tengo una estación, por ejemplo, **la de Vigo**, y, cómo va a llegar el AVE, lo primero que hago es tirar la estación que tengo; hago una estación provisional para que llegue el AVE del Atlántico, luego hago otra segunda provisional y luego una tercera, de 180 millones, que es la definitiva, o sea, ¡eficiencia económica! (.../...)*

*Primero, hay que valorar las estaciones que tengamos, porque lo importante es que llegue el AVE. Luego, cuando seamos ricos, a lo mejor hacemos estaciones de 600 millones, como alguna. Pero, desde luego, mientras que no seamos ricos, el AVE tendrá que llegar a muchos lugares... Hemos hecho dos cosas: en unos sitios hemos tirado las estaciones y en otros hemos creado las sociedades de integración, que están todas en quiebra, o casi todas. ¡Habría algún modo de hacerlo mejor! Fíjese, eso es eficiencia económica también. Por lo tanto, ha sido de desastre la gestión que se ha seguido hasta ahora en Asturias. No voy a hablar de la **Sociedad Gijón al Norte**. Suena muy bien Gijón al Norte, y es verdad que Gijón está al norte, pero han perdido el norte en la gestión, en la gestión de una infraestructura que es clave, en la que ha habido una desviación de más de 200 millones de euros.*

Refiriéndose en esa misma comparecencia a la situación de la Región de Murcia, lo hacía con las siguientes palabras:

En Murcia, en alta velocidad tenemos Murcia-Almería, en servicio provisional el tramo Sangonera-Librilla, 14,2 kilómetros en obras, 46 kilómetros en redacción del proyecto y 15

¹³⁴ Diario de sesiones del Senado X Legislatura, de fecha 14/03/2012, Comisión de Fomento.

kilómetros en estudio informativo para la integración en Lorca. También tenemos la actuación entre Monforte del Cid, Murcia y Cartagena, así como la línea entre Albacete y Murcia —la variante que conocen ustedes por Camarillas—; para poder ejecutar esta línea de alta velocidad se necesitan todavía 2051 millones de euros. Asimismo, se precisan actuaciones sobre 61 pasos a nivel. Y en el marco de Cercanías, estudiaremos las necesidades de Murcia tanto en las Cercanías de Renfe como en las que gestiona FEVE en Cartagena.

Desde finales de 2012, realizó ajustes en los costes de las nuevas estaciones para adecuarla a la demanda de los usuarios, siendo las de Vigo y Orense las primeras en ser afectadas. Planteó la disolución de las sociedades de integración ferroviaria de León y Palencia, así como, el saneamiento de la de Valladolid (con revisión del proyecto de Rogers), y aprobó en marzo de 2013 el *Plan de Racionalización de 24 nuevas Estaciones*¹³⁵, varias de la red AVE como las de Miranda del Ebro, o las de Medina del Campo y Otero de Sanabria en el corredor Madrid-Galicia.

Más avanzada su gestión, y al año de la anterior comparecencia, le correspondió a su Secretario Manuel Niño, acudir ante la Comisión de Fomento de la Cámara de Diputados el 20/03/2013, de la cual podemos destacar lo siguiente:

La integración del ferrocarril en la Región de Murcia, concretamente en las ciudades de Murcia y Cartagena, se está desarrollando a través de dos sociedades de integración constituidas, en las que participan los ayuntamientos respectivos, la Región de Murcia y el Ministerio de Fomento, a través de ADIF. Seguramente también conoce que el modelo de integración del ferrocarril en las ciudades con cargo a los aprovechamientos urbanísticos es un modelo que actualmente no es viable. Ustedes ya lo saben, pero algún dato les voy a dar a continuación. Este modelo, que en su momento, cuando se pensó, podía tener sentido, porque las circunstancias económicas y urbanísticas en este país eran otras, se basaba en que las sociedades tenían que buscar la financiación y endeudarse para realizar estas obras, tanto ferroviarias como urbanísticas, estableciéndose la devolución del crédito tras la venta de las parcelas que se obtenían de la operación. En la actualidad, como todos son conscientes, es difícil tanto la obtención de la financiación como la venta de las parcelas, lo que hace difícil la operación. Por este motivo, en los últimos consejos de administración de estas sociedades —me estoy refiriendo a las sociedades de Murcia— se ha acordado un plan de etapas para asegurar la llegada de la alta velocidad.

En el caso concreto de la ciudad de Murcia, se estableció una primera fase que asegurara la llegada en superficie a la estación del Carmen. Saben que este modelo es el que se ha utilizado en otras ciudades, como Valladolid, con la llegada del AVE, como Valencia, con la llegada del AVE, o como Palencia, cuando llegue el AVE a la ciudad. Posteriormente, hemos recibido la solicitud de la Región de Murcia de que la llegada de la alta velocidad se realice no en la estación del Carmen sino en una estación a ubicar a la entrada de la ciudad, en la zona conocida como Los Dolores. En la actualidad estamos estudiando esta propuesta de ubicar la estación en Los Dolores, propuesta que hemos recibido tanto del ayuntamiento como de la comunidad autónoma; la estamos analizando tanto desde el punto de vista de la planificación ferroviaria, como desde el punto de vista de la prestación del servicio y desde el punto de vista urbanístico.

¹³⁵ Información ofrecida por el diario León Noticias, de fecha 09/06/2013 titulado “El recorte de Fomento a cuatro estaciones para el AVE deja en el aire 26,7 millones”.

Además, hay que tener en cuenta, como todos conocen, el compromiso del Ministerio de Fomento para que el ancho UIC se pueda implantar en el corredor del Mediterráneo, lo cual tiene que permitir la llegada a Murcia y a Cartagena en 2016 y, dentro de Murcia, a la zona de Nonduermas, donde existe una estación de mercancías. Esto tiene también implicaciones para la ciudadanía. Por tanto, estamos finalizando el estudio de la propuesta y todavía no se ha tomado una decisión, insisto, decisión que el ministerio tiene voluntad de tomar conjuntamente con el ayuntamiento y con la comunidad autónoma. Quiero volver a referirme a lo que ya he dicho, al problema que actualmente están teniendo las sociedades de integración que estaban constituidas. Le daré un dato que supongo que habrá escuchado ya alguna otra vez, porque lo ha dicho de forma reiterada la señora ministra.

En este momento, las sociedades de integración tienen una deuda contraída con las distintas entidades de crédito de más de 1.000 millones de euros, que creo que es una cantidad suficientemente importante como para prestarle atención. Esta deuda hay que pagarla según vaya venciendo —por cierto, hay créditos que ya han vencido— o bien hay que renegociarla, y esto hay que hacerlo en la circunstancia por la que, como usted conoce, están pasando los bancos. Si el importe no se obtiene de la venta de los terrenos liberados con la operación, son los socios los que tienen que responder de la misma. Las sociedades de Murcia y Cartagena no son ajenas a este hecho. Quizá la única diferencia con otras sociedades es la deuda que tienen adquirida, que en el caso concreto de Murcia es de 3,37 millones de euros y en el caso de Cartagena de 1,11 millones de euros. Por esa razón, como conoce perfectamente, en el PITVI nos hemos replanteado las actuaciones de integración en las ciudades y queremos llevarlas a cabo de otra forma. El objetivo es que el AVE llegue a todas las ciudades que no lo tienen —y he hablado de Granada, de Murcia, próximamente llegará a Alicante, etcétera—, porque los ciudadanos quieren tener un ferrocarril del siglo XXI y no uno del siglo XIX. Pero no podemos gastar lo que no tenemos, y hay que asegurar que las soluciones de integración pueden ser asumidas por las administraciones.

Efectivamente hay un protocolo firmado en el que, por cierto, se reflejaban actuaciones por importe de 270 millones de euros, que, según los datos que tengo actualizados, ha ascendido a 370 millones de euros. Estamos hablando de una cantidad importante que tiene que ser financiable. Está muy bien que se haga un protocolo en el que se determine qué actuaciones hay que realizar, pero si estas no tienen un reflejo presupuestario y una financiación asegurada, serán muy buenas, pero se las lleva el viento. Las únicas actuaciones que se pueden ejecutar son aquellas que se pueden financiar, y en el caso concreto de Murcia, por la situación en la que se había firmado el protocolo, no lo eran. Se había previsto una cantidad por la obtención de las plusvalías que no se pudo obtener y las aportaciones de las administraciones que estaban previstas no están en el presupuesto.

En todo caso, quiero dejar claro lo que dicho en la primera parte de mi intervención, y es que nosotros estamos estudiando todas las alternativas posibles, que no estamos rechazando y no vamos a rechazar la ejecución del soterramiento en Murcia, porque entendemos que es una actuación que la ciudadanía reclama, pero en lo que sí estará de acuerdo conmigo su señoría es en que esta se debe llevar a cabo cuando las condiciones económicas lo permitan y cuando pueda ser asumida por las partes, porque mientras tanto, por mucho interés que tengamos no solamente en esta actuación de soterramiento o de integración urbana sino en el conjunto de todas las ciudades de España, tenemos que resolver un problema, que es cómo financiar las actuaciones, y hasta que el ministerio no tenga claro cómo hacerlo, no podrá llevarlas a cabo.

Como resultado de la aplicación del PITVI a la alta velocidad ferroviaria, ADIF publicó en fecha 01/04/2013, el documento titulado *Nuevo Modelo de Desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad*. En el mismo se analizaba la realidad de las actuaciones

en ejecución y con alto grado de compromiso (proyectos inicialmente aprobados a fecha 31/12/2012), y se diseñaba un escenario de intervención a corto y medio plazo (año 2016 y 2018), que desde los principios de la austeridad presupuestaria y eficiencia en la mejora de la movilidad, permitan claros beneficios, a corto y medio plazo, y fuesen aprovechables como primeras fases de actuaciones completas en los horizontes a largo plazo. El tratamiento dado, según este documento, al corredor de levante es el que muestra el siguiente gráfico.

Ilustración 18. Situación corredor Levante, tramo Albacete-Alicante-Murcia el 31/12/2012.

Fuente: ADIF, Nuevo Modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad, pág.61-63.

Las propuestas con horizonte en 2016, consistían en la puesta en servicio en 2013 del tramo Albacete-Alicante exclusivamente para viajeros, y Alicante-Murcia al final del período (año 2016), en doble vía ancho UIC y ERTMS. En el tramo Alicante-Elche cambio de ancho a UIC y electrificación, posponiéndose la construcción de la

Variante de Torrellano, y en el tramo Murcia-Cartagena, instalación de tercer carril y electrificación en la vía actual, compartiendo AVE y mercancías en ancho estándar.

Ilustración 19. Estado inversiones AVF hasta 31/12/2013, y recortes del Ministerio.

EL AHORRO EN LA ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA

■ PROYECTOS REVISADOS POR FOMENTO

En millones de euros

■ LA ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA EN CIFRAS

- Inversiones totales inicialmente presupuestadas (incluye obras en ejecución y líneas en servicio: desde la primera línea de alta velocidad Madrid-Sevilla hasta el 31.12.12).

- Inversiones adjudicadas (incluyendo la LAV Madrid-Sevilla).

- Inversiones ejecutadas (incluyendo la LAV Madrid-Sevilla).

- Pendiente de ejecución (para cumplir los planes inicialmente previstos conforme a los proyectos originales)

70.790 ME

58.530 ME

43.715 ME

27.075 ME

Fuente: Diario El Mundo

(<http://estaticos.elmundo.es/assets/multimedia/imagenes/2014/02/15/13924995896122.jpg>)

En cuanto a la integración urbana, se contemplaba la fase I de las RAF de Murcia (55,4 millones) y Alicante (56,9 millones), con llegadas a ambas estaciones en superficie. En la integración de Cartagena, se asumía la ausencia de soterramiento al suprimir la nueva estación, y proponer solamente una adecuación de la actual, con un presupuesto de 3,5 millones de euros.

En esta dinámica fueron varias las ciudades las que optaron por ofrecer al ministerio nuevas ubicaciones de sus estaciones con proyectos más económicos y compatibles con la llegada sin retrasos del AVE a las mismas. Ejemplos de ello, son las de Cartagena y Granada¹³⁶, con convenios firmados en 2006 y 2008 respectivamente, y que entre los años 2013-14, modificaron sus planteamientos, llegando para ello a acuerdos con el ministerio.

El resultado de los reajustes a nivel nacional llevados a cabo en proyectos del AVE desde 2012 a 2014, permitió un ahorro al Ministerio de 2.214 millones de euros, el 3% de PIB, aunque quedaban aún 27.075 millones más presupuestados. De ellos unos 1.600 millones de euros, correspondían con el soterramiento a la entrada de la alta velocidad a las ciudades. Los contratos ya adjudicados alcanzaban en 2014 un valor de 14.015 millones¹³⁷.

La solución adoptada para el recorte en el Corredor de Levante, como se puede apreciar en la siguiente tabla, supuso diferir una inversión de 627 millones de euros a ejercicios posteriores a 2018. Esto implicaba la no ejecución, antes de esa fecha, tanto de la Variante de Torrellano (sólo se comprometía 80 millones para cambio a ancho UIC más electrificación de su costo total de 319 millones), como del tramo Murcia-Cartagena (solamente se ejecutarían los 112 millones que costaba tercer carril y electrificación, del total presupuestado de la Opción Este con 500 millones de coste).

Mientras en Murcia la duración del viaje desde Madrid en AVE se mantendría desde el 2016 en 2:25', en el caso del viaje a Cartagena sería primeramente de 3:10', para pasar a reducirse, no antes de 2018 a 2:50', siempre que se completasen la totalidad de las obras contempladas en la Opción Este del tramo Murcia-Cartagena.

¹³⁶ Información publicada en diario digital La información, en fecha 20/02/2013 “El alcalde asegura que la decisión política para la integración del AVE ya se ha tomado y se va a hacer”.

¹³⁷ Información publicada por el diario El Mundo el 16/02/2014 titulada “Fin a los excesos del AVE”.

Tabla 13. Propuesta de Inversiones 2013-2016 realizada el 01/04/2013.

Resultados e Inversiones

INVERSIONES NUEVA PROPUESTA HORIZONTE 2013/2016

Tramo	Inversión total	Inversión realizada	Inversión pendiente	% Realizado	Inversión diferida
ALBACETE-ALICANTE	1.900	1.658	242	87%	0
TOTAL Horiz. 2013	1.900	1.658	242	87%	0
MONFORTE-MURCIA	1.300	795	505	61%	0
ALICANTE-ELCHE	80	0	80	0%	239
MURCIA-CARTAGENA	112	0	112	0%	388
TOTAL Horiz. 2016	1.492	795	697	53%	627

Fuente: ADIF, Nuevo Modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad, pág.64.

A su ministerio le ha correspondido en el período de la legislatura 2011-2015 las inauguraciones de los tramos Barcelona-Girona-Figueres en enero de 2013, Albacete-Alicante en julio de 2013, y la conexión transfronteriza directa Barcelona-París en diciembre de 2013. Se desconoce la fecha de apertura de otras en ejecución como Vigo-Pontevedra-Santiago, Sevilla-Jerez-Cádiz, Valladolid-Palencia-León, o Monforte-Murcia, aunque probablemente se inauguren en la próxima legislatura, después de mayo de 2015.

En visita de la ministra, realizada a la línea Monforte-Murcia para comprobar su avance en febrero de 2014¹³⁸, fue recibida por las autoridades alicantinas, pero no por las murcianas. El hecho de que Callosa tuviese túnel y Orihuela vías en depresión, pero Murcia careciera todavía de solución soterrada para su nueva estación, frenó el encuentro de las autoridades murcianas con la ministra. Dentro de esta estructura ministerial, ha sido su **Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras** (Víctor Morlán en las dos legislaturas del presidente Zapatero, y durante la legislatura del presidente Rajoy, Rafael Catalá y en los últimos meses de dicha legislatura Julio Gómez Pomar¹³⁹), el máximo encargado de realizar las tareas relacionadas con esta infraestructura de la alta velocidad ferroviaria.

¹³⁸ De acuerdo con el artículo publicado en el diario La Verdad el 06/02/2014 “ADIF no da fecha para el soterramiento total del AVE porque no hay dinero” en el momento de esta visita coincidente con el final de la perforación del Túnel de Callosa de Segura, la plataforma de este tramo Monforte-Murcia estaba ejecutada en un 80% con una inversión de 1.000 millones de euros. El Ministerio contaba para 2014 con 3.000 millones para toda España, y sin embargo veía casi imposible comprometer 585 millones para el soterramiento integral en el tramo urbano de la ciudad de Murcia.

¹³⁹ Esta sustitución realizada el 30/09/2014, estuvo motivada por la dimisión de Alberto Ruiz Gallardón como Ministro de Justicia, cargo que pasó a ocupar Rafael Catalá, dando paso a su sustituto, el anterior presidente de RENFE, número dos de Ana Pastor.

Ilustración 20. Visita de A. Pastor al túnel AVE Callosa de Segura el 05/02/2014.

Fuente: Diario El País (http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/02/05/valencia/1391619627_113356.html)

Con la proximidad del nuevo año 2015, el Ministerio de Economía hizo público su anteproyecto de Presupuestos Generales del Estado. Del análisis de los mismos¹⁴⁰, se deriva que la LAV entre Alicante y Murcia concentra con 145 millones de euros la mayor parte de las inversiones programadas del Estado en la Región de Murcia para el año 2015.

Debido a los atrasos en el ritmo de ejecución durante 2014, (solamente se ejecutó un 68% de los 127 millones presupuestados), aumentó la dotación prevista para 2015. Aún con todo, el 16/10/2014 fue licitado por ADIF el proyecto de llegada del AVE a Murcia, con una fecha de finalización prevista para el segundo semestre de 2015. Sin embargo, los PGE no destinaban ninguna partida al soterramiento, que en 2015 recibirían 0,50 millones de euros con cargo a estudios previos y no figuraban en la programación plurianual para los siguientes ejercicios. Es decir, carecían de previsión presupuestaria a medio plazo para el soterramiento de la alta velocidad en la capital de la Región. Las obras en la estación tampoco estaban contempladas al desaparecer de las descripciones el enunciado “incluido estaciones”.

En cuanto a la llegada del AVE a Cartagena, la programación plurianual de los PGE 2015, contemplaba un calendario con un máximo de 0,50 millones de euros al proyecto de LAV tramo Murcia-Cartagena, contemplando su finalización en 2019. Por esta razón, este anteproyecto de PGE, recibió una moción aprobada para adelantar esta finalización a 2016. Si bien las habituales demoras de este tipo de infraestructuras y la concentración del grueso de inversiones para el final, la reducida distancia del trayecto y

¹⁴⁰ Este análisis particularizado para las inversiones en la Región de Murcia fue realizado por la CROEM en su informe publicado el 30/10/2014 titulado *PGE 2015: Inversiones en la Región de Murcia*.

la escasa complejidad del trazado, apuntan a la posibilidad de acortar bastante los plazos inicialmente previstos en los PGE.

A modo de resumen de la actuación inversora de la AGE y sus empresas públicas en materia de ferrocarril y AVE en la Región de Murcia, en la siguiente tabla se puede comprobar esta evolución desde el comienzo en 2007 con la ejecución de la Variante del Reguerón, primer tramo del AVE ejecutado, hasta la actualidad. Por un lado se observa a partir de 2008, que la gran mayoría de la inversión ferroviaria va destinada a la LAV.

En segundo lugar, un presupuesto anual superior a 100 millones de euros y un volumen ejecutado creciente hasta el máximo de 205 millones en 2012, (con la excepción de 2009, en el que debido a la crisis financiera ya expuesta, sólo se ejecutó un 13,50% de lo presupuestado). Por otro lado, en el año 2013 se repite esta situación excepcional de escasa ejecución. A ello contribuyó el que los PGE 2012 fueron elaborados y aprobados en enero de 2012, debido a la disolución de las cámaras ante las elecciones generales de noviembre de 2011. Esta situación hizo de estos PGE una prórroga del esquema trazado en los anteriores, repitiéndose en el proyecto para 2013.

Tabla 14. Inversiones AVE y FFCC en la RM, presupuestadas y ejecutadas 2007-15.

Fuente: Sección economía CROEM (Informe PGE 2015: Inversiones en la Región de Murcia).

Sin embargo, fue en el transcurso de este ejercicio de 2013, cuando el equipo de Ana Pastor, replanteó el desarrollo de los corredores AVE, con criterios de austeridad y rentabilidad. Su consecuencia fue de nuevo uno de los años en que menos porcentaje de obra presupuestada en la RM acabó ejecutándose, con un 13,50%. Tras la inauguración en julio de 2013, del servicio AVE Madrid-Alicante, 2014 vio un impulso de las inversiones en LAV ejecutadas en la región.

4.1.3.2.- Intervención de la AGE en las LAV:

En la construcción y puesta en servicio de una LAV se ven implicados tres actores de la Administración General del Estado: Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y ADIF. La primera fase está compuesta por la Redacción del Estudio Informativo y el análisis de alternativas, correspondiéndole al Ministerio de Fomento.

La segunda fase es la Evaluación de Impacto Ambiental, correspondiéndole al Ministerio de Medio Ambiente emitir la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental. Se inicia entonces una tercera fase: la aprobación del Estudio Informativo, y la redacción de los proyectos constructivos¹⁴¹ a cargo del Ministerio de Fomento. El Gobierno, bien a través del Consejo de Ministros o por medio del Ministerio de Fomento encomienda a ADIF la ejecución de las obras mediante la correspondiente licitación y adjudicación de las mismas¹⁴².

4.1.3.3.- Cámaras de representación de la soberanía:

El último agente nacional a destacar, son las **Cámaras Alta o Congreso de los Diputados y Cámara Baja o del Senado**, en cuyos órganos se ha tratado algún aspecto de este proceso. Como ya se ha aludido en apartado anterior, conocemos la actuación de otros agentes nacionales relevantes, como los ministros de Fomento, analizando su comparecencia en dichos órganos.

Pero también estas Cámaras de representación de la soberanía nacional, han contado con iniciativas y debates más participativos que las comparecencias ocasionales de los ministros competentes en la materia, interesándonos las ocasiones que así ha sido sobre la AVF en la Región de Murcia. En este sentido, a la Mesa de la Cámara de los Diputados, le ha correspondido recibir diversas Interpelaciones, Mociones (como la del 28/09/2004, sobre afección de fondos comunitarios a la línea AVE Murcia-Cartagena para su finalización en 2010), y Propositiones no de Ley con sus debates correspondientes.

¹⁴¹ Esta redacción a su vez se compone de la Contratación de Asistencia Técnica (licitación, elaboración de pliegos, anuncio, estudio de las ofertas presentadas, valoración y adjudicación), la Redacción del proyecto en sí, y su aprobación por ADIF.

¹⁴² La ejecución se compone de la Contratación (con las mismas partes que la contratación de Asistencia Técnica), y la Ejecución de las Obras (con una dirección ambiental independiente de la dirección de obras).

Ilustración 21. Diputados PP Ayala y Barreiro mostrando Proposición no de Ley el 23/01/2009.

Fuente: Portal Murcia.com (<http://www.murcia.com/cartagena/noticias/2009/01-23-alcaldesa-presenta-congreso-proposicion-no.asp>)

Así el 23/01/2009, fue presentada Proposición no de Ley dirigida a la Ministra Álvarez sobre la situación del Corredor de Levante y la llegada del AVE a la ciudad de Cartagena por la alcaldesa Barreiros en su condición de diputada nacional, junto con el Portavoz para la Comisión de Fomento, el también diputado por el PP Andrés Ayala. El contenido de dicha Proposición no de Ley en su exposición de motivos y propuesta fue el siguiente¹⁴³:

En el Plan de Infraestructuras de Transporte del Partido Popular, PIT 2000-2007, estaba prevista la llegada del AVE a la Ciudad de Cartagena antes del año 2010, en una línea exclusiva para pasajeros y a 350 Km/h. Así estaba previsto, de tal forma que en abril de 2004, toda la línea desde Alicante hasta Murcia y Cartagena se encontraba en Estudio Informativo, para cumplir también con el acuerdo suscrito el día 8 de enero de 2001, entre el Ministerio de Fomento y las CC.AA. de Madrid, Castilla - La Mancha, Comunidad Valenciana y Región de Murcia, para que el AVE llegara simultáneamente a todas las capitales de provincia y ciudades importantes, como Cartagena.

El PEIT, 2005-2020 del Partido Socialista, mantuvo la conexión en alta velocidad entre Murcia y Cartagena, pero no ya en AVE sino en Altas Prestaciones, con trenes a 220 Km/h y tráfico mixto de pasajeros y mercancías. Y ya desde el primer momento el Partido Popular advirtió que por parte del Gobierno del Sr. Rodríguez Zapatero, no se tenía intención de cumplir con los compromisos asumidos para con Murcia y Cartagena por el Gobierno de España, y tampoco con el Levante Español, y ya el 22 de septiembre de 2004, se interpelló en el Pleno del Congreso de los Diputados a la Ministra de Fomento para se cumplieran con los acuerdos firmados con las CC.AA. por el Gobierno de España y que se afectaran los fondos comunitarios antes de 2007, para poder finalizar las obras en 2010. El 28 de septiembre del mismo año, se debatió una Moción en el Pleno del Congreso en el que se instaba al Gobierno

¹⁴³ Información obtenida del Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, IX Legislatura, 17/02/2009, Serie D. núm. 148, pág. 31-32

en el mismo sentido. Dicha moción fue rechazada con los votos del PSOE y los partidos nacionalistas.

*Cada año, desde 2005, se ha instado al Gobierno para que ampliara las partidas presupuestarias para la Línea de Alta Velocidad entre Murcia y Cartagena, y cada año, se han rechazado las enmiendas presentadas. Pues bien, **en enero de 2009, la línea de alta velocidad entre Murcia y Cartagena, sigue estando** en la misma situación que en marzo de 2004, es decir **en estudio informativo**, la más retrasada de todo el corredor Madrid-Comunidad Valenciana-Región de Murcia; o sea, que el PSOE en 5 años, no ha hecho absolutamente nada en la línea ferroviaria Cartagena-Murcia.*

*El Partido Popular siempre ha mantenido la misma postura; siempre ha defendido los trazados que han sido debatidos y apoyados por todos los agentes sociales y económicos, como así se demuestra firmando y apoyando expresamente el **Manifiesto por un ferrocarril competitivo de los empresarios de la Región**, que para la conexión Cartagena-Murcia, **apoya el trazado central**, con conexión con el aeropuerto internacional en construcción, y paralela a la A-30, **con una línea exclusiva de pasajeros a 350 Km./h, y otra línea para mercancías**, que tenga conexión con Escombreras y El Gorguel, y así lo ha defendido ante el Ministerio de Fomento.*

*Por su parte el Partido Socialista, no ha apoyado ningún trazado ni ha instado al Gobierno a **cumplir con los compromisos existentes, incluido la ejecución de las partidas presupuestarias**. Por tanto, la discriminación que el Gobierno del Sr. Rodríguez Zapatero está haciendo con Cartagena y su comarca, es inadmisibile, por lo que se presenta la siguiente Proposición no de Ley. «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:*

*Priorizar la línea de Alta Velocidad entre Murcia y Cartagena, de tal forma que la **puesta en servicio sea simultánea a la llegada del AVE a la Región de Murcia, y siempre antes de 2012**. Que el trazado sea el denominado central, es decir, atravesando el Puerto de Cadena y paralelo a la A-30 tenga acceso al Aeropuerto Internacional de Murcia. Que el diseño sea **en doble vía electrificada con tráfico exclusivo para pasajeros, y una línea convencional paralela para mercancías**, con conexión con Escombreras y El Gorguel.»*

Esta Proposición No de Ley que fue rechazada en su votación, fue acompañada días después con 20 preguntas por escrito al Gobierno sobre cuándo pretendía el Ministerio aprobar el trazado entre Murcia y Cartagena, qué duración tendría el trayecto entre Cartagena-Madrid, en qué fecha preveía el Ministerio que esté en funcionamiento esa conexión ferroviaria, qué partida recogían los presupuestos de este año para el Ave Cartagena-Murcia, cuándo preveía que esté soterrada la estación de Cartagena y a dónde fueron a parar las partidas recogidas en los presupuestos generales del Estado de los años 2006, 2007 y 2008 en los que se contemplaban 580.000 euros para el Ave Cartagena-Murcia¹⁴⁴.

¹⁴⁴ El contenido de estas preguntas viene reflejado en artículo publicado en portal mucia.com, el 23/01/2009, titulado “La alcaldesa presenta en el Congreso una proposición no de ley y veinte preguntas sobre el AVE”. Según el Boletín Oficial de las Cortes Generales estas preguntas fueron formuladas por escrito registrándose el 05/02/2009, obteniendo respuesta por escrito del Gobierno el 29/09/2009.

Ilustración 22. Diputada PSOE González Veracruz debatiendo Proposición no de Ley el 25/09/2013.

Fuente: Portal lainformacion.com (http://noticias.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/ferrocarril/el-psrm-critica-que-el-pp-vota-en-el-congreso-en-contra-del-soterramiento-de-las-vias-del-ave-en-murcia_dfgFier9ep7zEqsUAamxR3/)

Otra más reciente, referida a la ciudad de Murcia fue la presentación el 11/03/2013 de la Proposición no de Ley por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el soterramiento del ferrocarril de Murcia, para su debate en la Comisión de Fomento. El debate de esta propuesta se produjo en el Congreso el 25/09/2013 y fue rechazada. El contenido de dicha Proposición no de Ley en su exposición de motivos y propuesta fue el siguiente¹⁴⁵:

*El soterramiento del ferrocarril a su paso por la ciudad de Murcia es una **obra irrenunciable que supondría una auténtica transformación de la ciudad**, evitando la separación de barrios y la creación de cicatrices urbanas que merman el desarrollo e impiden la integración de la zona sur, centro y norte de la ciudad de Murcia. Por otro lado, la liberación de espacio urbano que permite el soterramiento **permitiría iniciar actuaciones de regeneración de los barrios, además de liberar de pasos a nivel en el centro de la ciudad**, con las consiguientes mejoras en el tráfico urbano y en la seguridad de los peatones.*

*En el Convenio firmado en el año 2006 entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, el Ministerio de Fomento, a través de ADIF, y el Ayuntamiento de Murcia, para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia se contemplaba, entre otros objetivos, la adecuación de la red ferroviaria del área metropolitana de Murcia para la incorporación de la nueva línea de alta velocidad de Madrid-Castilla-La Mancha, La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia a través de una «**mejora de la integración del pasillo ferroviario en el medio urbano en el que se inserta**, mediante la permeabilización del actual trazado ferroviario entre los núcleos de Los Dolores y Nonduermas con el fin de permitir la creación de un nuevo viario transversal y longitudinal de las conexiones urbanas».*

¹⁴⁵ Información obtenida del Boletín Oficial de las Cortes Generales, Congreso de los Diputados, X Legislatura, 25/03/2013, núm. 245, pág. 14-15.

Para esta actuación se establecía, como cuestión fundamental «el soterramiento del pasillo ferroviario entre el inicio de la nueva variante de la ciudad de Murcia (variante de El Reguerón), en la zona de Los Dolores y la futura ronda de Barriomar, así como la depresión del pasillo ferroviario desde esta hasta el núcleo urbano de Nonduermas, en el que se cubrirá un tramo aproximado de 500 metros, respondiendo así a las históricas reivindicaciones de los vecinos afectados y contribuyendo a un mejor desarrollo de la zona».

Además, el incumplimiento del mencionado Convenio supondría aceptar que un documento de carácter vinculante, pueda ser anulado con carácter retroactivo sin más justificación que la escasez presupuestaria, no parando siquiera a analizar si el soterramiento de las vías en la Estación Murcia del Carmen es una inversión prioritaria frente a otras. Un municipio como Murcia, que es capital de provincia y el 7º del país como área metropolitana, no puede ser relegado sin más, tirando por la borda todos los esfuerzos realizados en ese proyecto, así como el tiempo y el dinero invertido ya, que hacen que el Plan General de Ordenación Urbana ya esté adaptado y la mayor parte del procedimiento legal realizado.

Por otro lado, no se ha tenido en cuenta que optar por la propuesta de la mal llamada estación «provisional» en superficie de Los Dolores, es obligar a la Región de Murcia a que tenga que renunciar en un futuro próximo a desarrollar adecuadamente su escasa red de cercanías. Asimismo, estarían obstaculizando la correcta llegada de las conexiones de Corredor del Mediterráneo, obligando a pasar por el centro de la ciudad todos los trenes de mercancías que circulen por él.

También supondría negarle a Murcia la conexión con Andalucía, pues el trazado de la línea que llega desde Almería, por el diseño de la red y por problemas de maniobrabilidad, no podría llegar a la Estación de Los Dolores. Demasiados perjuicios para la séptima ciudad de España y para una ciudadanía que lleva más de 20 años luchando porque el ferrocarril deje de ser una barrera peligrosa y clasista, para ser el mejor amigo de una ciudad integrada y sostenible.

Hoy, a pesar de la indudable mejora que supondría para la ciudad de Murcia la ejecución del convenio firmado en el año 2006, pretende postergarse la realización del proyecto de soterramiento, alegando motivos presupuestarios, a pesar de que estos motivos no están impidiendo que estas obras de soterramiento se lleven a cabo en otras ciudades de España beneficiadas por la llegada de la Alta Velocidad.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en cumplimiento del compromiso adquirido por la ratificación del Convenio de diciembre de 2006 entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ADIF y el Ayuntamiento de Murcia, aporte los fondos e inicie las actuaciones necesarias para la adecuada integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, sopesando con criterios de eficacia, eficiencia y solidaridad, el proyecto que se aprobó y en el que todas las partes firmantes se comprometieron a llevarlo a cabo.

Ilustración 23. Diputados IU Llamazares y De las Heras comprometiendo Proposición no de Ley el 16/04/2013.

Fuente: Portal Murcia.com (<http://www.murcia.com/region/noticias/2013/04/16-iu-presentara-una-pnl-para-exigir-el-cumplimiento-del-convenio-del-soterramiento.asp>)

La tercera Propuesta no de Ley sobre el tema de esta Tesis, fue presentada ante la Mesa del Congreso el 13/06/2014 por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA (la izquierda plural), sobre la urgencia de realizar las infraestructuras ferroviarias necesarias en la ciudad de Murcia. Tuvo su origen en el compromiso que adquirieron los diputados Gaspar Llamazares¹⁴⁶ y Ascensión de las Heras con miembros de la Plataforma Pro-soterramiento en su visita al Congreso de los Diputados en abril del año anterior. Fue debatida en Comisión de Fomento el 09/07/2014 siendo igualmente rechazada. Se reproduce el contenido de su exposición de motivos y propuesta¹⁴⁷:

La integración urbana de la línea de ferrocarril Madrid-Cartagena, a su paso por Murcia y Alcantarilla, se ve seriamente condicionada por el proyecto del AVE para la Región de Murcia. Tanto en el caso de Murcia como en el de Alcantarilla esa integración requiere fuertes inversiones en verdaderos planes de renovación urbana. En el caso de Murcia, el soterramiento de las vías en el entorno de la Estación Murcia-El Carmen supone una reivindicación de más de 20 años por los vecinos de la zona, que se suponía superada tras el Convenio de 2006 entre Fomento, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y Ayuntamiento de Murcia por el que se aseguraba el acceso del tren de manera soterrada. En Alcantarilla, la propuesta debe ser diferente, dada la imposibilidad de ejecutar un soterramiento de vías, siendo el desvío fuera de la ciudad la opción más factible.

¹⁴⁶ Tras visita de Gaspar Llamazares a Murcia, para conocer el estado de los vecinos por las vías del FFCC, su grupo político realizó una pregunta parlamentaria al Gobierno sobre el tema.

¹⁴⁷ Información contenida en el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados, núm. D-481 de 23/06/2014, pág. 11-13.

*Los vecinos de Murcia exigen **resolver cuanto antes el paso de trenes de viajeros (el AVE debe enlazar con Almería) y el paso de los trenes del corredor de mercancías que seguirían atravesando Murcia (porque también deben enlazar con Andalucía).** Cualquier inversión debe respetar también el acuerdo del Ayuntamiento de Murcia en el Pleno de octubre de 2012, que recoge que «salvo el pago a los expropiados, la principal prioridad del municipio en materia de inversiones es el soterramiento de las vías del tren», hecho corroborado en el Pleno extraordinario del pasado 30 de abril, cuando el alcalde ha ratificado que el soterramiento es irrenunciable.*

A nadie que conozca la ciudad de Murcia se le oculta la eterna promesa que ha supuesto el soterramiento de las vías y la necesidad del mismo para no estrangular el crecimiento de la ciudad de Murcia, extendiendo los servicios a una parte importante del municipio de la ciudad de Murcia.

*Llegados a este punto hay que recordar que nuestro grupo parlamentario ya presentó **enmiendas a los PGE para 2013** en las que dispusimos de la cantidad presupuestada de **75 millones de euros para hacer un oleoducto bajo el embalse del Cenajo**, perteneciente a las obras del oleoducto Cartagena-Puertollano, para a cambio proceder al soterramiento de las vías del tren, entre otras infraestructuras. Proponíamos una inversión en 3 años (de 25 millones/año). Los 75 millones **cubrirían la inversión de Fomento que estaba prevista en el convenio de 2006.** Enmiendas que fueron rechazadas por más que tuviéramos muy claras cuáles eran nuestras prioridades que venían a coincidir con la de muchos vecinos de Murcia.*

*En este mismo sentido **podríamos añadir el gasto** de entre 500 y 600 millones de euros **que tiene previsto realizar Fomento para rescatar a la Autopista AP7** (Cartagena-Vera), una autopista surgida al calor de la especulación urbanística. Se hizo esta carretera (que corre paralela a la autovía) para un acceso más directo a la urbanización de Marina de Cope que ahora no sólo está paralizada por la burbuja inmobiliaria, sino porque hay varias sentencias en contra de la desprotección medioambiental de este entorno que era parque regional.*

*En Alcantarilla se produce una fractura del casco urbano aún más drástica que en Murcia, ya que solo cuenta con un apeadero para trenes convencionales y el AVE no tendría siquiera parada en la ciudad. Sin embargo, la infraestructura del AVE aislaría el barrio de Las Tejas debido a las pantallas que incorpora. Otra dificultad es la confluencia del trazado ferroviario con la MU-30, que rodea Alcantarilla soterrada en ese punto de confluencia, provocando un obstáculo de difícil solución. **En 2003**, el entonces presidente de la Comunidad, Ramón L. Valcárcel, **propuso el desvío de la línea de ferrocarril a su paso por Murcia y Alcantarilla, y su enlace con la línea Chinchilla-Murcia y futuro paso del Corredor del Mediterráneo con Andalucía.***

*Por último, el proyecto de **variante de Camarillas** (sobre la línea férrea Cartagena-Chinchilla, dentro del eje ferroviario Madrid-Cartagena) consiste básicamente en un nuevo trazado de la línea entre los términos municipales de Hellín (Albacete) y Cieza (Murcia), y tiene como objetivo dotar a este tramo de la infraestructura, equipamiento y capacidad necesarios para **mejorar sus prestaciones.** Proposición no de Ley:*

*«1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que de acuerdo y en colaboración con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de la ciudad de Murcia, **se proceda a satisfacer, de la forma más rápida posible, la necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren a su paso por el municipio de Murcia, dotándolo de un proyecto que contenga el presupuesto necesario y un calendario de actuación.***

2. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar, en colaboración con las distintas Administraciones Públicas competentes, todas las medidas suficientes y necesarias

para poner en marcha el proyecto de desvío de la línea de ferrocarril a su paso por Alcantarilla, y su enlace con la línea Chinchilla-Madrid y futuro paso por el Corredor Mediterráneo con Andalucía, como alternativa a la propuesta realizada por el Ministerio de Fomento y con el fin adicional de reducir el peligro existente para la población, el conflicto para el trazado urbano y el desarrollo de los barrios de Murcia y Alcantarilla, así como la posibilidad de creación de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) junto al polígono industrial Oeste, y así evitar la construcción del macro puerto de contendedores de El Gorguel.

3. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar, en colaboración con las distintas Administraciones Públicas competentes, todas las medidas suficientes y necesarias para poner en marcha el proyecto de mejora en el eje ferroviario Madrid-Cartagena, tramo Minateda-Cieza, “variante de Camarillas”, con el fin de hacer posible en 2014 una conexión ferroviaria digna y útil entre la Región de Murcia y Madrid mediante mejoras en el tren convencional como una solución mucho menos costosa que las planteadas por el Ministerio de Fomento y con la que se obtendrá una gran rentabilidad social.»

En esta Proposición no de Ley resulta llamativa la coincidencia, tras 10 años de debate, con las posturas inicialmente defendidas por el presidente Valcárcel. Respecto al trazado de la línea Madrid-Murcia, su defensa de la Variante de Camarillas anterior al Pacto de Murcia de 2001, y respecto a la integración urbana con la presentada en enero de 2003 y que se analiza en apartado de esta Tesis, *Agentes supra locales de la metrópoli de Murcia, y TAV*.

Finalizando el mismo año, el 03/12/2014 y a seis meses vista de las elecciones municipales y regionales de 2015, le correspondió al PP la defensa de una Enmienda en el Senado a los Presupuestos Generales del Estado para que el AVE llegase a Cartagena a partir de 2016. La propuesta que fue aprobada, incluía un paquete presupuestario con el fin de que las obras pudiesen adelantar su finalización a 2017, en vez de en el bienio 2018-2020, tal y como estaban previstas. Contaba con una cuantía de 135 millones de euros, difiriendo 130 millones para la siguiente legislatura.

Según declaraciones de Andrés Ayala¹⁴⁸, *la enmienda del AVE refuerza la voluntad del Ministerio de Fomento de cumplir el calendario que permita al municipio disponer de la alta velocidad en 2016. Se adelantarán las inversiones, para que las obras puedan estar terminadas en esa fecha, aunque por cuestiones técnicas terminen de pagarse en 2017.*

También representantes de otros grupos políticos presentaron enmiendas a estos PGE de 2015, como por ejemplo el PSOE solicitando la inclusión de una partida que sufrague el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Murcia. Por su parte IU-Verdes presentó enmiendas en este sentido, así como otras en materia ferroviaria (para el restablecimiento de la conexión ferroviaria con Andalucía, la mejora del ferrocarril convencional y la electrificación de la línea de cercanías Murcia-Águilas).

¹⁴⁸ Información publicada en diario La Verdad, el 04/12/2014, titulada “El Senado aprueba una enmienda del PP para que el AVE llegue al municipio en 2016”.

La primera intervención de la actividad parlamentaria en 2015 sobre la llegada del AVE a Murcia, la constituye la pregunta dirigida por el Senador Ramón Ortiz (electo del grupo parlamentario socialista por la ciudad de Murcia) a la Ministra Ana Pastor, en su comparecencia de control al gobierno en el Senado, registrada el 05/03/2015.

El contenido de la pregunta, recogido en anexo documental de esta Tesis, fue *¿Cómo justifica el Gobierno el incumplimiento de su compromiso de soterrar el trazado ferroviario del AVE a su paso por la ciudad de Murcia?* El desarrollo de su debate ocurrido el día 10 del mismo mes comenzaba el siguiente desarrollo¹⁴⁹:

*Señora ministra, hace justamente un año le pregunté por el soterramiento del trazado del AVE a su paso por la ciudad de Murcia. En aquel momento le indiqué que le formulaba dicha pregunta a pesar de que, días antes su ministerio se había comprometido con dicho soterramiento; y le di una razón: no me fiaba de que el compromiso fuera sincero, pues las **declaraciones de su ministerio se habían producido 48 horas antes de la celebración de una manifestación convocada con tal motivo en la ciudad de Murcia.***

*A día de hoy compruebo que, lamentablemente, yo tenía razón. El compromiso público de su ministerio solo pretendía desactivar aquella manifestación. Por eso se mantiene la movilización ciudadana. Señora ministra, vecinos de **Murcia se echan a la calle y piden que el tren vaya por abajo.** La plataforma en defensa del soterramiento reclama que se paralice la licitación de las obras en superficie y se cumpla el protocolo.*

*Señora ministra, ¿por qué nos han mentido? **¿Qué razones tiene para incumplir su compromiso de soterrar el AVE a su paso por la ciudad de Murcia?** Y le ruego que no me venga en este caso con historias que no vienen –valga la redundancia– al caso. Le pido que sea precisa y sincera, si es posible.*

En su respuesta la Ministra recordó que:

*El proyecto se realizará por etapas, como han acordado las administraciones, y que **se ha redactado la primera fase de acceso a Murcia por 82 millones de euros, cuyas obras se licitaron en octubre,** aunque están pendientes de adjudicación. En la línea Monforte del Cid-Murcia acabamos de poner en servicio la nueva variante y la estación soterrada de Orihuela. Hemos licitado las obras de montaje de vía por 45 millones, y lo vamos a adjudicar en el próximo consejo de administración de ADIF. **Habrà una integración total del AVE en Murcia, y el proyecto será adjudicado de forma inmediata.***

Por su parte el senador recriminó a la ministra¹⁵⁰, no tener en cuenta lo que reclama la movilización ciudadana, frente a un proyecto que es una barbaridad, y recalcó que Fomento pretende llevar el AVE a Murcia pisoteando y arrasando la ciudad, calificando de tobogán la primera fase para la entrada del tren.

¹⁴⁹ Diario de Sesiones del Senado X Legislatura, Núm. 145 de fecha 10 de marzo de 2015, pág. 13799.

¹⁵⁰ Información publicada por diario La Verdad de Murcia, el 11/03/2015 en artículo titulado “Pastor dice que el AVE llegará este año, pero aún faltan los accesos”.

Juntamente con la acción relativa a la alta velocidad ferroviaria de Murcia y Cartagena, desarrollada en las dos cámaras estudiadas, el ordenamiento constitucional español dispone el órgano del Defensor del Pueblo, como alto comisionado de las Cortes Generales para la defensa de los derechos constitucionales de los ciudadanos, en relación con la actividad de la Administración. En este sentido, también ha sido un agente nacional en el final de este proceso.

Entre las acciones llevadas a cabo por la Plataforma Pro Soterramiento en 2013, con ocasión del anuncio por ADIF de la llegada del AVE en superficie a Murcia, y posterior propuesta de la estación provisional de Los Dolores, en su asamblea 08/03/2013, se propuso acudir al Defensor del Pueblo, tras la presentación de escritos, y posterior solicitud de reunión.

En un escrito de fecha 11/02/2015, firmado por el adjunto primero del Defensor del Pueblo, se respondió a la solicitud de amparo de la Plataforma Pro Soterramiento de Murcia, comprometiéndose a iniciar las actuaciones oportunas ante la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, que pretende una llegada del AVE a la ciudad sin soterrar totalmente, y en su caso proceder en consecuencia¹⁵¹.

4.1.3.4.- Dinámica relacional.

Por todo lo visto anteriormente, los agentes nacionales en este proceso, están conformados por dos organismos de la administración central del Estado en mutua dependencia: gobierno y empresas ferroviarias. El ministerio con competencias en infraestructuras y transportes, en su denominación actual Ministerio de Fomento, y el encargado más directamente (subordinado a aquel) de su explotación, es decir el administrador de Infraestructuras Ferroviarias, actualmente ADIF, (desde su constitución como órgano diferenciado de RENFE).

Ambos actores, desarrollan su actuación en la escala estatal, y sus intereses son los de unir y articular las ciudades del país, con preferencia sobre la funcionalidad, el ahorro proyectual, y los trazados más rentables e integradores a la vez, es decir la población servida y el potencial económico de ese territorio. Estos actores, que podríamos calificar de responsables de la “planificación y ejecución” a nivel nacional, se completan con la “acción de control” a la anterior, desarrollada por las Cámaras soberanas del Congreso de los Diputados y del Senado, así como por el Defensor del Pueblo.

En el caso del Corredor del Levante del AVE, su trazado, por atravesar hasta cuatro comunidades autónomas, y servir a una parte relevante de la población nacional

¹⁵¹ Información publicada por el diario digital eldiario.es Región de Murcia el 20/02/2015, titulada “El Defensor del Pueblo atiende las quejas de la Plataforma Pro Soterramiento de Murcia”.

planteó cierta conflictividad, requiriéndose la firma de un Pacto entre Comunidades en el año 2001 tutelado por el Ministerio, a partir del cual, se desarrolló este corredor sin alteraciones de trazado. En este sentido, podría decirse que lejos de una imposición del agente nacional, obedeció más a una resolución de gobernanza, con independencia de que cada comunidad tuviese que ceder en alguno de sus planteamientos para encontrar un consenso general viable para la infraestructura.

Una vez definida la red, y su progresiva ejecución hasta la actualidad, casi de modo seguido, la actuación del Ministerio abordó cómo resolver la llegada de esta red a los nodos configurados por las ciudades de cada corredor, y en particular del de Levante. Apostó primero en Valencia y Alicante (2003) y después en Murcia y Alicante (2006), por el modelo más complejo de todos: el Protocolo, implicando a tres administraciones, con la creación de un ente de gestión coordinada, bajo la figura de sociedad anónima de capital público. Estas sociedades, integrando aspectos ferroviarios y urbanísticos, pretendían acometer grandes operaciones urbanísticas con cargo a las plusvalías que generasen la comercialización de los suelos ferroviarios liberados.

Si bien, este modelo que abría nuevas experiencias de gobernanza, fue recogido en el PEIT-2005-2020 con regulaciones y dotación económica para la integración urbana (2.400 millones de euros), su excesiva implantación e incierta viabilidad cuestionó su conveniencia y oportunidad. De hecho, la crisis económica y bancaria padecida a partir de 2009 sólo permitió a las sociedades para la integración del Corredor de Levante, encargar fases de proyecto y no de obras, e instaló al Ministerio en una difícil posición negociadora. En las ciudades de otros corredores, donde sí se habían acometido obras financiadas con préstamos bancarios avalados por las parcelas resultantes, no se pudo hacer frente a los mismos, permaneciendo el endeudamiento.

Tuvo que optar por actitudes de imposición de restricciones severas en nuevas inversiones, no exentas del diálogo con los agentes regionales, e incluso locales, pero casi inamovibles. Prueba de ello fue el PEI 2010-2011, que apostó por la colaboración público-privada para financiar las infraestructuras, entre ellas, las del AVE, y desencadenó toda una movilización de territorios y proyectos, demandando beneficiarse con las disposiciones de este plan, para evitar paralizaciones de obras.

En el siguiente plan nacional, el PITVI 2012-2024 el actor nacional, tuvo que hacer suyos los criterios de interoperatividad en alta velocidad, (circulación de trenes convencionales en nuevas vías AVE) y sostenibilidad económica del sistema (priorizar corredores rentables), para revisar tanto los trazados pendientes de la red, como las operaciones de integración urbana. Siguiéron decisiones, en muchos casos, de auténtica ausencia de diálogo, con respecto a determinados proyectos locales débiles y no rentables, (revisión y supresión de algunas sociedades en otros corredores del AVE), que podrían calificarse de *comportamientos de government*¹⁵².

¹⁵² FELIU TORRENT, Jaime. La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia. Investigaciones Geográficas, nº 43, 2007, página 114.

Mientras tanto, en el caso de las ciudades del Corredor de Levante, se optó por la espera a tiempos mejores, llegando en superficie a Valencia y Alicante, combinado la escucha con la estimulación de propuestas alternativas por parte de los agentes regionales y locales, al margen de los Convenios ya firmados: propuestas de llegada del AVE a las estaciones en superficie del Gobierno autónomo junto con Ayuntamientos de Murcia, (contrario a su carácter definitivo en un principio, y totalmente opuesto después) y Cartagena.

Fruto de esta postura generalizada de recorte, este agente nacional abordó en 2013, una selección de prioridades en los corredores del AVE para el horizonte 2016, dejando el resto de inversiones para ejercicios posteriores al 2018. Entre ellos, se encuentra la completa ejecución de la Opción Este del tramo Murcia-Cartagena, permitiendo la llegada del AVE a esta ciudad con su máximo aprovechamiento para después de 2018 (disponiendo como solución temporal un tercer carril para uso de ancho UIC, y electrificación en la única vía existente).

También la Mesa de la Cámara de Diputados ha sido, como órgano nacional, el escenario donde se han tramitado diversas mociones, preguntas y proposiciones no de ley, posteriormente debatidas y votadas en la Comisión de Fomento de dicha Cámara. Cabe destacar tres proposiciones no de ley de los partidos PP, PSOE e IU, en los años 2009, 2013 y 2014 respectivamente, que fueron rechazadas con la mayoría que ostentaba el partido del Gobierno nacional, en cada una de las legislaturas correspondientes a estas fechas. De igual modo el recurso al Defensor del Pueblo.

En la quincena de años transcurridos en este proceso, se observa la definición inicial de un proyecto técnico de red o corredor AVE de Levante, y desde hace casi diez, de una solución para la integración urbana en las dos metrópolis con el patrocinio del agente nacional (AGE representado por ADIF) y con el consenso general de todos los demás agentes. A su vez, este agente ha ido adaptando el proyecto a los condicionantes de disponibilidad presupuestaria, estimaciones sobre financiación y priorización de objetivos en lo que podría clasificarse como un aprendizaje de prueba-error correspondiente con el primer nivel o aprendizaje memorístico de Luke.

Estas variaciones en la medida que han ido perjudicando los intereses y expectativas de los agentes regionales y locales, ha desencadenado una oposición a las modificaciones, y una defensa de los proyectos originales. Estos agentes, opuestos al cambio en esta escala nacional, han buscado hechos y acciones que pudiesen impedirlos o limitarlos, como se ha podido ver con las intervenciones en las cámaras de los Diputados y del Senado, mediante interpelaciones y proposiciones no de ley, tanto en las dos legislaturas socialistas como en la última popular.

Así, se ha llegado a la adquisición de una habilidad en los agentes opositores al cambio de los proyectos técnicos, manifestada en las iniciativas para introducir cada año en la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado, partidas específicas destinadas a las obras de los tramos afectados de este corredor de Levante del AVE, así como las correspondientes a la integración urbana.

Por su parte, al agente nacional, también le han correspondido la toma de posiciones más propias de este aprendizaje posterior de la segunda dimensión del poder de Luke. Entre ellas, se puede citar la falta de definición en dotaciones económicas y plazos de ejecución, que se aprecian en las intervenciones de los responsables del Ministerio de Fomento (Ministros en comparecencias, Secretarios de Estado, etc.) y que tan insistentemente demandaban los agentes opositores a los cambios.

Las omisiones o indefinición de actuaciones concretas en materia de LAV que presentan los sucesivos planes nacionales (PDI, PEIT, PITVI) y la progresividad en la comunicación de estas actuaciones, como por ejemplo el documento *Plan de Extraordinario de colaboración Pública-Privada en Inversiones* en 2010, a los seis años de presentar el PEIT, o el *Nuevo modelo de desarrollos de los corredores de alta velocidad* del Ministerio de Fomento, publicado un año después de la presentación del PITVI.

También la demora injustificada en tareas de su competencia, como la tramitación de los estudios necesarios para la construcción de algunos tramos del AVE, por ejemplo el Estudio Informativo del tramo Murcia-Cartagena, con independencia de que contemplase tres alternativas diferentes, una de ella defendida por el agente regional. Todos estos cambios, que han ido progresivamente agravando la situación de la AVF contemplada en los proyectos técnicos iniciales, dejaron patente el incumplimiento de los compromisos adquiridos por parte del agente nacional, y condujeron a una escalada de la conflictividad.

4.2.- Análisis para la metrópoli de Murcia.

4.2.1.- Características técnicas de la metrópoli de Murcia.

Siguiendo el esquema trazado en la metodología de estudio, en este apartado, procede analizar de entre los aspectos técnicos derivados del tema de esta Tesis en la metrópoli de Murcia, su territorialidad actual y futura gracias a esta infraestructura, su influencia en el modelo de ciudad, las características de la Estación del AVE, y por último, los proyectos de dinamización económica asociados a esta implantación.

4.2.1.1.- La territorialidad de la metrópoli murciana en relación con el TAV.

El tren de alta velocidad, como cualquier red de transporte terrestre, discurre conectando aquellas ciudades seleccionadas de su trazado. Esta conexión, les permite una territorialidad recualificada que estudiaremos en este subapartado, así como las principales características técnicas de los tramos en que se divide la conexión entre cada ciudad (proceso de gestión, cronología, longitud, recorrido, etc.). Atención especial se le dedica a la Red Arterial Ferroviaria, como solución técnica singular, destinada a conectar la red territorial, con el tramo urbano de la ciudad.

4.2.1.1.1.- Territorio y red TAV.

El municipio de Murcia cuenta con una población de 441.354¹⁵³ habitantes, y junto con su comarca, la Huerta de Murcia¹⁵⁴, supone un total de 509.179 habitantes. En cuanto a su área metropolitana¹⁵⁵, cuenta con una población de 629.858 habitantes, (1.233,2 Km² y una densidad de 496,24 hab/km²). Respecto de la Región de Murcia, su municipio representa aproximadamente un 30% de la población total, y su área metropolitana un 43%.

¹⁵³ Fuente: INE, Instituto Nacional de Estadística. (01-01-2012). Según estos datos, ocupa el séptimo puesto entre los municipios con mayor población de España.

¹⁵⁴ Está compuesta junto con Murcia, por los municipios de Alcantarilla, Beniel y Santomera.

¹⁵⁵ De acuerdo con el Atlas Estadístico del Ministerio de Vivienda, el área urbana de Murcia lo forman los municipios ya citados de la comarca de la Huerta de Murcia junto con Molina de Segura, Las Torres de Cotillas, Archena, Ceutí, alguazas y Lorquí. Esto supone el undécimo puesto entre las áreas metropolitanas de España. Según Francisco Ruiz, autor de "Municipios que forman las áreas urbanas y metropolitanas", en el área metropolitana también hay que incluir Librilla. Además defiende la existencia de la conurbación Murcia-Orihuela municipio colindante con Murcia en el este y perteneciente a Alicante. Su población total en 2009 era de 776.784 personas y una superficie de 1.787,7 km², pero existe controversia acerca de esta posibilidad recogida en el proyecto AUDES.

La ciudad de Murcia está situada al este de la Región, a aproximadamente 15 kilómetros del límite con la provincia de Alicante, por lo que su influencia metropolitana en esta dirección, ha sido considerada por algunos autores, como suprarregional. Ya dentro de la Región, sus relaciones se extienden por el norte hasta la vega media del Segura con ciudades como Cieza, por el sur hasta el Campo de Cartagena, y por el oeste hasta Alhama de Murcia.

La gran actividad agrícola de la extensa huerta murciana, (en su época de mayor producción tenía unas 12.000 has de cultivo) vinculada a la exportación, ha dado paso a un importante sector servicios, especialmente en el sector terciario, potenciado por la capitalidad de la Comunidad Autónoma. Presenta una universidad de larga tradición, reforzada en el último decenio por la implantación de una segunda sede de carácter privado, atrayendo entre ambas cerca de 50.000 estudiantes. También cuenta con una importante industria conservera asociada al sector agrícola, con diversificaciones en alimentación, textil, química, del mueble y de materiales de construcción.

Murcia, se encuentra en cuanto a corredores ferroviarios de alta velocidad en el corredor de *Levante*, con un total de 955 Kilómetros de vías y discurre por cuatro comunidades autónomas, (Madrid, Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana y Región de Murcia, sumando el 26% de la población española), con una posición de nudo casi final en la rama situada más al sur.

Mapa 16. Corredor de Alta Velocidad de Levante.

Fuente: ADIF, Ministerio de Fomento (http://piac.dcre.info/pp_murcia.html).

La primera rama Madrid-Valencia, cuenta con las estaciones AVE de Madrid-Atocha, Cuenca-Fernando Zóbel, Requena-Utiel y Valencia-Joaquín Sorolla. Fue

inaugurada en fecha 18/12/2010 y contó con un flujo total de pasajeros en 2013 de 2.040.000, de los que más del 90% viajaron de inicio a fin. Renfe ofrece 30 servicios diarios con una duración de 1 h y 35'¹⁵⁶.

Mapa 17. Tramo La Encina-Alicante-Murcia-Cartagena.

Fuente: Ministerio de Fomento (<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/c10b33ee-2d24-4135-b52b-095853eee554/77560/mapa.jpg>).

La segunda rama Madrid-Alicante, comparte con la anterior la primera estación intermedia, siendo específicas de este recorrido las de Albacete-Los Llanos, Villena y Alicante. Fue inaugurada en fecha de 17 de junio de 2013. En el primer mes desde su puesta en marcha, viajaron unos 171.000 viajeros, de los cuales más de un 80% viajaron de inicio a fin. Renfe ofrece 18 servicios diarios, y cuatro adicionales los fines de semana¹⁵⁷. A la finalización de 2013, tras 6 meses, superó 1 millón de pasajeros, siendo

¹⁵⁶ <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=6253>

¹⁵⁷ Información contenida en Diario Información Alicante, de fecha 21/07/2013. (<http://www.diarioinformacion.com/alicante/2013/07/20/record-viajeros-ave-7000-usuarios/1397662.html>)

una de las líneas de alta velocidad más rentables¹⁵⁸. Las estimaciones son de 2.250.000 viajeros anuales, de los cuales un 40% son demanda inducida¹⁵⁹.

Y la tercera rama del corredor de Levante, Madrid-Murcia comparte la casi totalidad de la segunda, presentando un desvío antes de llegar a Alicante, siendo sus estaciones AVE específicas las de Elche-Matola, Murcia-El Carmen y Cartagena. Este tramo específico hasta Murcia-El Carmen, también es considerado parte del Corredor Mediterráneo. Así pues, la Conexión Madrid-Murcia está compuesta por cinco estaciones: las de Madrid-Atocha (5.500.000 habitantes su área metropolitana), Cuenca-Fernando Zóbel (53.000 municipio), Albacete-Los Llanos (219.000 área metropolitana), Villena (35.000 municipio), Elche-Matola (230.000 municipio) y Murcia-El Carmen (441.000 municipio).

Ilustración 24. Línea Monforte-Murcia, Subtramo Monforte del Cid-Elche, y Variante Torrellano (Alicante-Aeropuerto-Elche).

Fuente: Francisco Díaz Pardo (<http://trenecicos.wordpress.com>).

Las velocidades límite de los trenes en cada uno de estos tramos es de 300 Km/h entre Madrid, Cuenca, Albacete y Alicante, permitiendo sin paradas tiempos de

¹⁵⁸ <http://ave-renfe.edreams.es/el-ave-madrid-alicante-cerrara-el-2013-llegando-al-millon-de-usuarios/>

¹⁵⁹ Información contenida en Diario El Mundo, de fecha 23/06/2013, titulada “El AVE a Alicante creará 735 empleos y tendrá un impacto económico de 70 millones”.

conexión de 50' (190 km Madrid-Cuenca), de 1h 30' (320 km Madrid-Albacete), y de 2h 10' (485 km Madrid-Alicante¹⁶⁰). La bifurcación de Monforte del Cid, situada a 23 Km de Alicante, constituye el inicio de la tercera rama del corredor que accede a Murcia.

Para este tramo en construcción, dadas las características del trazado (con curvas de escaso radio para la alta velocidad, pendientes puntuales, y cercanía entre paradas) se anuncian velocidades máximas de 220 Km/h. Con una distancia de dicha bifurcación de Monforte a la ciudad de Elche de 16 km (con Monforte del Cid-Aspe 7,9 Km, Aspe-El Carrús 3,5 Km, y El Carrús-Elche 4,5 Km), el tiempo de conexión sin paradas Madrid-Elche sería de 2h.

En el año 2011, se dispuso en información pública, el Estudio Informativo de la variante de Torrellano. Una conexión de Alicante con su Aeropuerto, mediante la construcción de una vía doble, además de construir una nueva estación ferroviaria en dicho Aeropuerto de Altet. También dispone una línea nueva de mercancías para el puerto de Alicante¹⁶¹.

Tal y como se ha comentado en apartado anterior, tras la publicación en abril de 2013 del documento de ADIF *Nuevo modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad*, esta Variante de Torrellano, que se encuentra pendiente de licitar con una inversión de 319 millones de euros, tendrá una mejora parcial consistente en cambio a ancho UIC, y electrificación en el horizonte 2016, con un coste de 80 millones de euros, quedando el resto de adecuaciones a la AVF, para después del 2018.

Respecto la línea Elche-Murcia, el primer estudio informativo se remonta a 1999, que un año después permitió el “Pacto de Murcia”, celebrado entre el Ministerio de Fomento (con su entonces ministro Álvarez-Cascos), y los presidentes autonómicos de Madrid, Castilla la Mancha, Valencia y Murcia.

Su solución sur, la que menos impacto causaba en la provincia de Alicante, y aprovechaba la estación de El Carmen, fue sometida a DIA, descartándose la norte, que discurría paralela a la autovía A-7, y que contemplaba una nueva estación en Nueva Condomina. Tras numerosas alegaciones de organismos regionales (municipios, comunidades de regantes, Generalitat Valenciana), se realizó una nueva solución sudeste, que requirió Información pública complementaria en agosto de 2002.

¹⁶⁰ Duración anterior a enero de 2014, con velocidades restringidas a 200 Km/h previas a homologación del trayecto entre Alicante y Albacete, según información de ADIF, que permitirá verse reducida tras dicha homologación, al poder circular hasta la velocidad máxima.

¹⁶¹ Artículo publicado en Geotren el 25/04/2011, titulado “Alicante, Aeropuerto de Alicante y Elche: Variante de Torrellano”. <http://www.geotren.es/blog/alicante-aeropuerto-de-alicante-y-elche-variante-de-torrellano/>

En un estudio demoscópico¹⁶², realizado por la Universidad de Alicante en septiembre de 2002, a la población de los municipios de la Vega Baja de Alicante, afectados por el trazado del AVE, se demuestra su conocimiento sobre este proyecto al que consideraba como propio y próximo, a pesar de que la mitad de los encuestados manifestaba no haber utilizado nunca el tren para desplazarse de Alicante a Murcia o viceversa.

Tabla 15. Valoraciones medias para los impactos de paisaje, medio ambiente y ruido en los trazados.

Fuente: Estudio de Opinión sobre el trazado AVE Alicante-Murcia a su paso por la Vega Baja. Universidad de Alicante.

Como se puede observar en la tabla anterior, respecto del impacto sobre el paisaje y el medio ambiente, el trazado actual, es el que alcanza mejores puntuaciones, siendo el peor calificado, la opción sudeste elegida en un primer estudio por el Ministerio. En cuanto al ruido, lo consideraban, con independencia del trazado como una infraestructura molesta acústicamente. De igual modo, analizados los beneficios en desplazamientos, productividad industrial, en la mejora de los negocios, y en la productividad agrícola, el trazado actual, fue el que se estimaba como más beneficioso, (especialmente en desplazamientos) y el Sudeste, como el que menos (sobre todo en productividad agrícola).

¹⁶² Estudio de opinión sobre el trazado AVE Alicante-Murcia a su paso por la Vega Baja, dirigido por Antonio Aledo Tur, y María José Rodríguez Jaume, Departamento de Sociología y Teoría de la Educación. Ficha Técnica: 402 entrevistas en 14 municipios, con muestreo aleatorio simple con selección de las unidades últimas por cuotas de sexo y edad.

Como conclusión final del estudio, el 60% de la población opinaba que el trazado actual era la opción más idónea. Este estado de opinión, se manifestó igualmente, en las instituciones que realizaron alegaciones, como consecuencia de la información pública. Finalmente en noviembre de 2003, se inició la Información pública del nuevo trazado del AVE por la Vega Baja por el trazado actual. Debido al entramado social y agrícola tradicional de la zona, se planteó el mismo corredor que la línea actual, denominada por el Ministerio a partir de entonces “Corredor Centro” con una longitud de 47 Km¹⁶³.

Ilustración 25. Línea Monforte-Murcia, perfil y detalle Subtramo San Isidro-Orihuela.

Fuente: Diario La Verdad, Artículo publicado el 24/11/2013 “Un AVE muy aprovechado” y <http://www.geotren.es/blog/tag/callosa-del-segura/>

No obstante, incorpora variantes como la de Callosa de Segura con la construcción de un túnel de 2.071 metros, la cual implica la reposición de la actual estación de Callosa por otra nueva compartida con Cox, desplaza 300 m. hacia el este, la estación de Beniel, y plantea una nueva estación subterránea en Orihuela. El Estudio informativo está dividido en tres tramos, aunque a los efectos de licitación de obras la línea Elche-Murcia se compone de cinco subtramos: Elche-Crevillente con 5,6 Km, Crevillente-San Isidro con 7,3 Km, San Isidro-Orihuela con 9,6 km, Orihuela-Colada de la Buena Vista con 6,8 km, y Colada de la Buena Vista-acceso a Murcia con 7,9 km.

¹⁶³ Artículo publicado en Diario Orihuela Digital 28/11/2003, titulado “Se inicia la información pública del nuevo trazado AVE por la Vega Baja”. http://orihueladigital.es/orihuela/ave_281103.htm

Ilustración 26. Conexión AVE Monforte-Murcia, y principales infraestructuras.

Fuente: Diario La Verdad, Artículo publicado el 24/11/2013 “Un AVE muy aprovechado”.

A pesar de ser un terreno plano, la construcción de esta línea de alta velocidad por la Vega Baja está plagada de un sinfín de estructuras a causa de las exigencias medioambientales, el denso entramado agrícola y social, los caminos y canalizaciones de servicios, y los drenajes para evitar el efecto barrera y el riesgo de inundaciones¹⁶⁴, con un costo medio de cada kilómetro que se eleva a 27 millones de euros.

Los Accesos a Murcia también denominada Variante del Reguerón con 8,9 Km fue el primer tramo de la línea AVE de la Región en construirse. Su orden de estudio¹⁶⁵ se produjo en enero de 2002, siendo inaugurada en 2008. Supuso una inversión de 72,8

¹⁶⁴ Artículo publicado en Diario Las Provincias 24/11/2013, titulado “Un Ave muy aprovechado”. <http://www.lasprovincias.es/v/20131124/alicante/aprovechado-20131124.html>

¹⁶⁵ La licitación del concurso de redacción de su proyecto fue en mayo de 2002 y su adjudicación se realizó en julio a la empresa IDOM, siendo aprobado el proyecto de construcción en febrero de 2003. La licitación de sus obras fue en abril de 2003 y su adjudicación en julio a la UTE Construcciones PARAÑO-COPROSA.

millones de euros, evitando el paso del anterior trazado por las poblaciones de Beniján, Torreagüera y Los Ramos y permitiendo la supresión de 4 pasos a nivel.

Ilustración 27. Variante del Reguerón y Pérgola.

Fuentes: http://www.fcmaf.es/Historicos/2008/06-06_PEIT-Levante3.htm,
<http://www.vialibre.org/noticias.asp?not=1939&cs=infr,y>
<http://www.laverdad.es/murcia/prensa/noticias/201307/25/fotos/14560739.jpg>

También destaca como infraestructura en este tramo la ejecución de una pérgola sobre el canal del Reguerón con 366 metros de longitud y 42 de anchura, la mayor existente en la red nacional ferroviaria de Alta Velocidad.

Esta variante se inicia con la estación de Los Ramos-Alquerías, donde se une la línea Cartagena-Murcia. Al tener la conexión con Cartagena en alta velocidad una ejecución posterior, la doble vía de ancho nacional de esta variante pasará a compartir el servicio en ancho internacional (UIC para la conexión con Elche) con el de una vía en ancho ibérico (provisionalmente para la conexión con Cartagena). *“Todos estos cambios son posibles, ya que se ha construido con traviesas polivalentes, que permiten el*

cambio de anchos de vía en una operación rápida y sin modificar la estructura de la obra”¹⁶⁶.

Teniendo en cuenta todos los tramos anteriormente descritos y sus características técnicas, así como la RAF de la ciudad de Murcia, la distancia Elche-Murcia de 46 km supondría un tiempo de acceso sin parada Madrid-Murcia de 2h 20' para un total de 525 km aproximadamente.

Mapa 18. Trazado de la Variante del Reguerón inaugurada en 2008.

Fuente: Detalle de propuesta plataforma El tren fuera de Alcantarilla.

4.2.1.1.2.- Red Arterial Ferroviaria de la metrópoli de Murcia.

La Variante del Reguerón, (color amarillo imagen anterior), llega hasta el tramo urbano denominado Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Murcia, dividida en zona Este (Ciudad de Murcia) con 7,88 Km y Oeste (Ciudad de Alcantarilla) con 7,80 Km. Desde el año 2001, en que se concretó el trazado de la llegada de la AVF a Murcia, se empezó

¹⁶⁶ Nota de la Delegación del Gobierno en Murcia de fecha 09/08/08, titulada “Adif finaliza las obras de la Variante del Reguerón de la Línea AVE Madrid-Levante con la puesta en servicio de la nueva conexión a Cartagena”. <http://www.murcia.com/region/noticias/2008/08-09-adif-finaliza-obras-variante-regueron.asp>

a estudiar la posible solución para esta RAF de la ciudad de Murcia, contando con la conexión desde el este, proveniente de Alicante, pero conscientes de su prolongación hacia Almería y su convivencia con el enlace directo de Madrid, vía Albacete.

Las primeras propuestas de la RAF de esa fecha, apuntaban a un soterramiento del tramo urbano, y de la estación de El Carmen, para recuperar los barrios al otro lado de las vías. A finales de 2002, ya había un principio de acuerdo con el Ministerio de Fomento para el soterramiento de un tramo de 2,8 km entre Santiago el Mayor y Barriomar para evitar el casco urbano, (tras las protestas de los vecinos de Nonduermas, se pasó a pedir que el soterramiento llegase también a esta pedanía).

El estado avanzado del proyecto de la Variante del Reguerón ya comentada, impulsó a una propuesta de RAF en enero de 2003, que apoyándose en este corredor evitase el soterramiento al oeste de la estación de El Carmen, realizando el acceso del AVE con soterramiento parcial sólo en el Acceso Este, es decir, desde la Variante del Reguerón, hasta la estación incluyéndola en la depresión. El tren, en lugar de seguir por Barriomar y Nonduermas, daría marcha atrás por el mismo ramal, y regresaría al corredor del Reguerón para continuar hacia Alcantarilla, con lo que se eliminaba la actual vía entre Murcia y este municipio. A su vez la Variante en Alcantarilla y por Javalí Nuevo, evitaría el paso por ambos núcleos urbanos¹⁶⁷.

Ilustración 28. Propuesta de 2003 para la RAF Ciudad de Murcia.

Fuente: Diario La Verdad, de fecha 03/01/2003.

¹⁶⁷ Información publicada en diario La Verdad de fecha 03/01/2003 titulada “Murcia renuncia ahora al soterramiento del AVE tras reclamarlo durante dos años”.

Así se configuraba una propuesta de RAF semejante a la de ciudades con estaciones término en vez de pasantes, algunas de ellas pertenecientes a este Corredor de Levante del AVE como Alicante y Valencia, aunque esta solución fuese un atraso en su planteamiento. Sin embargo, no se mantuvo esta propuesta, abriéndose camino de nuevo la original de soterramiento integral del tramo urbano, y darle a la Variante del Reguerón, su sentido inicial de tramo de Acceso a la Ciudad de Murcia y no como inicio de una ampliación paralela al Canal del Reguerón, que circunvalase completamente la ciudad.

Por todo ello, cuando se planteó la remodelación de la RAF de Murcia, zona Este, con la firma en junio de 2006, del Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), la solución recogía este sentido. Partía de nuevo desde el principio, con un planteamiento ferroviario vanguardista, y sin préstamos de soluciones híbridas esbozadas en los años anteriores.

Mapa 19. Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Murcia Zona Este (ciudad de Murcia).

Fuente: ADIF, Ministerio de Fomento, publicación DIA del Estudio Informativo RAF zona este (ciudad de Murcia). (<http://www.boe.es/boe/dias/2009/07/08/pdfs/BOE-A-2009-11333.pdf>).

El estudio informativo de la RAF, aprobado provisionalmente en noviembre de 2007, y definitivamente en junio de 2009, abarca desde la salida de la actual estación de

Murcia-Cargas, al oeste, y se desarrolla a lo largo del actual pasillo ferroviario hasta la zona de Los Dolores de modo soterrado, para eliminar tres pasos a nivel existentes, más uno peatonal¹⁶⁸.

Contempla una nueva estación intermodal subterránea. Sus actuaciones estaban compuestas por cinco tramos diferenciados por la cota de sus rasantes y tipo de cubrición, reflejados en la imagen anterior. Este Estudio, elevó el coste de las actuaciones recogidas en el protocolo de 2006, que era de 195 millones de euros a 300 millones de euros.

En marzo de 2011 se encargó la elaboración del Proyecto Básico de esta remodelación, y en junio de ese año ADIF dio las instrucciones para que el desglose de ese proyecto se hiciese en dos fases. En la **fase 1** se incluía el acceso en superficie de la AVF a la estación del Carmen, con supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y senda de Los Garres, sustituidos por un paso inferior y un paso superior, respectivamente en el mismo emplazamiento de los actuales pasos a nivel. Y en la **fase 2** se incluiría la integración urbana y la nueva estación intermodal.

Ilustración 29. Llegada AVE en superficie y supresión pasos nivel Fase I de julio de 2012.

Fuente: ADIF, plano 2.3.1 de Conjunto de licitación Proyecto Remodelación RAF Murcia, Fase I.

El coste de las operaciones recogidas en esta fase 1 por los estudios previos del Ministerio, ascendía a 50 y 60 millones de euros cada una de las dos supresiones de paso a nivel. En agosto de 2012, ADIF licitó la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo de la fase 1 de la remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia.

¹⁶⁸ Con esta aprobación técnica por parte de la Dirección General de Ferrocarriles se inició el procedimiento administrativo, sometiéndose junto con su EIA a información pública, obteniendo declaración de impacto ambiental favorable del Ministerio de Medio Ambiente el 04/06/2009, y siendo aprobado definitivamente el Estudio Informativo el 24 de ese mismo mes.

Sin embargo, dada la oposición del Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma no fue adjudicado¹⁶⁹.

La incompatibilidad entre las dos fases llevó al Ayuntamiento y a la CA a proponer la solución alternativa de la estación provisional de Los Dolores en noviembre de 2012, hasta que fue descartada a finales del año siguiente. En abril de 2013, como ya se ha comentado en apartado: *Agentes de ámbito nacional comunes a las dos metrópolis* de esta Tesis, ADIF, a través del documento: *Nuevo Modelo de Desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad*, planteó un rediseño de la RAF, para la llegada del AVE a la estación de Murcia-El Carmen en superficie.

Ilustración 30. Nuevo proyecto de ADIF para la integración en Murcia del 01/04/2013.

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Integraciones urbanas

Actuaciones de Convenio

Canal con triple vía a lo largo de 7,9Km de los cuales se soterran completamente 4,3 Km a su paso por la ciudad y 500 m en Nonduermas, depresión del resto del pasillo y nueva estación intermodal cubierta.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Realizar la entrada en superficie con doble vía de ancho mixto en el pasillo de acceso este.

Adecuar la estación actual para la llegada de la Alta Velocidad, adaptar y ampliar el edificio con nuevos módulos y reordenar el aparcamiento.

Pto. Convenio	195,0 MC
Pto. Actualizado	311,9 MC
Realizado	2,0 MC
Pto pendiente	55,4 MC

Resumen de los presupuestos

Total actualizado	Total propuesta
311,9 MC	57,4 MC
Ahorro: 254,5 MC

Fuente: ADIF, Nuevo Modelo de Desarrollos de los Corredores de Alta Velocidad, página 68.

Esta propuesta, al suprimir el soterramiento, suponía para el administrador un ahorro de 254,5 millones de euros respecto de los 311,90 millones calculados por el Estudio Informativo de la Remodelación de la RAF de 2009. Este Estudio Informativo actualizó los 195 millones correspondientes a ADIF recogidos en el Protocolo de 2006 (ver apartado de esta Tesis *Anexo Documentos IV.2* donde se recoge esta cantidad). Sólo se contemplaba la entrada de la LAV en doble vía de ancho mixto en el pasillo de acceso este, y adecuar la estación actual incorporando nuevos módulos con

¹⁶⁹ Esta oposición se manifestó en la moción conjunta de todos los grupos municipales en el Ayuntamiento de Murcia de fecha 02/11/2012, recogida en Anexo III Documentos, de esta Tesis.

reordenamiento del aparcamiento con un coste de 55,40 millones, lo que junto con los 2 millones ya invertidos suponía un coste total propuesto de 57,4 millones de euros.

En enero de 2014, ADIF comenzó las prospecciones técnicas necesarias para redactar el proyecto básico de la fase 1, lo que desencadenó las reuniones de febrero Ministerio-CA-Ayuntamiento descritas en apartado de esta Tesis *Agentes supra locales de la metrópoli de Murcia y TAV*, con el acuerdo de encargar un Proyecto Básico dividido en etapas sucesivas con soterramiento, y por tanto acordes con el Protocolo de 2006 y Estudio Informativo de 2009, con un presupuesto estimado de 500 millones de euros a acometer, según disponibilidades financieras.

Ilustración 31. Primera fase del soterramiento estudiado el 06/05/2014.

Fuente: Diario La Verdad. (<http://www.laverdad.es/murcia/noticias/201405/06/Media/AVE-2.jpg>)

En mayo de 2014, se llegó al acuerdo de que 80 millones de euros correspondientes a la primera fase de este proyecto fuesen asignados al presupuesto de la línea de AVF Monforte-Murcia, asegurando así su ejecución simultánea con las obras de este tramo casi ya finalizado. Esta primera fase con inicio en la Senda de Los Garres y finalización en la playa de vías de la estación de El Carmen, tenía una longitud total de 1.356 metros.

Se componía de un acceso en rampa de entrada con 428 metros, un soterramiento integral de 522 metros, y una rampa de salida de 406 metros. La solución para los tres pasos a nivel existentes en este tramo de la fase 1, se resolvían con un paso elevado para la Senda de Los Garres, en superficie sobre el soterramiento integral para la Ronda Sur (desmontando paso elevado sobre vías existente), y con un paso subterráneo temporal bajo las vías para la C/Torre de Romo-Santiago El Mayor.

En octubre de 2014, ADIF presentó al Ayuntamiento de Murcia el “Estudio de alternativas para la permeabilización de la RAF de Murcia en el entorno de Barriomar”, correspondiente con la segunda fase de la integración urbana de la LAV. Se inicia en la salida sur, de la Estación del Carmen a su paso por el Barrio de Barriomar, e incluye cuatro alternativas distintas acordes con la futura puesta en servicio de la LAV Murcia-Almería y la implementación del ancho europeo en el Corredor Mediterráneo.

Ilustración 32. Segunda fase del soterramiento: alternativas y trazado 4ª opción. Octubre-2014.

Fuente: ADIF. (Estudio de alternativas para la permeabilización de la RAF de Murcia en el entorno de Barriomar)

La primera de estas alternativas, consistía en la supresión del paso a nivel de la calle Barriomar, mediante un soterramiento puntual, la segunda incluye además de la anterior, el paso a nivel del Camino Albadel, configurando para ello una zona deprimida entre pantallas de 550 metros con losa superior en ambos pasos. La alternativa tercera

proponía dar continuidad en superficie a las calles Carretera del Palmar/Calle Floridablanca y el Camino Albadel mediante una zona deprimida entre pantallas de 960 metros con losas superiores en los tres pasos puntuales. La cuarta alternativa se definía como variante de la tercera, añadiendo la losa superior en todo el tramo deprimido de 960 metros. La valoración de las alternativas oscilaba entre los 43,4 millones de euros de la primera, y los 79,6 millones de la cuarta.

En cuanto a la zona Oeste de la RAF de Murcia, cuyo Estudio Informativo se encontraba en noviembre de 2012 en Información pública, (al igual que la conexión en AVF Murcia-Cartagena), se inicia en la estación de Murcia-Cargas, abarca el paso por la ciudad de Alcantarilla y finaliza en Sangonera. Contiene además una nueva variante Alcantarilla-Javalí Nuevo, cuyo trazado cuenta con DIA aprobada y proyecto redactado.

Ilustración 33. Zona Oeste RAF Ciudad de Murcia.

Fuente: <http://www.geotren.es/blog/corredor-mediterraneo-es-paso-del-ferrocarril-por-alcantarilla/>

Existe en redacción un nuevo Estudio Informativo para la transformación de la línea desde Chinchilla hasta esta zona como LAV, aunque aún no ha salido a información pública.

Tras descartarse la opción oeste de la línea AVE Murcia-Cartagená, la RAF Zona Oeste ha pasado a integrarse en el trazado de AVE Murcia-Almería, perteneciente al corredor mediterráneo de alta velocidad. La alternativa 2 del estudio Informativo de esta Zona oeste de la RAF (recomendada por el Ministerio de Fomento y que implica una integración urbana a coordinar con otras administraciones) se desarrolla sobre tres vías (2 en UIC más una en ibérico), soterrándose entre los caminos de la Voz Negra y Los Romanos, incluyendo una nueva estación para Alcantarilla.

4.2.1.1.2.- Conclusiones territorialidad metrópoli de Murcia.

La infraestructura del corredor estudiada y que permite a la metrópoli murciana posicionarse territorialmente en relación con el resto de ciudades del mismo corredor es el trazado definitivo del tramo Elche-Beniel que discurre por la Vega Baja alicantina. Como ya se ha comentado, este tramo conocido como trazado Centro, fue el resultado de su selección, (tras informe de un equipo interdisciplinar de la Universidad de Alicante¹⁷⁰), en el último Estudio Informativo redactado para este tramo.

Ilustración 34. Plataforma del tramo Elche-Murcia a su paso por Callosa del Segura.

Fuente: Diario La Verdad de fecha 24/11/2013. (Artículo “Un AVE muy aprovechado”)

¹⁷⁰ Información publicada en diario El País en fecha 14/11/2003 titulada “Fomento aprueba en la Vega Baja por acuerdo el AVE en trazado actual línea férrea con Murcia”.

Esta situación hizo que hasta finales de 2003, el tramo Elche-Murcia fuese la única parte del corredor de Levante del AVE que carecía de solución en su trazado junto con Cartagena. Una vez decidida esta futura conexión de Murcia con una red de alta velocidad, el hecho de ser compartida con otros servicios ferroviarios y tener importantes limitaciones de trazado y por tanto de velocidad comercial, contribuyó a que en 2004 el Gobierno Regional rompiese por escrito el Pacto de Murcia firmado en 2001, junto con entre otros la Comunidad Valenciana.

C1: Murcia - Alicante T.
C2: Murcia - Águilas
C3: Alicante T. - Sant Vicent Centre

The map illustrates the proposed high-speed rail line from Murcia to Alicante. The route is shown as a red line with various stations marked by white circles. Key stations include: Águilas (C1), Águilas - El Labradorcico, Jaravía, Pulpí, Almendricos, Lorca San Diego, Lorca - Sutullena, Alhama de Murcia, Totana, Alcantarilla - Los Romanos, Beniel, Murcia (C1, C3), Orihuela Miguel Hernández, Albatera - Catral, Elx Carrús, Elx Parc, Torrellano, San Gabriel, Universidad de Alicante, and Sant Vicent Centre (C3). A legend indicates that black squares represent AVE stops for the Murcia-Alicante segment, which are located at Murcia, Alcantarilla - Los Romanos, Beniel, Albatera - Catral, and Alicante T. (C1, C3).

Paradas AVE tramo Murcia-Alicante

Autor: Juan Manuel Salmerón Núñez | UPCT

A pesar de estas limitaciones, la puesta en servicio de la LAV, permitirá una nueva accesibilidad de la metrópoli murciana, desde las ciudades vecinas de Elche y Alicante con tiempos de acceso de 15' y 30' respectivamente, un tiempo calificable de metropolitano, lo que transformará estas dos metrópolis discontinuas en una “región urbana”. Si algunos autores defienden que Murcia y Orihuela forman ya una conurbación, el sistema de ciudades Murcia-Beniel-Orihuela-Elche-Alicante, todas ellas en este tramo del AVE Corredor de Levante y conectadas con tiempos de hasta media hora, abarcarán una población superior al millón y medio de habitantes (mayor que toda la población de la Región de Murcia).

Actualmente, la conexión ferroviaria entre estas ciudades, se realiza con trenes de cercanías. Si bien, se trata de un servicio utilizado a diario por 12.000 viajeros¹⁷¹ (es el servicio de cercanías más rentable de RENFE), al tratarse de un tramo no electrificado y con una sola vía, los trenes actuales emplean 1h30' en realizar el recorrido Murcia-Alicante, cuando no realizan paradas en todas las estaciones. Por ello, el nuevo tramo AVE “polivalente” por el que también circularán los nuevos trenes de cercanías (nuevas unidades electrificadas) permitirá a todas estas ciudades unos tiempos de acceso menores, tanto si se hace con servicio AVE, como con servicio de cercanías.

El Estudio Informativo del trazado definitivo indica un número de trenes circulando en hora punta¹⁷², representa una capacidad utilizada del 76% de la teórica de la línea, lo que dejaría sólo un margen del 24% para implantar nuevos servicios. Esta polivalencia del tramo AVE Elche-Murcia, hará que sea de los más rentables de la red estatal.

Esta conexión situará a la metrópoli de Murcia, en un escenario de oportunidades y amenazas por la cercanía de estas ciudades y sus dinámicas mutuas, con especial influencia en sectores como el del turismo. En este sentido las conexiones con los aeropuertos, puede favorecer a Alicante cuando su Variante de Torrellano reciba las mejoras descritas, y el AVE pueda tener una parada en el mismo. Su tiempo de acceso pasaría a ser mejor que el del actual aeropuerto de San Javier, e incluso cuando se construya el tramo AVE Murcia-Cartagena la parada de Balsicas dista unos 15 Km de las pistas, por lo que habrá de ser resuelto con otros medios de transporte distintos como autobuses lanzadera. La posible apertura del aeropuerto de Corvera, tampoco haría variar esta posición de ventaja del aeropuerto de El Altet debida al AVE, pues sus pistas distarían de Balsicas aún más distancia que la de San Javier.

¹⁷¹ En Informe de Transporte de viajeros RENFE 2011, el servicio de cercanías Alicante-Murcia fue utilizado por 3,34 millones de viajeros en ese año.

¹⁷² Según este Estudio Informativo del tramo Elche-Murcia se estima que en horas punta circularán un tren de cercanías cada treinta minutos con paradas en todas las estaciones. A estos habrá que sumar tres trenes regionales con paradas en Orihuela y Elche; mientras que para el servicio de largo recorrido se han calculado tres trenes AVE y Alvia entre Murcia y Madrid, y otros dos con origen y destino en Barcelona. En total, doce trenes en el intervalo de dos horas.

En cualquier caso, las ciudades con más flujo de movilidad en esta rama del corredor de Levante Madrid-Murcia corresponderán a Alicante y Madrid que ya cuentan con 2,25 millones de pasajeros frente a los 0,65 millones del año 2011, de los cuales el 80% realizan el trayecto completo. La movilidad entre Murcia y Madrid en AVE quedará en un segundo plano respecto del anterior, ya que ha de competir con el tráfico actual que utiliza la Variante de Camarillas o conexión directa Albacete-Murcia sin desvío a Alicante. Aplicando los porcentajes de movilidad anteriores a los usuarios que actualmente hacen el trayecto Madrid-Murcia en FFCC a través de la variante mencionada que son 274.000 viajeros¹⁷³, se obtendría una movilidad de 758.000 personas, es decir un 42% de la movilidad Madrid-Alicante y siempre en el supuesto de que todo este tráfico orientase su ruta para viajar utilizando exclusivamente el Corredor de Levante del AVE.

Actualmente la alternativa de utilizar el AVE Alicante-Madrid para desplazarse desde Murcia no resulta rentable, salvo no ajustarse a las combinaciones horarias que proporciona el trayecto directo vía Albacete. La comparativa de tiempos de viaje es semejante en ambos casos. Con enlace cercanías de las 5.35h al primer AVE con salida a las 7.10h y llegada a Madrid-Atocha a las 9.40h, se emplean un total de 4.05h y 4.37h en algunas combinaciones. Por el contrario con el tren Altaria directo por Albacete se tarda entre 4.15 y 4.40h, es decir prácticamente el mismo tiempo, aunque un 40% más económico. Como ya se ha apuntado, con la llegada del AVE a Murcia pasará a añadirse entre 30' y 40' al tiempo Madrid-Alicante.

Otro aspecto interesante de la posición territorial de la metrópoli murciana serán las relaciones con las paradas intermedias del corredor. Muy probablemente la parada de Alicante, Albacete y Cuenca serán obligadas, y dependiendo de la política comercial de RENFE, otros servicios AVE permitirán relacionarse con las ciudades de Beniel, Orihuela, Callosa del Segura, o Elche y el Aeropuerto internacional de El Altet.

Por último, el diseño de la RAF zona este de la ciudad de Murcia definido en el protocolo de 2006 y desarrollado por el Estudio Informativo aprobado definitivamente en 2009, viene a proporcionar el enlace adecuado entre ciudad y red de AVE, permitiendo el posicionamiento territorial de la metrópoli murciana. La conveniencia de su diseño para el correcto encaje ciudad-infraestructura está fuera de toda duda, habiendo sido la forma jurídica de su pacto (protocolo que no destina partidas presupuestarias, sino plusvalías en juego) junto con problemas de disponibilidad de fondos, las causas de su falta de ejecución. El empuje para encontrar una solución que supone el estado avanzado de los tramos Monforte-Murcia, los compromisos de plazos marcados y su compatibilidad con el tránsito de mercancías, no ha acabado con desvirtuar este diseño que queda abierto en el futuro para ser completado.

¹⁷³ Según artículo del portal newshbf, publicado el 01/04/2014 titulado "La alta velocidad de Murcia podría ser gestionada por iniciativa privada" RENFE anunció que los viajeros de sus trenes de larga distancia con origen o destino Murcia ha aumentado un 7%, ganando 25.000 pasajeros más a lo largo de 2013. De ellos el trayecto Madrid-Albacete-Murcia obtuvo 274.000 viajeros.

4.2.1.2.- Modelo metropolitano murciano, ciudad y Estación de TAV.

4.2.1.2.1.- Modelo metropolitano.

La futura estación de AVE de la ciudad de Murcia, dará a esta ciudad un impulso aún mayor a su papel de centro de su área metropolitana (AM). El sistema urbano del AM de Murcia está compuesto por las ciudades cercanas de Alcantarilla, Molina de Segura, Alguazas, Torres de Cotillas, Santomera y Beniel, junto con cerca de treinta pedanías, algunas de las cuales ya se han integrado en el continuo de la trama urbana de la metrópoli como Puente tocinos, y otras importantes quedan separadas como El Palmar, La Alberca o Cabezo de Torres. De estas siete ciudades, tres tendrán en su estación de ferrocarril el paso del AVE: Beniel, que ya ha remodelado su estación y supone la entrada de la infraestructura a la Región por el este, Murcia que verá renovada su estación en un futuro próximo, y Alcantarilla.

Esquema 4. Sistema urbano del área metropolitana de Murcia y huella urbana actual.

Fuente: Elaboración propia y SERRANO MARTÍNEZ, José M^a, (2005).

En la última década, y como resultado de las previsiones del PGMO de Murcia, este sistema urbano, ha experimentado *la transformación de la ciudad central, la ocupación del espacio huertano que rodea la ciudad; y las nuevas periferias terciarias y residenciales, mayoritariamente apoyadas en la autovía A-7. No obstante, estos tres procesos no han sido simultáneos, ni han tenido una diferente incidencia en la configuración de la ciudad y su territorio. El primer y último proceso, la transformación del centro urbano y la creación de nuevas periferias, han reafirmado la idea de capitalidad regional de carácter urbano y metropolitano, –en el primer caso por la reafirmación de su centralidad, y en el segundo, por la creación de una nueva ciudad lineal moderna y complementaria de la ciudad tradicional–. Sin embargo, el segundo de los procesos mencionados, el de la continua ocupación de la huerta, ha*

*supuesto una pérdida de identidad de este espacio colectivo característico, sin ofrecer un modelo urbano o territorial específico y propio murciano, que pudiera justificar dicha transformación.*¹⁷⁴

El crecimiento de la ciudad, principalmente hacia el norte en las áreas de influencia de los ejes de Juan de Borbón y Juan Carlos I, a la vez ha ido colmatando los espacios urbanos interiores a las grandes avenidas perimetrales, especialmente Ronda Sur y su continuación por el este con la Avenida Miguel de Induráin.

El modelo de ciudad compacta y bien definida en sus bordes de la Murcia de los años 60, tiene como contrapunto la actual, con nuevos desarrollos residenciales de baja densidad en las pedanías que la rodean, y el diseminado intensivo de unifamiliares, en algunas zonas de huerta como la oeste y centro. *Las nuevas periferias residenciales y terciarias, han supuesto la creación de una nueva ciudad lineal a ambos lados de la autovía A-7, una nueva ciudad de Murcia que trata de ser complementaria desde el punto de vista de la capitalidad de la ciudad, incluso reforzarla como un espacio de necesidades ajustado a las demandas sociales y económicas actuales*¹⁷⁵. También en este decenio, han aparecido los modernos modelos de urbanizaciones residenciales de calidad, situados en las costeras sur y norte que cierran el valle de la huerta. Sirva como ejemplo de estas urbanizaciones las de Molina de Segura, o las de Carrascoy-El Valle.

Tal y como concluye MARTÍ y MORENO, en su estudio sobre la transformación territorial del área metropolitana de Murcia, *ha dado paso a un ámbito urbano y territorial, en el que surgen urbanizaciones aisladas en el espacio agrícola y el territorio cercano, con una fuerte organización territorial basada en las grandes infraestructuras de comunicación y los grandes equipamientos terciarios. En definitiva, nos encontramos con un territorio más híbrido, con una nueva oferta de actividades y posibilidades, pero también, y sobre todo, con un espacio medioambientalmente más empobrecido y con unas formas de vida asociada, cuyos costes energéticos resultan difícilmente asumibles a futuro.*¹⁷⁶

Para dar servicio a esta área metropolitana y primeramente a los crecimientos de la zona norte de la ciudad, se implantó en mayo de 2011, la línea 1 del Tranvía de Murcia¹⁷⁷. Con una estructura en “V” conecta el centro de la ciudad con los nuevos centros comerciales y Estadio La Nueva Condomina, el campus de la UMU y la UCAM, desplazando unos 34.000 viajeros diariamente, y unos 12 millones al año. Con un coste total de 264 millones de euros, esta línea 1 ha supuesto la mayor inversión en obra pública realizada hasta ahora por el Ayuntamiento de Murcia.

¹⁷⁴ MARTÍ, Pablo y MORENO, Elisa. *La transformación urbana y territorial de la ciudad de Murcia y su entorno (1977-2010)*. Estudios Geográficos, Vol. LXXV, 276, pp. 303, enero-junio 2014.

¹⁷⁵ Ídem, pág. 304.

¹⁷⁶ Ídem, pág. 305.

¹⁷⁷ La ciudad de Murcia contaba con un tren de vía estrecha que conectaba con algunas ciudades de su área metropolitana como Molina de Segura, pero fue desmantelado tras caer en desuso.

Mapa 20. Trazado de las cuatro líneas del Tranvía de Murcia.

Fuente: Artículo publicado en Diario La Verdad el 08/05/2007
(<http://servicios.laverdad.es/especiales/lineastranvia/>)

Tres líneas más de Tranvía están proyectadas en el AM de Murcia, presentando su encuentro en las inmediaciones de la nueva estación del AVE de Murcia El Carmen. Mientras las líneas 2 y 3 seguirán el actual pasillo ferroviario, la línea 2 tras cruzar el tramo soterrado del AVE, se dirige hacia las pedanías del oeste.

4.2.1.2.2.- Modelo de la ciudad cabecera y modelo ferroviario.

La ciudad de Murcia presenta un modelo urbano que se ve mejorado puntualmente por la infraestructura del AVE. Se produce una renovación de nueva centralidad en el entorno de la estación, en la medida que recualifica el espacio vacante de las instalaciones ferroviarias. La escala de la actuación (20 hectáreas, en relación con el tamaño de la ciudad), confirma esta incidencia puntual en el modelo urbano.

En cuanto al modelo ferroviario, las intervenciones técnicas propuestas, suponen un leve cambio para el mismo: no se incorporan circunvalaciones, tampoco se trasladan instalaciones (las existentes relacionadas con el tráfico de mercancía y otros se localizan en la cercana estación de Nonduermas), y el trazado de las vías ocupa el mismo pasillo,

sin embargo, se realizan soterramientos en el tramo urbano, con unos objetivos que van más allá de la mera depresión de las vías.

Por todo ello, esta integración, goza de coherencia entre los dos modelos, con grado de transformación en el conjunto de la ciudad limitado, en comparación con otros casos en los que se aprovecha esta oportunidad, para proponer nuevos modelos, tanto ferroviarios como urbanos. Se corresponde con la tercera situación tipológica de integración estudiada por BELLET¹⁷⁸, es decir, leve reordenación del modelo ferroviario que mejora la estructura urbana.

Así pues, habría que encuadrar la actuación en el caso de la ciudad de Murcia, junto con otras ciudades de similares características, que ya tienen acabada su integración como Córdoba, otras cercanas del mismo corredor con partes pendientes como Valencia y Alicante, otras que han sido desechadas como León, (para pasar a ser perimetral con imposición de nuevo modelo ferroviario), o bien, otras que se encuentran en ello como las de Orense, Santander y Almería.

4.2.1.2.3.- Modalidad de intervención urbana y estación de TAV.

La operación de integración urbana en el caso de la ciudad de Murcia, como ya se ha mencionado, presenta una escala local o de barrio, lo que se correspondería con las modalidades de plan integral, proyecto-operación complejo y proyecto urbano de entornos. Si analizamos el concepto de que se trata, podría también adecuarse a la necesidad de una respuesta interdependiente (aporta objetivos ferroviarios y objetivos urbanísticos relacionados), a una actuación física de renovación o reconversión (sin duda la hay), y finalmente, también a la necesidad de ofrecer una imagen mediática de la ciudad (importante aspecto ya que supone la primera imagen de la misma y “puerta” de entrada y salida para los usuarios del ferrocarril).

Aunque los planes integrales intervienen en áreas complejas (la zona ferroviaria relativamente lo es) como centros históricos, tejidos degradados o de procesos de cambio de uso de periferias incorporadas a la ciudad y afectadas por proyectos diversos, sin embargo son dos hechos los que hacen descartar esta modalidad de intervención como la tipología utilizada en Murcia.

La primera es el hecho de que los planes integrales abordan escalas de planeamiento dependientes de un plan general, pero mayores y más innovadoras que los planes parciales y los planes especiales, siendo este último el planeamiento con el que se ha desarrollado la actuación en Murcia. El segundo hecho es que la complejidad habitual

¹⁷⁸ BELLET SANFELIU, Carmen; GUTIERREZ, Aarón. *Ciudad y Ferrocarril en la España del Siglo XXI. La integración de la Alta Velocidad Ferroviaria en el Medio Urbano.* Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, nº 55-2011, p. 277. 2011.

del planeamiento integral en este caso es mayor que el requerido por la zona ferroviaria de actuación de Murcia.

En otros casos como Barcelona, sí que se correspondería con un plan integral, por cuanto según la delimitación recogida en el Convenio de 2002, para el ámbito de la integración San Andreu-La Sagrera, (tiene un total de suelo a transformar de 159 hectáreas) se incluyen hasta 11 sectores, cada uno de ellos con su plan de actuación urbanística y planeamiento de desarrollo independientes.

Mapa 21. Planeamiento en el ámbito de integración de Barcelona, San Andreu-La Sagrera.

Fuente: Barcelona Sagrera Alta Velocidad (<http://www.barcelonasagrera.com>)

Descartado el plan integral, la discusión se puede centrar en el proyecto operación compleja, y en proyecto urbano de entornos. Según BORJA el proyecto urbano (ambos casos) es una actuación física transformadora, potente y concreta, más de renovación o reconversión, que de rehabilitación o regeneración, que sí son objetivos más frecuentes en los planes integrales. La operación compleja destaca el carácter de punto de encuentro entre plan y proyecto, permitiendo un desarrollo escalonado y coherente de una política de transformación urbana. También por ser reflejo de una cultura urbana y manifestación de valores.

Según esto, la integración en el caso de Murcia se adecúa según su escala, naturaleza y propuesta de ciudad a la tipología de proyecto operación compleja. Al referirse a la tercera tipología de proyecto urbano de entornos, apunta a que *en algunos casos puede confundirse con el anterior o cabe en él como las muñecas rusas. En estos casos tiene especial importancia el rol del promotor, público o privado, que define un*

*producto más o menos complejo, en general a partir de un uso específico y de un conjunto de edificios a él destinados*¹⁷⁹.

Siguiendo a BORJA, esta tipología en muchos casos el promotor busca la marca de un urbanista-arquitecto que imponga su autoría reconocible en el mundo mediático, y suele resultar ajeno a la historia y condicionantes del entorno. Entre las integraciones urbanas cita la actuación de Koolhaas en Lille. En el caso de la ciudad de Murcia, no se ha buscado esta arquitectura de autor, aunque el factor imagen (estudiado en apartado de *Características de la estación TAV*) y el comercial sí están presentes. Corresponderá a la realización material definitiva, confirmar esa posible pertenencia a esta tipología de actuación, quedando en principio abierta a la consideración de proyecto urbano de entornos, dentro de un proyecto operación compleja.

Ilustración 35. Imagen urbana del proyecto integración TGV de Koolhaas en Lille, Francia.

Fuente: Eurolille (<http://zoomsurlille.fr/euralille>)

En cuanto al encuadre posible del proyecto de integración urbana de Murcia respecto de las tipologías de *Mega proyectos TSAD* definida por PETERS y NOVY, *Mega proyectos Estratégicos*, *Proyectos de remodelación de la estación*, *Proyectos para el desarrollo de infraestructuras*, y *Proyectos de desarrollo urbano*, resulta llamativo que la primera de estas tipologías es común con la ya analizada de BORJA, coincidiendo también en la propuesta del Proyecto de Segrera como ejemplo.

¹⁷⁹ BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*. Madrid, 2003, pág. 77.

Sin embargo, para estos autores, el carácter estratégico estriba principalmente en que el proyecto combine remodelación de estación, con desarrollo urbano e inversiones en infraestructuras de transporte, adquiriendo así, la complejidad propia de esta tipología. También lo caracterizan, por una extensa iniciativa de planes en diferentes niveles, dimensión suprarregional, y generación, *mediante acuerdos de gobernabilidad complejos, que involucran una amplia gama de partes interesadas en varias escalas y participación sustancial del sector público. A pesar de un macro-contexto más amplio de aumento de participación del sector privado en la toma de decisiones e implementación del desarrollo urbano y transporte, estos proyectos estratégicos TSAD todavía surgen y dependen de manera abrumadora de la ayuda e intervención activa de los gobiernos.*¹⁸⁰

En el caso del proyecto de integración de la AVF en la ciudad de Murcia, se cumple el criterio adoptado por los autores para su estudio de los Mega proyectos TSAD de estar situados en ciudades de más de 100.000 habitantes y de superar los 100 millones de euros. Como ya se ha expuesto, su coste según Protocolo de 2006 (ver apartado de esta Tesis *Documentos IV.2*) ascendía a 195 millones de euros, elevándose posteriormente en 2009 a 550 millones, tras un análisis sobre el Proyecto Básico de la integración.

Además, los tres aspectos están presentes, siendo el de mayor importancia el de las infraestructuras de transporte, dados los costes de las fases del soterramiento definidas. Le sigue en importancia la renovación urbana, que queda aplazada por la situación del sector inmobiliario, y en último lugar el tercer aspecto menos importante, la renovación de la estación actual, con una inversión de apenas un millón de euros, (la nueva estación soterrada está incluida en los costes de las infraestructuras de transporte).

Dado que las otras tres tipologías de Mega proyectos TSAD proponen una importancia en especial en uno de los tres aspectos, y el proyecto de integración en Murcia se realizará por fases centradas en aspectos de infraestructuras de transporte, y se ha derivado la actuación urbanística a otros momentos de mejor situación económica, cabría encuadrarla mejor en estas circunstancias en la tipología de Mega proyecto TSAD para el desarrollo de infraestructuras, en el que las inversiones no están todas directamente ligadas a ellas. La intermodalidad se convierte en un factor clave.

4.2.1.2.4.- Planeamiento municipal y estación de TAV.

El Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Murcia, aprobado en 2001, pudo vislumbrar la futura llegada de esta infraestructura del AVE, pues los Pactos de Murcia, se realizaron en ese mismo año. Realizó la reserva de suelo para la futura

¹⁸⁰ PETERS, Deike; NOVY, Johannes. **Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology.** Built Environment, Volume 38, number 1, 2012, pag.18.

Estación con el ámbito del Plan Especial PC-Mc10, y cuando en el año 2004, se realizó la adaptación de este PGMO a las determinaciones de la Ley del Suelo Regional, se complementó con las franjas de suelo clasificado, como Sistema General de Infraestructura Ferroviaria para el trazado de la línea del AVE Murcia-Cartagena que discurrían por su término municipal.

El inicio del complejo proceso, dio comienzo cuando en junio de 2006 se firmó el protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Administrador Estatal de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), la Comunidad Autónoma, y el Ayuntamiento de Murcia, para el soterramiento de la red ferroviaria a su paso por la ciudad de Murcia, y el establecimiento de la Alta Velocidad. Este Protocolo, -recogido en su integridad en *apartado del Anexo Documentos* de esta Tesis-, fijó el capital social de la nueva sociedad MAV con distribución porcentual para cada administración, y aportación de recursos para costes descontado las plusvalías generadas.

Mapa 22. Tratamiento de la zona de la Estación en el PGMO de Murcia.

Fuente: PGMO de Murcia. Concejalía de Urbanismo del Ayuntamiento.

Estableció al Ayuntamiento como encargado de la redacción y tramitación para su aprobación definitiva, por el Gobierno de la Región de Murcia, de la Modificación puntual de Plan General Municipal de Ordenación (PGMO) relativa al sector *Plan Especial ciudad de Murcia número 10 en la Estación del Carmen* (PC-Mc10). En virtud del mismo, a los suelos ferroviarios les corresponde un aprovechamiento lucrativo no inferior a 127.507 m² de techo edificable, que serán destinados en un 78% a uso residencial con un 20% del mismo destinado a vivienda de protección oficial, y terciario para el resto. Las plusvalías de este aprovechamiento, cifradas en 84 millones de euros, se destinarán a financiar las actuaciones previstas.

En la medida que la actuación redunda en beneficio del municipio, y contribuye a la consecución de los objetivos, el Ayuntamiento de Murcia cederá a la sociedad MAV en la operación de reparcelación, el aprovechamiento urbanístico del 10% que legalmente le hubiera correspondido conforme a la vigente, que se destinará a costear las inversiones que se realicen. La aprobación de esta modificación del PGMO que permite la estación, la realizó el Consejero de definitiva Obras legislación Públicas, Vivienda y Transporte, el 12/06/2009.

Los objetivos de esta modificación puntual del PGMO de Murcia fueron:

1. Incrementar la edificabilidad asignada por el Plan General de 0,60 m²/m² a 1,00 m²/m², necesario para el logro de los objetivos, y más acorde con respecto a otros planes especiales de similares características del entorno (PC-Mc) cuya edificabilidad es muy superior, aumentando proporcionalmente la superficie de espacios dotacionales, de futura cesión para suelo público.
2. Considerar que todo el ámbito delimitado por el PGMO, desde el nudo de la nueva rotonda de Barriomar hasta el nudo con la Ronda Sur, genera edificabilidad.
3. Incorporar al ámbito del Plan Especial zonas urbanas pendientes de expropiación situada junto al Camino del Badel, como la zona urbana al sur de la calle Barriomar calificada como viario y zona verde pública, aumentando su superficie desde los 166.905 m², hasta los 207.229 m².

Esta operación urbanística de reconversión de infraestructuras, es una oportunidad de la ciudad de Murcia, para su propia imagen. Con ella la ciudad se ofrece no sólo a sus ciudadanos, sino a los usuarios metropolitanos –de nuevos territorios de geometría variable-, regionales, e incluso dadas las características de la LAV, nacionales e internacionales.

Con una escala suficientemente amplia, permite configurar un escenario atractivo para el visitante, dándole a entender que tiene cualidades para aglutinar inversiones, eventos, congresos, etc. En definitiva, siguiendo a JORDI BORJA, conseguir un estatus *“para negociar con poderes políticos y económicos. ¿Para venderse? No exactamente. Para ofrecer una calidad que sirva a la vez a sus ciudadanos, y a un intercambio favorable con otros territorios y poblaciones”*¹⁸¹.

Supone un área en proceso de cambio, con vocación de nueva centralidad urbana. Efectivamente, se trata de un tejido urbano consolidado que carece de centralidad, pero destinado a recibir el impacto de un gran proyecto urbano, que podrá hacer ciudad dentro de la ciudad, pudiendo resultar exitosa cuando se den las circunstancias económicas y sociales para completar su desarrollo.

Esta nueva centralidad, responde a la atribución de valores importantes de flujo de desplazamientos a otra área consolidada distinta del centro urbano tradicional. En este

¹⁸¹ BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*, (capítulo la ciudad como oferta y la innovación urbanística), Madrid, 2003, pág. 71.

Mapa 23. Actuaciones sobre el transporte urbano a largo plazo en Murcia.

Por otro lado, en el 2011 el Ayuntamiento de Murcia presentó el Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS), realizando una versión más reciente en diciembre de 2013. Los objetivos de este Plan consisten en analizar el sistema de transportes públicos de la ciudad para proporcionar actuaciones que mejoren y racionalicen su servicio, tanto a corto como a medio y largo plazo. En todas ellas, la posición de la estación de ferrocarril de El Carmen, recibe un tratamiento adecuado.

Autor: Juan Manuel Salmerón Núñez | UPCT

regional, así como la interurbana, teniendo paso por el intercambiador mencionado. La actual Estación de Autobuses de San Antón, se mantiene en su lugar. Todo ello se complementa con zonas de calmado de tráfico y bolsas de aparcamientos públicos, repartidos por la ciudad.

Mapa 24. Línea 1 tranvía, intercambiadores de transporte, aparcamientos disuasorios y previstos.

Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible Ayuntamiento de Murcia.

El plan contempla además, a medio plazo, la creación de un aparcamiento subterráneo en la Calle Floridablanca, con una capacidad total aproximada de 1.600 plazas, entre la plaza González Conde, y la plaza Ingeniero De la Cierva, situada a unos 50 metros de la estación de Murcia-El Carmen. Aunque su justificación se encuentra en la escasez de aparcamientos para residentes, la ampliación de las líneas de tranvía y el aumento de la motorización, sin duda contribuirá al uso intermodal de la estación AVE, bien de modo indirecto al liberar los aparcamientos específicos, que desarrolle la actuación de la Estación, bien directamente con el porcentaje de plazas para transeúntes que determine su adjudicación¹⁸². Todas estas medidas garantizan un estudio global del tráfico público en la ciudad, a la vez que dan solución a la intermodalidad que la nueva estación de AVE necesita.

¹⁸² El PMUS de la ciudad de Murcia contempla para este aparcamiento subterráneo en medio plazo un 30% de plazas dedicadas a residentes, subiendo al 60% a largo plazo. El plan valora su ejecución en 560.000 euros.

En la actualidad, RENFE dispensa en la región gratuitamente los servicios de cercanías para todos los usuarios de largo recorrido, facilitando su intermodalidad. Así por ejemplo, los viajeros que quieren desplazarse en AVE desde Alicante a Madrid, o su alternativa en Altaria pasando por Albacete, disfrutan de gratuidad en el tren cercanías Murcia-Alicante, o en los otros recorridos existentes (Águilas-Lorca-Murcia). Medidas parecidas podrían estudiarse para mejorar la intermodalidad de la estación de AVE de El Carmen, entre RENFE y las empresas de transporte urbano, mientras no se ejecute la nueva estación de autobuses, que contempla el proyecto de nueva estación de la ciudad.

4.2.1.3.- Características de la Estación de TAV de Murcia.

4.2.1.3.1. La estación de TAV prevista en el Protocolo de 2006.

Situada en el entorno de la Estación de Ferrocarril de Murcia, con un preponderante desarrollo lineal de casi 5 kilómetros de longitud, y 20 hectáreas de superficie, plantea un reto de gran renovación para el barrio de El Carmen donde se ubica. La parte central de este recorrido está ocupado por la estación, sus vías ferroviarias e instalaciones dependientes, con una anchura media de más de 100 metros, lo que genera un vacío urbano de múltiples posibilidades para una actuación que dé continuidad a la ciudad.

Ilustración 36. Ordenación del PE de la Estación de Murcia (PC-Mc10).

Fuente: Portal “Goolzoom” y Plan Especial de la Estación del Carmen. Aprobado definitivamente 25/07/10, plano O 2.2. (Urbmurcia).

El casco urbano de la ciudad de Murcia, se encuentra atravesado desde su implantación en el s. XIX, por un trazado ferroviario desde su llegada en el oeste, hasta su salida en el este hacia Alcantarilla. En el centro de estos 7 kilómetros se encuentra la estación de Murcia-El Carmen. Los resultados de esta infraestructura, han sido con el crecimiento de la ciudad el “efecto barrera” y sus desconexiones urbanísticas entre tejidos urbanos, y limitaciones para la necesaria expansión del sur de la ciudad. Esto ha derivado un crecimiento hacia el norte de toda la ciudad. Las implicaciones ambientales no son más optimistas, con contaminación acústica, pasos de convoyes con vibraciones y un paisaje urbano regresivo, generador de marginalidad y abandono.

La propiedad de los terrenos definitivamente incluidos en la actuación está compuesta en su gran mayoría, por la ocupación de las instalaciones ferroviarias con 141.026 m² (68%), lo que constituye al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), dependiente del Ministerio de Fomento en el protagonista principal de la misma. La superficie restante, se reparte entre distintos propietarios, entre los que se encuentran las empresas de transporte de autobuses Lat-bus, Gas Natural, y otros, incluyéndose la aportación del Ayuntamiento con una superficie de viales del 6% sobre el total.

Junto a la redacción del Plan Especial, que contiene la ordenación pormenorizada, aprobada definitivamente por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Murcia el 27/05/10, se aprobó también el Programa de Actuación, documento que permite iniciar la fase de gestión urbanística. De esta forma, se dio paso tanto al primer instrumento de planteamiento, como de gestión, y el Ayuntamiento cumplió sus compromisos adquiridos en el protocolo de colaboración. Los datos principales de la actuación urbanística se muestran en la siguiente imagen:

Ilustración 37. Superficies zonificación PE PC-Mc10.

Superficie del ámbito 207.290 m²
 Índice de edificabilidad 1 m²/m².
 Edificabilidad de residencial (78%) 161.686 m²
 Edificabilidad de uso terciario (22%) 45.604 m²
 Superficie parcelas uso residencial 15.539 m².
 Superficie parcelas uso terciario 3.693 m².
 Zonas verdes de protección 8.645 m².
 Sistema General de Espacios Libres 26.694 m².
 Sistema local de Espacios Libres 3.200 m².
 Sistema General de Equipamiento 16.594 m²
 Sistema local de Equipamientos 5.088 m².
 Viario local 121.051 m².

Fuente: elaboración propia a partir de expediente PE.

El ámbito de actuación afecta a 207.290 m² de superficie, cuya ordenación diferencia dos ámbitos. Uno de ellos, al norte, abarca la gran parcela de 16.594 m² destinada a uso ferroviario, junto a la que se disponen los usos terciarios (oficinas y hotelero); el otro corresponde a la gran manzana residencial situada al sur, conectada a otras construcciones de viviendas.

La ordenación prevista en el plan especial asigna 161.000 m² que se destinarán a uso residencial y permitirán la construcción de 1.400 viviendas, de ellas el 20% -es decir, 300- de protección pública. Además, se crearán 24.650 m² de zonas verdes, 24.320 m² de equipamientos y de la estación intermodal, mientras 121.024 m², se reservarán para viario. Asimismo, se construirá un gran aparcamiento público bajo rasante que dará servicio a las necesidades de la nueva estación.

Ilustración 38. Esquema del diseño Estación AVE Murcia - El Carmen.

Fuente: elaboración por el autor, y planos Estudio Informativo.

En cuanto a los proyectos de Gestión y constructivos, la sociedad MAV encargó el proyecto de reparcelación del ámbito del PE, y el Ministerio de Fomento adjudicó el 16/02/2011 al consorcio integrado por Proyectos y Servicios, Euroconsult y M&K Ingeniería Civil el contrato de redacción del proyecto de la RAF de la ciudad de Murcia, que está compuesto por la nueva Estación Intermodal y el soterramiento de las vías. Recientemente el 14/02/2014 se ha encargado el Proyecto Constructivo de la Integración urbana desde Los Dolores hasta Nonduermas, de acuerdo con el Protocolo de 2006.

Ilustración 39. Aspecto virtual del entorno de la Estación AVE Murcia-El Carmen.

Fuente: Plan Especial y Diario La Verdad de Murcia 17/02/2011

(<http://www.laverdad.es/murcia/v/20110217/region/obras-acceso-murcia-avanzan-20110217.html>)

La futura estación soterrada, cuando esté concluida y según consta en el Estudio Informativo de remodelación de la RAF de Murcia¹⁸³, contendrá tres vías de acceso en túnel, con una playa de vías compuesta por siete vías, situadas a unos 8 metros de profundidad, iluminadas por lucernarios abiertos al exterior. Estará organizado mediante tres andenes de 400 metros de longitud y un tercero de 320 metros, todos ellos conectados mediante escaleras desde el vestíbulo principal. Esta profundidad permitirá

¹⁸³ Este estudio dispone entre sus planos fechados en septiembre de 2007, dos dedicados a detallar la Nueva Estación Intermodal Murcia-El Carmen. Son los numerados como 2.3.1 hojas 18 y 19.

dos niveles de aparcamientos subterráneos, contemplados en la ordenación del Plan Especial de la Estación.

Como ya se ha visto, la ejecución de la primera fase solo incluye una longitud de soterramiento de unos 1.356 metros, incluyendo rampas de bajada y salida, por lo que el AVE accederá en superficie a la estación de El Carmen, que será remodelada para las nuevas circunstancias. Será en una segunda fase cuando la integración urbana permita continuar con el soterramiento y ejecutar la estación soterrada.

En la actualidad, existe un parking de la Estación de El Carmen, para los usuarios del servicio de Cercanías y Regionales RENFE. Tras la remodelación de la estación, y la creación del intercambiador de transportes multimodal, (cercanías, regional, AVE, autobuses urbanos e interurbanos y línea 2 del tranvía), el número de plazas que el PMUS de la ciudad de Murcia propone que debería contar el estacionamiento subterráneo, sería de aproximadamente 300 plazas.

Desde el punto de vista urbanístico, la estación del AVE de Murcia supone una transformación completa del espacio disponible, pasando de unos usos estrictamente ferroviarios y por tanto monofuncionales, a otros que pueden calificarse de públicos por cuanto esta propuesta introduce la apropiación por parte de las personas de su uso y disfrute. Además lo dota de diversas funciones urbanas, no sólo del uso residencial y lo potencia con el equipamiento estructurante del edificio en superficie de la nueva estación AVE.

Ilustración 40. Aspecto virtual entorno de la Estación AVE Murcia-El Carmen.

Fuente: Plan Especial y Diario La Verdad de Murcia 17/02/2011

(<http://www.laverdad.es/murcia/v/20110217/region/obras-acceso-murcia-avanzan-20110217.html>)

De acuerdo con JORDI BORJA¹⁸⁴, el espacio público es una estrategia urbana, utilizada por el urbanismo actual, para presentar la renovación de las ciudades. Esta estrategia, según este autor, parte de la consideración de que el espacio público es el elemento ordenador mediante el que se expresa la ciudad, dotado de valores funcionales

¹⁸⁴ JORDI BORJA, La ciudad conquistada, pág. 79.

(relacionales), culturales (simbólicos), y cívico-políticos (representación y expresión de la colectividad), y con capacidad transformadora sobre sus entornos físico y social a los que puede cualificar o descualificar.

Es este espacio, unido con el nuevo equipamiento ferroviario, el que por medio de la monumentalidad lo cualifica con el valor añadido de los referentes físicos y simbólicos, generando la atracción que proporciona la visibilidad, la seguridad y la diversidad de usos. Además la solución atrincherada para la playa de vías del AVE, conduce el espacio a una disposición axial, con final en el nuevo edificio, lo que potencia la monumentalidad.

En el recorrido de este eje, las nuevas edificaciones de borde van acompañando la renovación urbana. También, esta depresión abierta, permite a lo largo de este espacio hacer presente la infraestructura a un nivel inferior, aportando los valores tecnológicos y de modernidad desafectados de las molestias de aislamiento, ruido y otros, que produce con la red en superficie.

Todas estas características, revalorizan este espacio público de grandes perspectivas como elemento de calidad de vida y de cohesión sociocultural, contribuyendo a dar una respuesta adecuada a la escala de esta actuación. La contrapartida en la liberación de tanta superficie empleada en este espacio lineal es la concentración de la edificabilidad en los edificios perimetrales. No obstante, su relación con el espacio interior es proporcionada, y ayuda a finalizar la trama urbana circundante.

Un posible antecedente inspirador de esta actuación sobre espacios ferroviarios, podría encontrarse en la reconversión en paseo verde de la línea urbana de ferrocarril Bastille-Bois de Vincennes, en París. Clausurada en 1969, y con una longitud aproximada de 4 kilómetros, atraviesa el este de París de forma sucesiva con viaductos, sobre terraplenes, a nivel de suelo y en túneles o en trinchera.

Realizado el proyecto por el *Atelier Parisien de Urbanisme* en 1987, y ejecutado entre 1994 y 1999, dispone de un tramo inicial de unos 800 metros al este de Reuilly jalonado por una sucesión de túneles acondicionados y trincheras cuyos vacíos han sido transformados en jardines. Si en la actuación parisina, la topografía desigual generó este soterramiento semiabierto y el desmantelamiento facilitó el cambio de uso, en la solución de Murcia con terreno sensiblemente horizontal se reproduce artificialmente esta depresión aprovechada para localizar las vías.

Ilustración 41. Pasillo verde línea Bastille-Bois de Vincennes, París.

Fuente: Diversas (http://arvha.org/euromed/sp2/sp5/4_paris/3_paris_image/image001.jpg
<http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/23310862.jpg>)

Ilustración 42. Relaciones volumétricas actuación y estación FFCC Murcia-El Carmen.

El nuevo edificio de terminal, con forma rectangular y altura semejante se sitúa inmediatamente a su derecha, mientras que las torres de oficinas se levantan superando las quince plantas de altura, separándose con mayor distancia, aunque marcando en exceso su presencia en el entorno del edificio histórico (ver imagen 34 anterior). En este sentido se puede decir que los intereses comerciales –edificabilidad y vistas sobre el espacio público- han preponderado sobre los de respeto al patrimonio.

Autor: Juan Manuel Salmerón Núñez | UPCT

Ilustración 43. Aspecto virtual estación AVE Valencia finalizada junto a Estación del Norte.

Fuente: Diario Levante, archivo fotográfico. (<http://comunidad.levante-emv.com>)

La ausencia de arquitecturas de “autor” –firmadas por arquitectos mediáticos– que en otras actuaciones de integración urbana del AVE se han dado, no menoscaba la calidad de su diseño. Efectivamente, han sido numerosas las ciudades que han aprovechado esta oportunidad, para incorporar la construcción de edificios singulares y emblemáticos de arquitectura contemporánea, que además del carácter monumental estén firmados por arquitectos de prestigio internacional, dotando así a la ciudad de representatividad y atracción turístico-cultural.

Así por ejemplo, el proyecto del nuevo edificio terminal de viajeros AVE en ciudades como Valencia es de César Portela, en Madrid y Granada de Rafael Moneo, en Vigo del arquitecto norteamericano Thom Mayne, en Orense de Norman Foster, y en León de David Chipperfield (estos cuatro últimos proyectos no se construirán debido al *Plan de Nuevas Estaciones de 2013 del Ministerio de Fomento*). En cuanto a la ordenación urbanística de algunas integraciones urbanas del AVE, también ha sido confiada a arquitectos famosos, como en Valladolid con de Rogers, o en Logroño con Iñaki Ábalos.

Ilustración 44. Aspecto virtual integración AVE Logroño diseñada por Iñaki Ábalos.

Fuente: Logroño Integración del Ferrocarril 2002, s.a. (www.lif2002.com)

En cualquier caso, la actuación en Murcia, aun sin estar diseñada por una firma famosa, reúne características para combinar tradición con modernidad y dotar a la ciudad de un equipamiento y su espacio público asociado cualificado en beneficio de sus ciudadanos y su propia imagen.

4.2.1.3.2. La estación aprobada para la llegada del AVE.

La estación provisional de AVE Murcia-El Carmen, se empezó a contemplar en el año 2012, cuando se licitó el proyecto para la primera fase de la RAF de la Ciudad de Murcia¹⁸⁵, que incluía entre otras actuaciones la adaptación de la estación actual, para que prestase servicios en superficie, a la espera de la construcción del soterramiento. Contaba con un presupuesto estimado de 1,4 millones de euros e incluía las siguientes actuaciones:

- Reestructuración del entorno próximo de la estación (patio de coches y terrenos colindantes con el edificio de la estación, y demolición de los edificios que se hallen fuera de servicio en este entorno).
- Remodelación de la actuación actual.
- Ampliación del edificio mediante dos nuevos módulos adyacentes al mismo destinados a los servicios de alta velocidad y cercanías.
- Remodelación y ampliación del aparcamiento de vehículos privados.
- Edificio auxiliar de instalaciones ferroviarias.
- Acondicionamiento de los accesos viarios.

Esquema 5. Actuaciones para la estación provisional AVE Murcia-El Carmen.

Fuente: Geotren. (<http://www.geotren.es/blog/alta-velocidad-en-la-ciudad-de-murcia/>)

¹⁸⁵ Esta licitación se publicó en el BOE de fecha 24 de octubre de 2012.

Más recientemente, por acuerdo del consejo de Ministros de fecha 14/09/2014 (Ver anexo IV Documentos de esta Tesis), se aprobó la licitación de obras de *Acceso a Murcia y la permeabilización del trazado ferroviario* (con un importe total sin IVA de 67 millones de euros), incluyendo la renovación y remodelación de la Estación Murcia-El Carmen, y la integración de los tráfico existentes, tanto de mercancías como de viajeros. Las actuaciones comprendían:

- Adecuación de la plataforma existente e implantación del tercer carril en el tramo de doble vía de acceso a Murcia, desde la Variante del Reguerón, hasta la Estación de Murcia-El Carmen.
- Permeabilización del trazado ferroviario, mediante la ejecución de un tramo de plataforma bajo losa, en el entorno del paso a nivel de Santiago el Mayor, que se eliminará al quedar sobre el trazado ferroviario, y al nivel actual lo que facilitará a la conexión urbana.
- Remodelación de la playa de vías de la estación actual, para disponer de diversos anchos, que permitan gestionar los tráfico de alta velocidad, cercanías, media distancia y mercancías. Para ello se ampliarán los actuales andenes, y se construirá un nuevo andén.
- Reforma y ampliación del edificio de la Estación de Murcia del Carmen, ampliación del aparcamiento de vehículos en superficie y remodelación de la plaza de acceso a la estación.

De acuerdo con la información contenida en el BOE de fecha 16/10/14 por el que se ADIF licitó las obras correspondientes al acuerdo del Consejo de Ministros mencionado, son 3.575 metros de adecuación de plataforma con tercer carril, 530 metros soterrados, la construcción de un paso elevado con rotondas en el cruce con la Senda de Los Garres, la reforma y ampliación del edificio histórico, ampliación del aparcamiento para 240 vehículos, y la remodelación de la plaza de acceso con una actuación sobre 4.353 metros cuadrados, de los que 2.838 serán peatonales¹⁸⁶.

¹⁸⁶ Información publicada en el Diario La Verdad el 17/10/2014 titulada “El AVE entra en Murcia por la vía del BOE”.

Ilustración 45. Aspecto virtual estación provisional AVE Murcia-El Carmen.

Fuente: Diario La Opinión y La Verdad.

(<http://fotos02.laopiniondemurcia.es/2014/10/16/646x260/00602murmujpg>

<http://www.laverdad.es/noticias/201409/20/media/cortadas/cafeteria-ave--575x323.jpg>)

4.2.1.3.3. La estación del AVE y desarrollo sostenible.

La estación del AVE de Murcia desde el punto de vista de la sostenibilidad del transporte, ha contado en este proceso con dos condicionantes interrelacionados, que influyeron decisivamente en su intermodalidad.

Por un lado, los de índole económica, cifrada en el retraso, y los recortes en la inversión. El retraso actuó postergando el disfrute de este equipamiento con sus ventajas evidentes para todos los tipos de transporte coordinados en la misma. Esta demora se podría cuantificar en pérdidas de tiempo de trayectos en desplazamientos, respecto de los que posibilitaría la estación propuesta.

En cuanto a los recortes, se manifiesta en la solución temporal de llegada en superficie. Si bien garantiza cierta intermodalidad, resta eficacia a la solución al impedir usos en superficie, como la estación de autobuses por falta de espacio. Esta estación intermodal de autobuses fue planteada expresamente en superficie en la pre ordenación del Plan Especial PC-MC10 incluida en la aprobación definitiva de la Modificación Puntual de PGMO nº101, tenida lugar en junio de 2009.

Mapa 25. Pre ordenación del ámbito PC-MC10 con estación intermodal de autobuses.

Fuente: Modificación Puntual de PGMO de Murcia nº 101.

También en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Murcia (PMUS) realizado en noviembre de 2010, se indicaba un intercambiador de transporte en superficie para la estación, aunque orientado al acceso de la misma, en posición opuesta a la anterior. Finalmente de la aprobación definitiva del PC-MC10, se deduce su

situación en superficie, ya que en su normativa, la estación intermodal es el único tipo de obra permitido a menos de 70 metros del trasdós de los muros perimetrales de la estación soterrada y su canal de acceso, sin la presentación de los estudios de ruido y vibraciones. En cuanto a la situación exacta de esta estación intermodal, no la concretó de modo exacto, pero en cualquier caso la sitúa en la parcela central de 16.594 m² con código de calificación GO-MC10-EE SGE-EI (Instalaciones Ferroviarias de Carácter Intermodal y Servicios Complementarios).

Mapa 26. Plano de intercambiadores de transporte previstos en Murcia (detalle zona estación).

Fuente: PMUS del Municipio de Murcia.

La llegada en superficie, también supone duplicar inversiones al tener que retirarse ciertos elementos con la construcción definitiva de estación soterrada, como son el andén central con su ampliación, y el nuevo andén sur para cercanías (ver ilustración “Esquema actuaciones para la estación provisional AVE Murcia-El Carmen” del apartado anterior).

Por otro lado, están los factores de índole técnica como la elección de la ubicación de la estación. Efectivamente, si la ubicación planteada por el Protocolo de 2006 era la idónea para obtener un máximo de intermodalidad, la iniciativa de 2013 de su traslado a la pedanía de Los Dolores, suponía una clara dificultad para la misma. Esta nueva estación periférica hubiese demandado mayores esfuerzos de conexión con el resto de medios de transporte, aun en el caso más favorable de su temporalidad, amenazando con convertirse en definitiva, al menos para la alta velocidad ferroviaria.

El hecho de que la renovación urbana del barrio de la estación quede aplazado a un mejoramiento del sector inmobiliario, hará que la construcción de la estación del

AVE pueda ser evaluada más individualmente por sus características técnicas, y en particular por su grado de intermodalidad. Impedirá la posibilidad de convertirse en un reclamo que luego es marginado o desatendido por las ventajas que la renovación urbana conlleva.

La solución provisional en superficie descrita en apartado anterior plantea un total de seis andenes comerciales, cuatro de finalización con ancho internacional y dos de paso (con dirección Alcantarilla) con ibérico para cercanías. Por tanto, con un escenario de finalización en Murcia del corredor de Levante de la AVF. Respecto de esta solución, la estación soterrada definitiva, plantea siete vías comerciales pasantes (la octava de estacionamiento final, que sí figuraba en esquema de la estación presentado por la sociedad Murcia Alta Velocidad, no fue contemplada en el Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la RAF de la Ciudad de Murcia de septiembre de 2007).

En la medida en que finalmente las condiciones permitan construir esta última solución, la intermodalidad ferroviaria podrá mejorarse sensiblemente al aumentar en tres las vías pasantes, y en una vía el total de vías comerciales. En horas punta de tráfico, la gestión de estación será mejor, y el ahorro de tiempo en las llegadas y salidas a andenes también, al no necesitar operaciones de retroceso y doble cambio de guías de railes.

Desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental, la estación soterrada proporcionará de un lado, la ventaja de ocultar las vistas y atenuar los ruidos y vibraciones del tránsito de los trenes. De otro, los inconvenientes de las obras de construcción: ruidos de maquinaria, vibraciones por las excavaciones en profundidad, y más recientemente como se expone en esta Tesis en apartado *Agentes Locales de la metrópoli de Murcia y TAV*, la adecuación a la DIA de una ejecución parcial por fases, y la localización de los vertidos de tierras excedentes de la excavación.

4.2.1.4- Proyectos de dinamización asociados a la llegada del AVE a Murcia.

Los proyectos de dinamización de la ciudad desarrollados en el último decenio y que encuentran relación con la llegada del AVE a Murcia, están agrupados en torno al **turismo, en cuatro de sus variantes: cultural, festivo, de festivales, y de congresos**, aunque en algunos casos un proyecto determinado englobe a la vez algunas de estas variantes.

4.2.1.4.1. Proyectos relacionados con el Turismo Cultural y AVE.

El turismo cultural en ámbitos regionales, desde finales de los años ochenta contó con experiencias de exposiciones exitosas, siendo la pionera de todas ellas la muestra *Las Edades del Hombre*, celebrada en Valladolid en 1988 con un millón de visitantes. Le siguieron ocho más repartidas por la geografía castellano-leonesa (Burgos, León, Salamanca, Burgo de Osma, Palencia, Astorga, Zamora y Segovia) y posteriormente Zaragoza, Valencia y Murcia.

Con estos modelos de referencia, la **exposición “Huellas”** fue organizada en Murcia por el Obispado de Cartagena y la Fundación de la Caja de Ahorros de Murcia, con la colaboración de la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento. Desarrollada en el interior de la Catedral de Murcia desde enero a julio de 2002, sirvió también para anticipadamente a su inauguración, realizar importantes obras de rehabilitación en la Catedral.

Ilustración 46. Exposición Huellas en la Catedral de Murcia en 2002.

Fuente: Diario La Verdad (http://servicios.laverdad.es/huellas/visita_map.htm).

En estos seis meses de duración, la exposición recibió 125.600 visitas guiadas de grupos, con 596.640 visitantes¹⁸⁷ en total de los cuales un 35,90% procedían de otras provincias españolas y un 3,10% eran extranjeros. Esta muestra actuó como un acicate para el redescubrimiento y difusión del patrimonio regional para propios y ajenos. Supuso un importante efecto socioeconómico, con ingresos y creación de empleo en sectores de la ciudad como el hotelero, comercial y de restauración¹⁸⁸. Ese año se registró un aumento de los visitantes a Murcia en un 5% y de pernoctaciones en un 3% respecto a los datos del año anterior.

Huellas actuó como impulsor turístico para el futuro de la región, siendo ejemplo de rentabilidad y de aprovechamiento del potencial con que cuenta su patrimonio cultural. En ese mismo año de 2002 comenzaron los Congresos de Turismo en Murcia con su primer certamen, y toda una política pública de puesta en valor del patrimonio.

Entre otras exposiciones de distinto formato por sobrepasar el ámbito local de la ciudad de Murcia, se puede citar en 2007, coincidiendo con su III Centenario la magna exposición *Salcillo, Testigo de un siglo*. Financiada por el Ministerio de Cultura, la Consejería de Cultura de la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento de Murcia, y la Fundación Caja Murcia, contó un presupuesto de 3,42 millones de euros. Desarrollada en tres sedes del Barrio de San Andrés (una de ellas su propio museo) tuvo un volumen de visitas de 359.160 personas en los 125 días de exposición con un 35% de visitantes de otras regiones españolas y un 5% de extranjeros. Su impacto económico se estimó en unos 18 millones de euros¹⁸⁹.

Una vez finalizada, el *Gremio Regional de Artesanías Varias* en colaboración con ayuntamientos y otras instituciones, fue el encargado de la continuación de esta exposición como muestra más reducida en otras ciudades, conocida como *Las Ciudades de Salcillo*. De carácter itinerante, ha recorrido muchas ciudades de la Región de Murcia, del territorio español como Madrid, además de en Italia (Lecce), Francia (Lyon) y Portugal (Arganil).

En el año de 2008, también se organizó en dos sedes de la ciudad de Murcia (Centro Las Claras y Palacio de San Esteban) la magna exposición *Floridablanca, la utopía reformadora*, durante cuatro meses para conmemorar el bicentenario de la muerte de este ilustre noble murciano, Secretario de Estado en los reinados de Carlos

¹⁸⁷ GARCÍA PÉREZ, Noelia, *Huellas. Repercusiones del Turismo Cultural en la Región de Murcia*. Cuadernos de Turismo, 2003, 12; pp.119-130.

¹⁸⁸ El evento se complementó con 37 conciertos con los mejores intérpretes y directores de orquesta del mundo con un presupuesto de más de 100 millones de pesetas.

¹⁸⁹ PONCE SÁNCHEZ, M^a Dolores. *Salcillo, Testigo de un siglo. La implementación de la calidad en la gestión turística de un recurso cultural*. Cuadernos de Turismo, n°20, 2007, pág. 7-26.

III y IV. El número total de visitantes en las sedes murcianas fue de 54.000 personas¹⁹⁰. En los dos primeros meses de 2009 dicha exposición, fue exhibida en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Otra exposición cultural posterior ha sido *Alfonso X el Sabio* de tres meses de duración en la Iglesia de San Esteban finalizada en 2010, con 127.000 visitas¹⁹¹.

Las exposiciones artísticas de temática más vanguardista con carácter periódico como *Manifiesta, o Proyecto de Arte Contemporáneo* (PAC), también poseen cierta capacidad de afluencia, como la edición PAC Murcia 2008 que con una duración de dos meses, alcanzó la cifra de 20.000 visitantes. En el campo de los Proyectos Turísticos integrados, cabe destacar la actuación del Consorcio *Murcia cruce de caminos* integrado por la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento de Murcia y otras entidades. Se ha encargado del desarrollo de grandes proyectos de gran importancia turística para el municipio como la construcción del Centro de interpretación de San Cayetano al pie del Castillo de Monteagudo, la recuperación del Santuario Íbero de La Luz, o el centro de visitantes de la Muralla de Santa Eulalia completando la red de museos murcianos.

Esta **red de museos de Murcia** cuenta con casi veinte museos públicos y privados abiertos. Los museos regionales en los que tiene participación la administración autonómica componen una red de diez museos, con cinco de los ellos situados en la ciudad de Murcia. Estos museos son el Arqueológico de Murcia (MAM), el de Bellas Artes de Murcia (MUBAM), el del Conjunto Histórico de S. Juan de Dios, el de Sta. Clara y el de Salcillo. Según estadísticas publicadas¹⁹², esta red de museos regionales ha experimentado un incremento en visitas en 2013 de un 16,79% respecto al año anterior.

Varios de los museos murcianos han tenidos grandes actuaciones en años recientes. El primero, ubicado en la Avd. Alfonso X el Sabio, es el MAM. La institución data de 1864 y cuenta con la sede actual desde 1953, siendo objeto de una remodelación integral finalizada en 2007, financiada por la Comunidad Autónoma en colaboración con el Ministerio. Su nueva exposición permanente incorpora las novedades surgidas en las investigaciones arqueológicas de la Región en los últimos años.

El segundo museo remodelado es el de Salcillo, haciendo de Murcia la única ciudad depositaria de la mayoría de la producción de este artista barroco. Su edificio albergó el contenido expositivo desde su inauguración como Museo Salcillo en 1960. El museo actual es fruto de una intervención inaugurada en 2002 en el que conviven la

¹⁹⁰ Información publicada en diario digital Murcia.com/Región de fecha 22/12/2008 titulada “Cruz reivindica la trayectoria social y política del Conde de Floridablanca en la inauguración de la exposición en Madrid”.

¹⁹¹ Información publicada en diario digital Teleprensa, de fecha 08/06/2010 titulada “Cámara recibe el catálogo personalizado de la exposición dedicada a Alfonso X El Sabio”.

¹⁹² Información publicada en diario digital lainformacion.com de fecha 14/01/2014 titulada “Los museos regionales aumentan su número de visitantes en un 16,79 por ciento durante 2013”. Según dicho artículo se contabilizaban 443.535 visitas en los diez museos con participación de la Comunidad.

Iglesia de Jesús y los nuevos espacios museísticos. Para celebrar su 50 aniversario en 2009 consiguió nuevas salas para su exposición permanente, experimentando en 2010 un incremento de visitas del 39,50% respecto del año anterior, especialmente procedente de la tercera edad¹⁹³. En él se pueden contemplar los famosos pasos de la procesión que todos los viernes santos recorren la ciudad murciana.

El tercer museo remodelado es el MUBAM. Localizado en el Pabellón Cerdán, inaugurado en 1910, ha pasado por varias reformas y adecuaciones museográficas, siendo inaugurada la de mayor envergadura en 2005. En mayo de 2010 se concluyó su ampliación con un nuevo edificio anexo suponiendo una inversión de 1 millón de euros¹⁹⁴.

Un cuarto museo a citar, es la planta baja de uno de los edificios más emblemáticos de la ciudad: el Casino de Murcia. Construido en 1847, está declarado monumento histórico-artístico nacional así como BIC. Su parte abierta al público lo convierte en el edificio civil más visitado de la Región de Murcia. Tras una inversión de 10,20 millones de euros en su restauración integral, incluidas sus las obras de arte expuestas, fue reabierto en noviembre de 2009. Contabilizando sólo los grupos organizados, recibe anualmente unos 150.000 visitantes, de los que 25.000 son extranjeros.

Ilustración 47. Espacios del Museo Salcillo y Casino de Murcia.

Fuente: Museos de la ciudad (<http://www.museosalcillo.es/coleccion/> y <http://casinomurcia.com/index.php/elcasino/historia>).

Otro edificio a destacar, el más visitado de la ciudad, es la Catedral de Murcia. Actualmente, el recorrido abarca el interior, su museo y la torre. El museo catedralicio

¹⁹³ Información publicada en diario La Opinión digital de fecha 12/02/2011 titulada “54.000 personas celebran los 50 años del Museo Salcillo”.

¹⁹⁴ Según información publicada en el Diario digital Teleprensa, en fecha 12/05/2010 con título “El Museo de Bellas Artes de Murcia amplía sus espacios expositivos”.

Los museos de la ciudad de la red regional también destacan por sus visitas y atendiendo a los datos de 2013 son: Museo S. Juan de Dios con 60.000 visitantes, MUBAM con 56.000 visitas, Salzillo con 55.000 visitas, MAM con 51.000, y Sta. Clara con 33.000 visitas. Estos museos regionales y locales citados supusieron unas 505.000 visitas anuales en 2013. Junto con los no contabilizados¹⁹⁵ pueden ser cerca de 600.000 visitas museísticas en Murcia.

Two maps of Murcia, Spain, illustrating administrative zones. The left map is a schematic diagram with a legend identifying symbols for the Plaza de España, various markets (Mercado de Bodega, San Juan, etc.), and administrative zones. The right map is a detailed street map of the same area, with administrative zones shaded in grey.

Juntamente con los museos, el centro histórico de la ciudad de Murcia, donde por otro lado muchos de ellos se encuentran, configura un marco ambiental adecuado para el turismo cultural unido a las actividades de ocio y comercio. *La ciudad central, y concretamente el centro histórico de la ciudad, ha desarrollado una importante renovación de la edificación y del espacio público, especialmente durante la primera*

UPCT| Autor: Juan Manuel Salmerón Núñez

*etapa autonómica. Esta apuesta de renovación ha permitido que Murcia haya mantenido su centro urbano como espacio relevante, así como, ofrecer una imagen de capitalidad renovada, a partir del mantenimiento, la conservación y restauración de las edificaciones históricas más relevantes, la transformación de sus espacios públicos urbanos más representativos, la peatonalización y la incorporación de nuevas edificaciones significativas.*¹⁹⁶

Si en el año 1995 figuraban cerca de un centenar de viales del centro histórico con prioridad peatonal, actualmente la mayoría ocupan el trazado del mismo. *Este proceso de renovación no se ha llevado a cabo según un plan de intervención inicial con actuaciones definidas en fases, sino que se ha producido una continuidad en los diferentes proyectos de urbanización, que por parte de las diferentes corporaciones locales han mantenido la continuidad de sus intervenciones, logrando una red conectada de espacios urbanos como la que existe en la actualidad. En este sentido, la apuesta por la renovación del espacio urbano, conviene mencionar uno de los proyectos de renovación urbana que ha situado el centro histórico de Murcia en la bibliografía internacional especializada como es el proyecto de renovación de la Plaza del Cardenal Belluga y el edificio del nuevo ayuntamiento del arquitecto Rafael Moneo.*¹⁹⁷

Ilustración 48. Proyecto de peatonalización de la Plaza Cardenal Belluga y ampliación Ayuntamiento.

Fuente: http://3.bp.blogspot.com/-8il9r_rEm5g/UISgi8juaVI/AAAAAAAAAA4/o-jTpFYLUUnk/s1600/imagen2286ol.jpg

¹⁹⁶ MARTÍ, Pablo y MORENO, Elisa. *La transformación urbana y territorial de la ciudad de Murcia y su entorno (1977-2010)*. Estudios Geográficos, Vol. LXXV, 276, pp. 304, enero-junio 2014.

¹⁹⁷ Ídem. Pág. 269-270.

4.2.1.4.2. Proyectos relacionados con el Turismo Festivo y AVE.

El **turismo festivo**, tiene una larga tradición en la ciudad de Murcia. Cuenta con dos períodos festivos al año, con una duración total de cuatro semanas. El primero, está constituido por la Semana Santa, declarada de Interés Turístico internacional, seguida por la semana de Fiestas de Primavera

El segundo período, son las fiestas de septiembre que se celebran en la primera quincena de este mes. En el conjunto de fiestas de Murcia, el Ayuntamiento invirtió directamente un millón de euros en 2013, y también destinó importantes subvenciones a las actividades de las asociaciones implicadas.

Al igual que otras ciudades españolas reconocidas por el prestigio de sus procesiones de Semana Santa, Murcia atrae a un número importante de visitantes que realizan sus visitas turísticas en estas fechas. Constituye el primer operativo vacacional del año, que habitualmente viene acompañado por el buen tiempo, dada la benignidad del clima murciano. Desde hace cinco años, debido a los conflictos e inestabilidad de los países tradicionalmente receptores de turismo, se ha observado un aumento del turismo extranjero en España, y también en su zona de Levante.

Según la *Encuesta de Movimientos Turísticos en Frontera* publicada por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en el mes de la Semana Santa de 2013 la afluencia de extranjeros a nuestro país fue de 3,9 millones de personas, un 7,9% superior a la del mismo mes de 2012. En cuanto al gasto que realizaron según dicho ministerio se cifró en 3.726 millones de euros, un 13,70% superior al año anterior¹⁹⁸.

Atendiendo al peso turístico de la Región de Murcia sobre el total nacional, se puede estimar que recibió cerca de 75.000 visitantes extranjeros con un gasto de unos 75 millones de euros en la Semana Santa de 2013. De ellos, el 35% aproximadamente podría corresponder a los generados por la ciudad de Murcia.

A esta afluencia extranjera hay que añadir el turismo nacional de otras regiones. Por tanto, resultaría idóneo contar con un medio de transporte rápido como es el AVE, que sitúe a los turistas en este destino, ya sea desde su punto de origen, o desde el aeropuerto internacional elegido.

¹⁹⁸ Información proporcionada por el Diario ABC, de fecha 10/04/2014 titulado “Semana Santa: alto impacto económico con las mejores previsiones de los últimos años”.

Ilustración 49. Fiestas de Primavera de Murcia.

Fuente: Ayuntamiento de Murcia (http://www.murcia.es/DocumentosPDF/primavera_2011.pdf).

Siguiendo con las fiestas posteriores a la Semana Santa, la semana de Fiestas de Primavera se compone de un conjunto de actividades al aire libre en diferentes sedes de la ciudad, de las que destacan dos desfiles: *el Bando de la huerta* en martes de pascua y *el Entierro de la Sardina* el sábado siguiente, ambos declarados de Interés Turístico Internacional. Mientras a la primera suele asistir cerca de medio millón de personas, en la segunda la afluencia es mayor al tener lugar en fin de semana. En el año 2000 se celebró el 150 aniversario de este último desfile, asistiendo cerca de 1 millón de visitantes.

La *feria de septiembre*, declarada de Interés Turístico Nacional, es una fiesta de marcado carácter popular en Murcia, con raíces medievales conocida como fiesta de “Moros y Cristianos”. En su última edición de 2013 batió récord de visitas con 350.000 personas, con un impacto económico que superó los 15 millones de euros¹⁹⁹. Durante la misma, creció la ocupación hotelera un 8% respecto al año anterior, alcanzándose casi un 50%.

4.2.1.4.3. Proyectos relacionados con el Turismo de Festivales y AVE.

En cuanto al **Turismo de Festivales**, el *Festival Internacional Murcia Tres Culturas* surgió en 1999, siendo una muestra de la tolerancia entre los tres pueblos que convivieron en la Región, cristianos, judíos y musulmanes. Con el objetivo de crear un punto de encuentro entre pueblos y civilizaciones a través de distintas manifestaciones artísticas, se desarrolla a mediados del mes de mayo. Está compuesto por ciclos de cine, exposiciones, coloquios, conferencias, conciertos, música y danza, buscando los espacios abiertos más emblemáticos de la ciudad.

¹⁹⁹ Noticia de Europa Press, de fecha 24/09/2013 publicada por el diario digital Te interesa con título “Feria Septiembre 2013 bate récord en visitantes y genera en la ciudad un impacto económico que supera los 15 millones”.

Entre las recientes iniciativas festivas de la ciudad de Murcia, en este caso dirigida a la gente joven, cabe citar el *Festival internacional de acción artística sostenible Estrella Levante SOS 4.8*. De edición anual, comenzó a organizarse en el año 2008. Se desarrolla durante el puente de mayo, y ofrece actuaciones de música en directo. Organizada por la Consejería de Cultura y Turismo, la edición de 2013 supuso una inversión de 2,19 millones euros, pero su impacto económico superó los 14 millones de euros²⁰⁰.

Unas 80.000 personas asistieron al festival, el 54,28% de ellas de fuera de la Región de Murcia. El gasto en hoteles se estima en un millón de euros, alcanzándose esos dos días un grado de ocupación en Murcia ciudad y su área metropolitana del 100%. En su edición de 2014 su impacto se elevó a 20 millones con el 22% de asistentes de la región, siendo el resto de las comunidades de Madrid, Andalucía, C. Valenciana y Cataluña²⁰¹.

Todos estos eventos, suponen una demanda de desplazamiento por turismo festivo a la ciudad de Murcia, desde el extranjero y desde el resto de regiones españolas bastante considerable. Viene a confirmar el papel de proyecto dinamizador que suponen ante la llegada del AVE a Murcia.

4.2.1.4.4. Proyectos relacionados con el Turismo de Congresos y AVE.

Como ya se ha apuntado al principio de este apartado, el **Turismo de Congresos** ha sido otro grupo de proyectos dinamizadores que tendrán importante relación con la llegada del AVE a Murcia. La ciudad consciente de este potencial turístico, inauguró en febrero de 1995 el Auditorio y Centro de Congresos de la Región de Murcia, Víctor Villegas. Como consecuencia de ello creó en mayo de 1996 la Oficina de Congresos de Murcia, integrándose en la *Spain Convention Bureau* (SCB), que integraba a otras 29 ciudades españolas²⁰².

En 1999 contaba con unas instalaciones congresuales compuestas por el Auditorio Víctor Villegas con capacidad para 3.400 personas, once salas pertenecientes a otros centros Municipales, y fundaciones con capacidad para 1.320 personas, y varias salas pertenecientes a once hoteles con capacidad para 3.820 personas. Es decir un aforo total de la ciudad de hasta 8.500 asistentes.

²⁰⁰ Información publicada por el Diario La Opinión de Murcia, el 16/10/2013 titulada “Cruz: El SOS tuvo un impacto económico de más de 14 millones”.

²⁰¹ Información publicada por el Diario La Opinión de Murcia, el 05/05/2014 titulada “SOS 4.8: 20 millones, 75.000 personas y 25.000 menciones”.

²⁰² ESPEJO MARÍN, Cayetano, y PONCE SÁNCHEZ, María Dolores. *Turismo de Congresos y Reuniones en la Ciudad de Murcia*. Cuadernos de Turismo, nº3, 1999, pág. 45-59. Actualmente la SCB está integrada por 50 ciudades españolas.

Ilustración 50. Auditorio y Palacio de Congresos Regional Víctor Villegas.

Fuente: Portal de Turismo (<http://www.turismodemurcia.es/es/teatros/auditorio-victor-villegas>).

Este número de salas, con los medios técnicos y humanos necesarios, ya le permitía a Murcia en 1999 organizar todo tipo de eventos multitudinarios con simultaneidad de actividades, acaparando una cuota del mercado nacional en este tipo de eventos del 3,24%. En 2002, se amplió el Auditorio y Palacios de Congresos con un segundo edificio. A su vez, se han construido desde entonces hasta el momento, nuevos hoteles en la ciudad equipados con salas de reuniones y salones de actos.

Comparando datos de 1998, (el primer año de que se disponen estadísticas), con los de 2012, las empresas asociadas a la Oficina de Congresos han crecido de 19 a 70, las plazas hoteleras de 1.169 a 2.030 habitaciones, el número de reuniones (jornadas, convenciones y congresos) de 575 a 1.080, el número de asistentes de 50.822 a 172.799, y finalmente los ingresos se han duplicado, desde 13,66 hasta 28,90 millones de euros.

El gasto medio por participante y día es superior a los 200 euros, e incluye cuota de inscripción, alojamiento (con de hoteles con cuatro estrellas en un 50% y de tres estrellas en un 23%), manutención, transporte urbano y compras. Resulta oportuno destacar que estos asistentes vienen acompañados en un 40% de los casos, revelando la conveniencia de las ofertas de entretenimiento, culturales, comerciales o recreativas. De hecho, las actividades complementarias a la reunión más solicitadas fueron la gastronomía y el ocio en un 47,50%, turísticas con un 22,50% y culturales con un 20%.

En cuanto a los medios de transporte elegidos para la actividad congresual en Murcia, el vehículo particular es el mayoritario con un 66%, el tren con un 20%, el autobús un 11% y un resto minoritario en avión. La procedencia de congresistas de otras comunidades vecinas es importante (Valencia un 11% y Andalucía un 10%), y mayor aún en su conjunto las de localizaciones nacionales más alejadas.

Por tanto, es de esperar un importante incremento en la cuota de desplazamientos en tren con la implantación del AVE en Murcia, haciendo más atractiva la elección de esta ciudad para la celebración de congresos. La experiencia en otras ciudades con actividad congresual como son los casos de Marsella o Málaga es que tras la llegada del TAV a las mismas, se ha producido un incremento notable en la celebración de congresos internacionales, como muestra el siguiente gráfico.

Tabla 16. Evolución congresos internacionales en Málaga y Marsella tras llegada AVE/TGV.

Fuente: ICCA citada en Informe El Impacto económico del AVE en Alicante, estrategias de aprovechamiento. (<http://servicios.laverdad.es/servicios/textos/avant-ave-informe.pdf>).

En el caso de la ciudad de Lérida, a la que llegó el AVE en 2003, la actividad congresual experimentó un incremento del 170%, pasando de 124 congresos en dicho año a 321 en el 2009. En 2013 llegó a 500 con más de 45.000 congresistas, (llegando la mayoría por AVE), convirtiéndose en el principal producto turístico por balanza comercial²⁰³.

De hecho el autor ESPEJO MARÍN (1999), en las conclusiones de su estudio, destaca como factores favorables de Murcia para su elección, como destino de congresos, la *disponibilidad de salones para reunirse, imagen atractiva de la ciudad, buen clima, gastronomía, importante oferta cultural, etc.* Estas circunstancias favorables, junto con el apoyo institucional y el trabajo de la Oficina de Congresos, han permitido a Murcia, duplicar en 2012 su cuota nacional de este turismo, con un 6% respecto al 3% de sus inicios en 1998. No obstante, destaca la *carencia de determinadas infraestructuras que condicionan un mayor desarrollo de este tipo de turismo relacional. La ausencia de aeropuerto, tren de alta velocidad y la lenta conexión por carretera con el centro peninsular, son tres elementos limitantes de primer orden.*

²⁰³ Información facilitada por la Oficina de Congresos de Turismo de Lérida (Lleida Event&Convention Bureau).

Otra crítica de las conclusiones del citado estudio destacaba la escasa oferta hotelera (1.169 habitaciones, frente a 8.500 asistentes en 1999). Como ya se ha mencionado, el año pasado se llegó a duplicar esta oferta hotelera, por lo que puede considerarse razonablemente paliada. También ante la llegada del AVE a Murcia se verá solucionado al menos uno de los tres elementos limitantes, a espera de la puesta en funcionamiento del Aeropuerto Regional de Corvera. En cualquier caso, se demuestra esta dependencia del turismo de congresos, como actividad dinamizadora respecto del AVE.

4.2.2.- Características Organizativas del proceso en la metrópoli de Murcia.

4.2.2.1.- Agentes Supra Locales de la metrópoli de Murcia y TAV.

4.2.2.1.1. Administración General del Estado (AGE).

El Administrador de Infraestructuras ferroviarias **ADIF**, con su Presidente Enrique Verdeguer, y su posterior sustituto Gonzalo Ferre, ha sido el agente encargado de la totalidad, (licitador y sufragador tanto de proyectos como de obra) de la red AVE extraurbana, y en concreto de este corredor de Levante.

En cuanto a la RAF de la ciudad de Murcia, su marco de acción viene determinada por el Protocolo de Colaboración del 2006, sufragando costes con el resto de administraciones. Sin embargo, ADIF ha sido dada su complejidad, la encargada de licitar los Estudios Informativos, Proyectos Básicos y finalmente los Proyectos Constructivos, así como su adjudicación²⁰⁴. Para lo relativo a esta RAF, se constituyó una **Comisión Mixta** formada por técnicos de ambos departamentos central y regional (ADIF y Consejería de Obras Públicas), para trabajar en tareas de coordinación.

La licitación del Estudio Consultivo de esta RAF, la realizó ADIF en julio de 2012. Sin embargo en esas fechas, el avance de la llegada del AVE a la región respecto de las previsiones para la ejecución del soterramiento urbano, hizo que este Estudio plantease la llegada del AVE en superficie, disponiendo una estación provisional en Los Dolores, un barrio periférico, pero prácticamente integrado en Murcia ciudad. Así en enero de 2013, el presidente regional Valcárcel se reunió con la Ministra Ana Pastor, para ser informado de esta posibilidad²⁰⁵.

En diciembre de 2013, cuando ADIF realizó la adjudicación del Proyecto Constructivo, ya se había descartado esta estación provisional por la cercanía de la llegada del AVE a la Región, y se apostaba por un soterramiento parcial con salida a superficie en la Estación. Pero a raíz del acuerdo de febrero de 2014, entre las administraciones para el soterramiento completo, ADIF tuvo que modificar el último contrato adjudicado.

Otro agente de la administración central, pero con domicilio en la ciudad de Murcia, y por tanto con funciones de nexo de unión para la Región de Murcia, ha sido la figura **del delegado del gobierno** Rafael Gómez Tovar, en el período del Gobierno

²⁰⁴ De acuerdo con declaraciones del Consejero Sevilla recogidas en el artículo publicado en el diario La Verdad el 15/02/2014 “*ADIF espera iniciar este año las obras de soterramiento en la Senda de Los Garres*” es ADIF la encargada de coordinar este proyecto y de ejecutar íntegramente esta actuación porque es quien propiamente tiene el conocimiento y la capacidad ejecutiva en esta materia.

²⁰⁵ Según nota de prensa de Europa Press de 16/01/2013, titulada “*Fomento Estudiará ubicar la estación del AVE a Murcia en Los Dolores debido al retraso del soterramiento de El Carmen*” Valcárcel advirtió que llevar a cabo el soterramiento retrasaría cinco o seis años la llegada del AVE a Murcia.

Socialista de Rodríguez Zapatero, y su sustituto Joaquín Bascañana a partir de diciembre de 2011, con el Gobierno Popular de Mariano Rajoy.

Ilustración 51. Rueda de prensa en Murcia de Rafael Catalá y Delegado Gobierno el 06/07/2012.

Fuente: Diario La Opinión

(http://www.laopiniondemurcia.es/servicios/lupa/lupa.jsp?pldFoto=2265595&pRef=2012070600_2_414183__Comunidad-Fomento-reafirma-llegara-Murcia-2014)

Su intervención ha consistido en anunciar las licitaciones y adjudicaciones realizadas por ADIF, y el acompañamiento a los representantes del Ministerio de Fomento en sus visitas oficiales a la Región de Murcia, y a sus ruedas de prensa. Una de sus últimas misiones en este proceso, fue el acompañamiento institucional que brindó a la Ministra Ana Pastor en marzo de 2015, cuando visitó la pedanía murciana de Zeneta para inaugurar las obras de la Autovía del Reguerón.

En su desplazamiento, utilizó el AVE hasta la ciudad de Albacete, pero pasó a vehículo en la misma, hasta Murcia, por razones prácticas dada la precariedad del resto del trazado ferroviario, conocido como Variante de Camarillas, cuyas obras quedaron paralizadas a falta de casi 50 millones de euros.

Ya en la capital murciana, y acompañada de autoridades regionales y municipales, anunció²⁰⁶ que el AVE llegaría a la capital soterrado, aunque miembros de la plataforma pro soterramiento allí presentes, pudieron recordarle que en su primera fase, llega en superficie a la Estación del Carmen.

²⁰⁶ Información publicada por Europa Press, el 12/03/2015 en artículo titulado “La ministra de Fomento asegura que el AVE llegará soterrado a Murcia”.

Ilustración 52. Ministra Ana Pastor y Delegado Gobierno con autoridades en visita Murcia 12/03/2015.

Fuente: Agencia de Noticias Europa Press (<http://www.europapress.es/murcia/noticia-ministra-fomento-asegura-ave-llegara-soterrado-murcia-20150312130152.html>)

4.2.2.1.2. Gobierno Regional.

El *Gobierno Autonómico* en todo el proceso de la alta velocidad desde sus inicios, ha contado con el presidente de mayor duración en su cargo hasta su retirada de la política nacional en abril de 2014. Desde el año 1982 cuenta la Región de Murcia con Estatuto de Autonomía, y desde 1995 la ha gobernado Ramón Luis Valcárcel, por tanto casi dos décadas completas.

En 1998 le correspondió la defensa del primer proyecto de soterramiento de las vías del FFCC a su paso por la ciudad de Murcia, a instancias del Ayuntamiento ante el Ministro de Fomento Rafael Arias Salgado. El mantenimiento de una estación en el centro de Murcia estaba condicionado por que la UE incluyera a la Región de Murcia en la Velocidad Alta y al trazado ferroviario que decidiera el Ministerio, pero según el entonces Concejal Ginés Navarro *cualquier medida debe pasar inexcusablemente por el soterramiento y así se lo transmitirá el presidente a Arias*.²⁰⁷

De este modo, ha estado presente desde antes del “*Pacto de Murcia*” en 2001 defendiendo los intereses regionales en esta materia. Durante el año 2002 coincidiendo con la licitación del *Proyecto de la Variante ferroviaria del Reguerón* (primer tramo extraurbano del AVE en la Región) a través de su consejero de Obras Públicas Joaquín Bascuñana estableció una serie de contactos con el Ministerio de Fomento, y se consiguió un principio de acuerdo para soterrar un tramo de 2,8 km de la RAF Acceso Este a la ciudad de Murcia.

²⁰⁷ Información publicada en diario La Opinión de fecha 18/03/1998, titulada “Ayuntamiento y Comunidad, dispuestos a poner 8.000 millones para soterrar las vías”.

Al comienzo del 2003 cuando ya estaba definido este Proyecto de la Variante del Reguerón, pasó a defender su aprovechamiento con una prolongación del mismo hasta la Variante de Alcantarilla que evitase el soterramiento, y el paso del tren por esa ciudad y por las pedanías de Barriomar y Nonduermas. En rueda de prensa con periodistas el 02/01/2003 declaraba²⁰⁸:

Consiste en utilizar en su totalidad el corredor del Reguerón previsto en el PGM. El AVE llegaría a la estación de El Carmen mediante un ramal desde el corredor del Reguerón y saldría de la estación marcha atrás para regresar al corredor y proseguir hacia Alcantarilla. Con esta solución se eliminaría el actual tramo de vía desde Barriomar hasta Alcantarilla y que divide en dos Nonduermas, y se podría construir tres vías, doble sentido para el tráfico de pasajeros y una para mercancías. Para el ramal de acceso a El Carmen que irá subterránea, se baraja o bien un pequeño tramo soterrado o un soterramiento parcial.

Nunca me ha seducido el soterrar, dado que es peligroso que algunas mercancías vayan bajo tierra. Además se produciría un posible estrangulamiento, ya que sólo hay espacio para soterrar un ancho de dos vías, y de ellas sólo una sería para pasajeros, con lo que no podrían cruzarse los trenes.

Con motivo de la trágica colisión ferroviaria de Chinchilla sucedida el 3 de junio de 2003, en el que fallecieron 19 personas y resultaron gravemente heridas 50 más, se abrió un debate social e institucional acerca del precario estado de las infraestructuras ferroviarias en la Región, y la necesidad de elaborar un Plan Integral que las mejorasen recogiendo las previsiones para el AVE. Esta iniciativa fue abordada tanto por la CROEM en sus asambleas de ese año, como por el Presidente Valcárcel en su discurso de investidura de julio de 2003 anunciando la creación de una Comisión Especial (*Grupo de Trabajo del Ferrocarril* junto con patronal y sindicatos).

Este hecho aumentó el ambiente reivindicativo ante el Ministerio. Se sucedieron dos reuniones del presidente regional reelecto en Madrid, primero el 29/07/2003 con el presidente Aznar para exponerle las necesidades ferroviarias de la Región, y la segunda celebrada en agosto con el Ministro Álvarez-Cascos con la misma agenda.

Así por ejemplo, cuando Fomento planteó la tercera y última propuesta del trazado del AVE Murcia-Elche, y se comprobó que no reunía los parámetros de velocidad, prestaciones y recorrido acordados en el *Pacto de Murcia*, la Consejería de Obras Públicas planteó alegaciones a la misma en enero de 2004. Además el ejecutivo Regional rompió definitivamente en marzo de ese año y por escrito dicho pacto²⁰⁹, pasando a defender el corredor natural Chinchilla-Cartagena adecuándolo en velocidad AVE, y demandó al Ministerio ante la Audiencia Nacional. Ante su fallo en 2008

²⁰⁸ Información recogida en el diario La Verdad de fecha 30/01/2003 titulado “Murcia renuncia ahora al soterramiento del AVE tras reclamarlo durante dos años”.

²⁰⁹ Información publicada por el diario La Verdad el 31/03/2004 titulada “La Comunidad renuncia al AVE por Novelda y solicita la conexión directa por Cieza”.

denegando sus pretensiones, recurrió al Tribunal Supremo, quien ratificó en 2011 la decisión de la Audiencia, argumentando que el *Pacto de Murcia* no fue un convenio que obligase al Ministerio de Fomento²¹⁰.

Ilustración 53. Reunión Madrid ministra y Rafael Catalá con Presidente y Consejero el 16/01/2013.

Fuente: El Diario (http://images.eldiario.es/politica/Fomento-AVE-Murcia-Dolores-Carmen_EDIIMA20130116_0249_4.jpg)

En enero de 2013, visitó en Madrid a la Ministra Ana Pastor, para pedirle que Fomento estudiase la propuesta de ubicar la estación del AVE en Los Dolores, debido al retraso del soterramiento de El Carmen, y a la imposibilidad de realizar en ese momento, esa inversión. No queriendo retrasar esta infraestructura ni ver como buena solución que la llegada en superficie del AVE al Carmen implicase mayores medidas de aislamiento entre las dos partes de la ciudad, apostó por esta propuesta que según él, *a nadie perjudica y que podría beneficiar a todos*²¹¹.

Tras nueve meses desde la exposición realizada por Rafael Catalá en Murcia sobre los planes de ADIF para recibir el AVE en superficie dejando el soterramiento sin concretar, Valcárcel abanderó en abril de 2013, la propuesta de una estación en Los Dolores, con la intención de que fuese definitiva. Por ello implicó al Ayuntamiento para

²¹⁰ Información proporcionada por el Diario La Verdad, de fecha 02/11/2011 titulada “El Pacto de 2001 no obliga a construir un AVE más rápido. El Tribunal Supremo dice que el trazado que se acordó con Cascos no es un convenio que condicione al Ministerio”.

²¹¹ Información publicada por El Diario el 16/01/2013 en artículo “Fomento estudiará ubicar la estación del AVE a Murcia en Los Dolores debido al retraso del soterramiento de El Carmen”.

que modificase el PGM, liberando los 66.000 metros cuadrados que habría de ocupar, sometiendo esta posibilidad a la consideración de ADIF. Estimaba que era la alternativa más viable, por cuanto el Ministerio de Fomento argumentaba que no tenía dinero para acometer el soterramiento de las vías.

Ilustración 54. Reunión Presidente Valcárcel y Consejero con R. Catalá en Madrid el 06/08/2013.

Fuente: Diario La Verdad (<http://www.laverdad.es/murcia/20130806/local/region/ministerio-mantiene-llegada-2015-201308061222.html>)

En Agosto de 2013, tras reunirse en Madrid con Rafael Catalá, daba por supuesto que el AVE llegaría en 2015 a Los Dolores, dejando a un lado la alternativa de El Carmen y el soterramiento, declarando que *el debate sobre cuál es la estación que albergará el tren de alta velocidad, va a continuar después de que el AVE esté allí, en los Dolores, y a instancias de la Administración local*²¹².

Para Valcárcel, su obligación como presidente, era cumplir con el calendario previsto, pero no era de su competencia determinar cuál sería la estación a la que llegara el tren, dentro del núcleo urbano, correspondiéndoles a los ayuntamientos el ordenamiento urbanístico de las ciudades.

Abandonado este proyecto, por la tardanza de ADIF en su estudio, y el calendario de llegada, modificó su planteamiento para volver a defender como única estación del AVE la del Carmen. Al finalizar el mes de agosto, el día 28 fue recibido en Moncloa por el presidente Rajoy, en el primero de los contactos tras el verano, con los presidentes regionales. En esta reunión trató de aspectos importantes para la Región de Murcia, y entre los infraestructurales, recibió la *confirmación de los plazos dados por el Ministerio de Fomento, así como la voluntad del Gobierno de cumplir con los calendarios, por lo que el AVE llegaría a la Región en 2015*²¹³. Más recientemente en

²¹² Información publicada por el diario La Verdad el 06/08/2013 en artículo “El Ministerio mantiene la llegada del AVE en 2015 y a Los Dolores”.

²¹³ Información publicada en el portal Murcia Confidencial, el 28/08/2013, titulada “Rajoy conforma a Valcárcel con las buenas palabras de siempre, en una entrevista sin sustancia política”.

2014, ha tenido un papel decisivo en los meses previos a su relevo por el nuevo presidente autonómico Alberto Garre.

Ilustración 55. Valcárcel visita al Presidente Rajoy en Moncloa, el 28/08/2013.

Fuente: Portal Murcia Confidencial (<http://murciaconfidencial.blogspot.com.es/2013/08/rajoy-conforma-valcarcel-con-las-buenas.html>)

También en este Gobierno destaca el papel del **Consejero de Obras Públicas José Ballesta** que en julio de 2009, dictó Orden resolutoria de aprobación definitiva de la Modificación Puntual del PGMO de Murcia número 101, en el ámbito PC-Mc10 (Estación de Murcia-El Carmen). Tras un primer encuentro celebrado en julio entre Valcárcel y José Blanco, en octubre le correspondió a José Ballesta reunirse con el Secretario de Estado de Infraestructuras Víctor Morlán, logrando que se comprometiese el comienzo de obras en 2010 de todos los tramos de la línea Alicante-Murcia.

En situaciones de especial urgencia como fue el estudio de la solución a adoptar para la llegada del AVE a la ciudad de Murcia en enero de 2014, (faltando un año para el plazo marcado por ADIF), el entonces vigente Consejero de Obras Públicas **Antonio Sevilla**, se reunió en Madrid con el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, para ser informado y recordar que *la integración urbana más oportuna para la ciudad de Murcia es la solución soterrada*²¹⁴.

²¹⁴ De acuerdo con el artículo publicado en el diario La Verdad el 29/01/2014 “*Fomento estudiará si es asumible soterrar El Carmen y el paso de Santiago el Mayor*”, estuvo acompañado a la reunión por el Alcalde Cámara (el que la solicitó al trascenderse que ADIF había encargado estudios para la llegada en superficie), el delegado del Gobierno en Murcia, Joaquín Bascuñana, y el presidente de ADIF Gonzalo Ferre.

Ilustración 56. Reunión Consejero, Delegado del G., Alcalde y P. ADIF, Madrid 28/01/2014.

Fuente: <http://www.laverdad.es/murcia/noticias/201401/29/Media/fomentoalcalde--390x180.jpg>

A esta reunión, siguió otra en fecha 13/02/2014, celebrada en Madrid, asistiendo el Presidente Regional, el Consejero de Obras Públicas, la Ministra Ana Pastor y técnicos de su ministerio, acordando la ejecución del proyecto integral de soterramiento en la ciudad de Murcia.

La remodelación de gobierno regional motivada por la candidatura del anterior presidente autonómico Valcárcel a las elecciones europeas de abril de 2014, supuso el nombramiento de Alberto Garre como nuevo presidente de la Región, así como la remodelación de su equipo de gobierno.

Ilustración 57. Reunión Ministra con Presidente Valcárcel y Consejero, Madrid 13/02/2014.

Fuente: <http://www.europapress.es/murcia/noticia-gobierno-nacional-regional-acuerdan-llevar-adelante-proyecto-integral-llegada-ave-soterrado-murcia-20140213185209.html>

En el discurso de investidura del nuevo presidente **Alberto Garre**, pronunciado en la Asamblea Regional en sesión del 07/04/2014, la situación de las infraestructuras y en particular la de la llegada del AVE, ocupó parte del mismo con las siguientes palabras²¹⁵:

Respecto al AVE conviene recordar que tiene su antecedente en el año 2006, y que el estudio Informativo del proyecto se aprobó en Junio de 2009. Adif decidió que la llegada de la alta velocidad a Murcia lo fuere en 2 fases:

- *en la primera se incluye el acceso en superficie de la alta velocidad a la Estación del Carmen, con supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y Senda de los Garres, sustituidos por un paso inferior y otro superior, respectivamente. El proyecto de esta fase se presentó en Junio de 2012.*
- *En la segunda fase se incluye la integración urbana y la nueva Estación del Carmen.*

El Ayuntamiento de Murcia, la Comunidad Autónoma y la Plataforma Pro soterramiento instaron en 2012 al Gobierno de la Nación a la necesidad de soterrar las vías (conforme al protocolo de 2006); a que el AVE llegue a Murcia en el plazo establecido (2014) y a que nunca llegue en superficie, lo que origina que la segunda fase no se proyecte por incompatible. No renunciaremos al soterramiento, pero este no puede condicionar la llegada del AVE, sin perjuicio de su soterramiento posterior.

Es evidente que entre la fecha del primer protocolo, 2006, elaborado por el Gobierno Socialista de España, y 2011, fecha de las elecciones que enviaron al partido del Gobierno a la oposición sólo se firmó ese protocolo. Hoy tenemos un proyecto y una fecha para la llegada de la Alta Velocidad sin renunciar en el futuro al soterramiento de sus vías, pero la llegada del AVE, en interés más necesitado, que es el interés general de 1.450.000 ciudadanos, prefieren que su estación esté en Murcia y no en Albacete, a la mayor brevedad.

Ilustración 58. Investidura Presidente Garre, con presencia de P. Pro soterramiento, el 07/04/2014.

Fuente: Diario La Verdad. (<http://www.laverdad.es/murcia/20140408/local/region/soterramiento-pide-garre-201404081841.html>)

²¹⁵ Contenido reproducido desde el Diario de Sesiones Pleno de la Asamblea Regional, VIII Legislatura, Año 2014, número 83, pág. 4556-4569.

Finalizando su discurso, el presidente en su investidura, anunció en referencia a los principales aspectos de su programa, entre los que citó el AVE, la creación de una *Comisión de seguimiento y actuación*, integrada por las consejerías afectadas, siendo coordinada por la Consejería de Presidencia y Empleo, y que sería presidida de forma activa siempre que le fuese posible, por él mismo, en su calidad de Presidente de la Comunidad.

Al nuevo consejero de Fomento, **Manuel Campos**, le ha correspondido el desempeño de estas tareas, relacionadas con el AVE a partir de abril de 2014, hasta su dimisión como consejero seis meses después, en noviembre de 2014.

Así en mayo de 2014 Manuel Campos se reunió con el secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, y el director de proyectos de Adif, para ultimar la primera fase²¹⁶ de la llegada del AVE a Murcia con un presupuesto de 79 millones de euros que correría a cargo del presupuesto de 240 millones de los que dispone Adif para el tramo Monforte-Murcia, por considerarse parte del trazado de alta velocidad. Tras realizar también contactos con la ministra Ana Pastor, y el secretario general de Infraestructuras, Manuel Niño, aseguró que “se mantiene el compromiso del soterramiento integral, que se realizará en fases posteriores”²¹⁷.

Una vez licitadas en septiembre las obras para la construcción del *Tramo de accesos a Murcia y permeabilización del trazado ferroviario* (el proyecto de esta primera fase del soterramiento se redactó en abril) y la presentación en octubre del *Estudio de alternativas para la permeabilización de la RAF de Murcia en el entorno de Barriomar* (soluciones técnicas valoradas para la segunda fase del soterramiento), en noviembre de 2014 se reunió el Consejo de Gobierno de la CA, convocándose una rueda de prensa al finalizar dicha reunión.

En la misma, el portavoz del Gobierno Regional, José Gabriel Ruiz abordó estos avances realizando las siguientes declaraciones²¹⁸:

La comunidad va a estar vigilante y va a ser exigente con el cumplimiento íntegro del proyecto de llegada del AVE a Murcia alcanzado en 2006. Cada día que pasa y cada hito que se alcanza va disipando los temores. El Gobierno regional está donde siempre ha estado que es en el cumplimiento de los acuerdos que se adoptaron en 2006 para el soterramiento integral del AVE en la ciudad de Murcia, y hay que celebrar que la primera fase de ese compromiso ya está en marcha. Las cuatro alternativas de la segunda fase ahora propuestas, persiguen cumplir con

²¹⁶ Esta primera fase permitirá la llegada con un tramo de 1.356 metros, de los que 522 metros irán soterrados con un desnivel de 8 metros y la entrada en superficie a la estación de El Carmen. Se retoma el proyecto del año 2012 que solucionaba el paso a nivel de la Senda de Los Garres con un paso elevado, en vez de adelantar 200 metros el soterramiento, lo que supondría un coste adicional de 60 millones de euros.

²¹⁷ Información publicada por el diario La Verdad el 05/06/2014 en artículo titulado “Consejería y Ministerio acuerdan meter el AVE en Murcia en un año por 79 millones”.

²¹⁸ Información publicada en el diario La Verdad el 14/11/2014, en artículo titulado “Se van disipando los temores de que el soterramiento no se complete”.

este protocolo de 2006, y vienen a refrendar que sigue intacto el compromiso del Gobierno a este respecto. Es una buena noticia que se siga ejecutando el proyecto de 2006, que supone la llegada del AVE a Murcia por fases, un proyecto que por culpa del anterior Gobierno socialista de España estuvo en un cajón entre el año 2006 y 2011.

Ilustración 59. Rueda de prensa del Portavoz del Gobierno Regional, 14/11/2014.

Fuente: Diario La Verdad. (<http://www.laverdad.es/murcia/201411/14/disipando-temores-soterramiento-complete-20141114142644.html>)

El consejero **Francisco Bernabé** (anterior alcalde de La Unión) fue el sustituto de Manuel Campos tras su dimisión en noviembre de 2014, destacando en su gestión respecto de la integración urbana del AVE en la ciudad de Murcia, su reunión en Madrid con el Presidente de ADIF Gonzalo Ferre. El tema concreto tratado en dicha reunión²¹⁹, fue el estudio de las 20 ofertas presentadas por empresas concurrentes a la licitación de las obras de soterramiento del AVE en Murcia, y las fechas y las condiciones para su llegada. Respecto de las fechas, el consejero manifestó su llegada en 2015, y a Cartagena en 2016, siendo en doble vía a la capital regional.

²¹⁹ Información publicada por el diario La Opinión de Murcia, el 10-02-2015 en artículo titulado “Un total de 20 empresas presentan ofertas para construir el soterramiento del AVE en Murcia”.

Ilustración 60. Reunión en Madrid presidente ADIF y Consejero Bernabé, el 10/02/2015.

Fuente: Diario La Opinión. (http://www.laopiniondemurcia.es/especiales/fomento-obras-publicas/2015/02/total-20-empresas-presentan-ofertas-construir-soterramiento-ave-murcia-n613_16_17834.html)

4.2.2.1.3. Asamblea Regional.

Otro agente supralocal que ha participado, mediante diversas sesiones de su Pleno en la que ha abordado esta cuestión, ha sido la *Asamblea Regional* de la Región de Murcia. Por ejemplo la ratificación por parte de su Pleno de 17/05/2013 solicitando por unanimidad, el cumplimiento del Protocolo de 2006 para el soterramiento del trazado urbano del AVE, instando para ello al Consejo de Gobierno.

Ilustración 61. Sesión del Pleno de la Asamblea Regional sobre el AVE, el 12/02/2014.

Fuente: Europa Press (http://img.europapress.net/fotoweb/fotonoticia_20140212200342_644.jpg)

Previamente el Consejero acudió el 27/02/2013 para informar sobre el estado de la llegada de la AVF a la Región. Se reproduce parcialmente su exposición en los apartados relativos a la ciudad de Murcia²²⁰:

*En este sentido, la estación provisional de Los Dolores puede jugar un importante papel funcional en cuanto al mantenimiento de los servicios provisionales ferroviarios, incluidas las conexiones en ancho internacional anteriormente citadas durante la ejecución del soterramiento del pasillo ferroviario. De una parte, podría servir como **estación de apoyo para salvar el cuello de botella que en la fase de tendido de vía provisional se produciría entre el tramo de El Carmen y El Reguerón**. De otra, en los casos de corte de línea entre ambas estaciones, la estación provisional de Los Dolores **podría albergar servicios de cercanías Murcia-Alicante y Murcia-Cartagena, o de media distancia, de Murcia y Cartagena con corredor mediterráneo**, sin perjuicio de establecer algún andén con ancho de vía mixto si fuera necesario.*

En su caso, la posibilidad de un trasbordo mediante autobús entre ambas estaciones no resultaría excesiva, dada la proximidad de ambas estaciones, que, según la traza del ferrocarril, distarían aproximadamente 2 kilómetros. Actualmente esta decisión está pendiente del Ministerio de Fomento. Sus técnicos están estudiando conjuntamente con los de ADIF las características que habría de tener la estación de Los Dolores para atender, junto a la de El Carmen, los servicios ferroviarios convencionales más los de alta velocidad. Entendemos que esta es una propuesta que está en absoluta coherencia con el marco de eficacia y de economía de medios en la gestión de estos servicios que propugna el PITVI del Ministerio de Fomento.

En cualquier caso, una vez decidida la tipología de la actuación provisional, las gestiones del Gobierno regional se encaminarían al impulso y seguimiento de las actuaciones necesarias para conseguir el doble objetivo: la llegada de la alta velocidad a Murcia en el horizonte 2014 y la integración urbana del ferrocarril con el soterramiento del pasillo central ferroviario de Murcia, que posibilitará la permeabilización del trazado actual y la renovación de la trama urbana, mediante la creación de un nuevo viario, transversal y longitudinal, para la mejora de las conexiones urbanas.

*Respecto al primer objetivo, nuestro esfuerzo irá encaminado tanto a **agilizar las actuaciones de disponibilidad de suelo e infraestructuras como a agilizar las tramitaciones administrativas** necesarias para el desarrollo de la estación de Los Dolores, que pasaría a **convertirse en la fase 1** del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia. La supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y de senda de los Garres serán consecuencia directa de la integración urbana del ferrocarril, según el protocolo de colaboración, con independencia de los condicionantes que resulten de las fases 1 y 2 de ejecución. Esta fase 1 de actuación, previa al soterramiento, al igual que en Valencia y Alicante, entiendo que ha de tener la misma compatibilidad con la fase posterior de integración urbana del ferrocarril, atendiendo a las situaciones provisionales que habrán de producirse en esta fase 2. Esta propuesta nos situaría en una **coyuntura similar a la de la ciudad de Valencia, donde los tráfico de alta velocidad son exclusivos de la estación provisional**, a diferencia de casos como el de Alicante, donde la estación provisional abarcará toda la tipología de tráfico de viajeros.*

*En cuanto al soterramiento, al mismo tiempo que se proyecta y ejecuta la estación de Los Dolores **se podría agilizar la financiación de los proyectos básicos y constructivos de la***

²²⁰ Lo reproducido está recogido en Acta nº48 de 27/02/2013, VIII Legislatura de la Asamblea Regional.

remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia, o fase 2. Esta incluiría el soterramiento del pasillo central ferroviario de la ciudad, para pasar así lo antes posible a licitar obras para el citado soterramiento y el de la estación intermodal, en el momento en que la coyuntura presupuestaria y el mercado inmobiliario lo permitan.

El 18/09/2013, se celebró una sesión informativa en Pleno, a petición propia, del Consejero Sevilla, para informar sobre la llegada del AVE, reproduciendo parcialmente su exposición inicial²²¹:

En julio de 2011, el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, me comunica que el AVE llegará a Murcia en las dos fases señaladas anteriormente. Ante la oposición del Ayuntamiento y Comunidad Autónoma, no se adjudica la elaboración del proyecto constructivo del acceso de la alta velocidad en superficie a la estación del Carmen, en la misma línea que la moción aprobada por todos los grupos municipales del Ayuntamiento de Murcia el 25 de octubre de 2012.

*La moción recogía, en primer lugar, la necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren en los términos del protocolo de 2006; en segundo lugar, que el AVE llegue a Murcia en el plazo establecido; en tercer lugar, que esta llegada en ningún caso se produzca en superficie en el tramo que está previsto soterrar. **Teniendo en cuenta el alto coste de ejecución del proyecto de la fase 1, de hasta 60 millones de euros, y la incompatibilidad radical de este proyecto con la fase de soterramiento, que podría posponer sine die la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento proponen una solución alternativa para la llegada de la alta velocidad, una estación en Los Dolores.***

*La propuesta de la estación de Los Dolores **permitiría la llegada de la alta velocidad en superficie a Murcia en 2015, pero manteniendo la expectativa cierta de la integración urbana del ferrocarril a corto plazo.** El convencimiento de que esta solución alternativa es realmente compatible con el posterior soterramiento del pasillo ferroviario es la base de la propuesta. De otra parte, **se trata de una inversión inicial más reducida** y una actuación adecuada en cuanto a los costes necesarios para el mantenimiento provisional de los servicios ferroviarios durante la construcción del citado soterramiento, que justifica, como he dicho, la propuesta realizada de la estación provisional.*

*Además, el emplazamiento de la estación en Los Dolores **asegura una adecuada accesibilidad y fácil conexión con los restantes modos de transporte.** La estación de Los Dolores quedaría, por tanto, directamente vinculada a la fase posterior de integración urbana como una estación de apoyo para la ejecución de las obras de soterramiento, al tiempo que **posibilita el acceso de la alta velocidad a Murcia en el corto plazo.***

En noviembre de 2012, como consejero de Obras Públicas hice llegar al Ministerio de Fomento la propuesta de esta estación provisional en Los Dolores consensuada con el Ayuntamiento. En agosto de 2013 el presidente Valcárcel defiende la propuesta de esta estación en Los Dolores ante el Ministerio de Fomento para llevar la alta velocidad a Murcia en el corto plazo. Finalmente, la llegada de la alta velocidad a Los Dolores se compromete a 2015.

²²¹ Lo reproducido está recogido en Acta nº66 de 18/09/2013, VIII Legislatura de la Asamblea Regional.

No entraré a considerar si la estación de Los Dolores habrá de diseñarse como una estación provisional o como una primera fase de la estación definitiva en Murcia. Las dos opciones son válidas para asegurar la llegada de la alta velocidad en el horizonte 2015, y en cualquier caso ambas son compatibles con el soterramiento y la integración urbana del ferrocarril en la ciudad, y habrá de acometerse en la fase siguiente sin dilación alguna.

Ilustración 62. Comparecencia en la Asamblea Regional del Consejero el 26/02/2014.

Fuente: Diario La Verdad (<http://www.laverdad.es/murcia/20140226/local/region/directo-asamblea-201402261718.html>)

También en Pleno de 12/02/2014, la Asamblea Regional aprobó por unanimidad una declaración institucional ratificando el apoyo al soterramiento y dicho protocolo acudiendo el 26 de ese mismo mes el consejero a informar sobre el tema. Afirmó respondiendo a la pregunta sobre el valor que tiene para el Gobierno regional el convenio firmado en 2006 entre la CARM, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Murcia lo siguiente²²²:

El compromiso del Gobierno regional ha sido siempre el seguimiento de ese protocolo, lo que ocurre es que usted no sabe, porque no se lo han contado dentro de su propio partido, que cuando este consejero va a Madrid a pedir el cumplimiento de ese protocolo, los señores que gobiernan en España, el secretario de Estado se llamaba Víctor Morlán, el Ministro de Fomento se llamaba don José Blanco y el presidente del Gobierno de España se llamaba José Luis Rodríguez Zapatero, cuando este consejero va a Madrid a que se ejecute este protocolo, lo primero que le dicen es que, como no hay disponibilidad presupuestaria, lo que se va a hacer es una llegada en superficie a la estación del Carmen. Esa es la primera circunstancia.

²²² Se reproduce íntegramente contestación final del Consejero Sevilla en esa comparecencia, ante pregunta al Consejo de Gobierno nº106 de Joaquín López Pagán, recogida en Acta nº79, 26/02/2014, VIII Legislatura de la Asamblea Regional.

*Segunda circunstancia. Lo importante son las firmas, según usted, y así les ha ido, claro. La diferencia entre un protocolo y un convenio es algo sustancial, y **un convenio exige una dotación presupuestaria que ustedes no tenían, y por eso el señor Blanco se hinchó a firmar protocolos en España, hasta una acumulación de dinero de 28.000 millones de euros, que es imposible ejecutar en estas circunstancias. A pesar de eso, el trabajo de este consejero se ha dedicado a seguir adelante en este proceso, y la integración de la estación, la integración urbana en la ciudad de Murcia, tenía dos cuestiones importantes, primero la fecha, que fuese cuanto antes, y la segunda condición es que la integración fuese como quería el municipio de Murcia, y eso es lo que se ha seguido y lo que se ha ido haciendo. Y nos hubiese ido de otra manera si los señores que firmaron en el Gobierno de España en el 2006 no hubiesen estado alargando este proceso, hasta que ha llegado el señor Rajoy, y a través de su ministra, que usted ha citado, se ha comprometido a ese cumplimiento, con una fecha de llegada de ese ferrocarril a la Región de Murcia en 2015, cosa a la que no se comprometieron los anteriores.***

Ilustración 63. Comparecencia Consejero Fomento en C.P. Territorial Asamblea Regional, el 30/06/2014.

Fuente: Asamblea Regional (www.asambleamurcia.es/ver-listado-2014/2206-ruedas-de-prensa-comparecencia-del-consejero-de-fomento-obras-publicas-y-ordenacion-del-territorio-sobre-objetivos-y-lineas-de-actuacion-de-su-consejeria-hasta-el-final-de-legislatura-y-sobre-situacion-de-la-llegada-del-ave-a-murcia+&cd=4&hl=es&ct=clnk&gl=es)

Al siguiente consejero de Obras Públicas **Manuel Campos** le correspondió acudir a la Comisión de Política Territorial de la Asamblea Regional el 30 de junio de 2014, con el objetivo de informar sobre sus líneas de actuación para la parte restante de la legislatura y la situación de la llegada del AVE a la Región. En la rueda de prensa posterior a la misma, el consejero realizó las siguientes declaraciones sobre la llegada del AVE:

La plataforma del AVE a Murcia está ejecutada en un 90%, y ya está licitada la traviesa, los sistemas de seguridad, la catenaria y la última inversión ronda los 80 millones de euros. No me cabe ninguna duda que ese 10% que queda de obra es posible ejecutarlo teniendo en cuenta los plazos ejecutivos en el periodo que media desde el mes de julio, hasta el mes de marzo-abril del año que viene.

Estas son las indicaciones que me hizo el Secretario de Estado, lo que ha manifestado el subsecretario y si se acompasa la actuación administrativa a la ejecución, una vez adjudicada la licitación, esto es posible y en definitiva será una realidad parte del soterramiento integral en cuanto al proyecto definido en su totalidad.

En ejecución por fases, con un soterramiento que va del paso a nivel de los Garres, hasta la estación de El Carmen, con una rampa de descenso de 428 metros, 500 metros aproximadamente de túnel y luego una rampa de acceso de unos 450 metros, lo que determina una primera fase de actuación de 1,3 Km aproximadamente. Con llegada al Carmen en superficie y una posible segunda fase de soterramiento precisamente en esa zona. Con posterioridad se definirá la tercera, la cuarta y la quinta fase. Parece que el paso a nivel de Los Garres puede sustituirse con una rotonda y puente en elevación, con lo cual sustituimos otro tema y en su caso, luego se volvería a la zona este.

La obra de la primera fase yo me atrevo a decir que comenzará sobre el mes de octubre aproximadamente, pero es una obra del Ministerio y su ejecución le corresponde determinarla a ADIF, en virtud de los criterios de la licitación.

Por último, el 15 junio de 2014, el diputado regional D. Joaquín López Pagán del G.P. Socialista registró en la Asamblea la Moción número 771/2014, sobre el rechazo de la llegada del AVE en superficie al Municipio de Murcia. Esta moción cuyo contenido²²³ proponía esta oposición por plantear un soterramiento parcial de las vías del tren en contra de lo convenido en el año 2006, instando al Consejo de Gobierno, para que a su vez ante el Gobierno de España ejecute de forma inmediata el proyecto pactado en 2006, fue debatida en la cámara el 23/09/2014, sin que se llegase a aprobar tras su votación.

Ilustración 64. Debate ARM de la Moción 711/2014 sobre el AVE, el 23/09/2014.

Fuente: Diario La Verdad (<http://www.laverdad.es/murcia/20140226/local/region/directo-asamblea-201402261718.html>)

²²³ En Anexo Documental de esta Tesis, apartado IV.14 Debate en la Asamblea Regional Moción AVE de fecha 23/09/2014, se reproduce en contenido completo de esta moción 771/2014 publicado en el BOAR nº 144.

4.2.2.1.4. Partidos Políticos Regionales.

Los partidos políticos, desde su óptica regional, han enjuiciado las actuaciones ya relatadas del gobierno de la Región de Murcia, y las del Nacional según su propia adscripción política. Así pues, ha sido habitual que el PP de la RM, presentase como logros los acuerdos alcanzados por Valcárcel o sus consejeros, o las decisiones favorables a sus intereses, tomadas por el Nacional durante el Gobierno de M. Rajoy. También los reproches a carencias o decisiones en su juicio erróneas acometidas durante el Gobierno de Zapatero y la política de su ministerio de Fomento.

Por el contrario, los partidos de la oposición han hecho lo propio, destacando en este juego político el papel del PSRM dada su afinidad política con la del Gobierno nacional en las dos legislaturas socialistas de 2004-2008-2011, en las que tantos eventos del proceso se han producido. Sus justificaciones a la política del Ministerio de Álvarez y Blanco, se han combinado con las críticas al Gobierno Regional, con especial intensidad a partir de 2011 con la llegada de Rajoy, los recortes en el Ministerio de Ana Pastor.

En estos posicionamientos, la iniciativa de cada partido, ha correspondido a su presidente regional (coincidente con el presidente de la CA en el caso del PP por haber gobernado durante todo el proceso) y en el caso de los partidos de la oposición además candidato a la presidencia de la CA. Para todos estos presidentes regionales de los grupos políticos, ha sido importante el apoyo prestado por el portavoz de su grupo en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, como enlace con la política nacional de su formación.

Ilustración 65. Visita conjunta Sec. Gral. PSRM y Portavoz Comisión Fomento Congreso, 01/03/2013.

Fuente: Diario ABC (<http://www.abc.es/local-murcia/20130301/abci-rafael-simancas-pedira-fomento-201303012108.html>)

Uno de los momentos importantes en el posicionamiento del PSRM respecto al soterramiento de la integración del AVE en la ciudad de Murcia, sucedió en marzo de 2013, fechas antes de la publicación del documento del Ministerio *Nuevos criterios en el desarrollo de los corredores de alta velocidad*. Las declaraciones en defensa de este soterramiento realizadas por Rafael Simancas, portavoz de Fomento en el Congreso, acompañado en su visita a Murcia por el secretario general del PSRM, Rafael Gómez Tovar, supuso la línea a seguir por este partido político regional, avalado por su dirección nacional.

Desde el mismo paso a nivel del barrio de Santiago el Mayor en Murcia explicó,²²⁴ que el estado actual de las vías que atraviesan la ciudad *es un anacronismo lamentable, un atentado a la razón y al sentido común, y ya no tiene ningún sentido. Además hay un compromiso firmado en 2006 por tres Gobiernos, el estatal, el autonómico y el municipal, y nosotros reclamamos que lo cumplan todos*.

Por su parte el secretario general de esta formación, reiteró la necesidad de que las administraciones cumpliesen el compromiso firmado en 2006, declarando que *cuando venga el dinero tiene que ser para empezar el soterramiento, no las soluciones provisionales que luego se convierten en definitivas. Nosotros vamos a estar con los vecinos para conseguir que no cambien las reglas de juego, y para que Valcárcel y el Gobierno regional exijan al Ministerio que cumpla sus compromisos*.

Transcurrido un año de la manifestación conjunta en defensa del proyecto de soterramiento integral de febrero de 2014, y tras los contactos de enero de 2015 entre el grupo municipal socialista y la plataforma pro soterramiento de cara al Pleno de ese mes, el secretario general del PSRM hizo un llamamiento a sus militantes y simpatizantes y a toda la población para que acudiesen a la manifestación convocada por la plataforma pro soterramiento para el 14/02/2015.

El argumento para este llamamiento consistió en resultar un *tema que atañe a toda la Región, dada la trascendencia que tiene para nuestra competitividad, para la creación de empleo, y para la modernización de la Comunidad Autónoma. El AVE tiene que llegar cuanto antes, por eso en la manifestación del sábado todos tenemos que dejar muy claro que el municipio de Murcia y la Región de Murcia quieren la llegada del AVE ya, y además, inexcusablemente soterrado*. Según el líder socialista murciano, *Estamos convencidos de que se va a hacer la obra de soterramiento, pero esa obra se tiene que empezar ya. El hecho de que el AVE no vaya más avanzado es un asunto de voluntad política, de decisión, y la incapacidad política de Cámara y de Valcárcel ha sido determinante para este retraso*.²²⁵

²²⁴ Información publicada en diario ABC el 01/03/2013, en artículo titulado “Rafael Simancas pedirá a Fomento el soterramiento del AVE en Murcia”.

²²⁵ Información publicada por Europa Press, el 11/02/2015, en artículo titulado “PSOE llama a sus militantes y simpatizantes y a toda la población a que acuda a la manifestación pro soterramiento”.

4.2.2.1.5. Organizaciones Empresariales.

En el amplio campo de otros agentes institucionales supralocales, las *Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación* de la Región de Murcia (CCM), especialmente las de las tres ciudades de mayor población, Cartagena, Lorca y Murcia, han tenido desde el principio del proceso de la llegada de la alta velocidad ferroviaria, un papel muy activo. Incluso antes de ello, con estudios²²⁶ para la Velocidad Alta, basada en aprovechar al máximo la potencialidad de las líneas entonces existentes de acceso a la Región, con velocidades más competitivas.

Más recientemente, a su presidente Pedro García-Balibrea, le ha correspondido recoger el sentir de las asociaciones de comerciantes de los barrios afectados por la integración urbana²²⁷, haciendo suyas sus reivindicaciones como postura de la Cámara.

También de la *Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia* (CROEM), ha participado con diferentes iniciativas, en diversas circunstancias. De la mano de las Cámaras de Comercio ya citadas, en febrero de 1999 organizaron una cumbre para establecer su postura sobre el ferrocarril, que contó con la presencia del presidente de la Comunidad Autónoma, elaborando un acuerdo conjunto de reivindicaciones dirigidas al ministerio de fomento.

Ilustración 66. Asamblea CROEM-CMM "Por un ferrocarril competitivo" de fecha 17/01/2008.

Fuente: Diario La Verdad (fondo multimedia del diario)

²²⁶ Según publicaciones de la propia Cámara, en Diciembre de 1996 presentó un estudio encargado a MECSA sobre la “*Viabilidad y rentabilidad de la Velocidad Alta en el trayecto Albacete-Murcia*”.

²²⁷ Según información del artículo publicado en el diario digital Murcia economía, en fecha 25/04/2013, titulada “Los Comerciantes de El Carmen temen la ruina si se traslada la estación. La Cámara de Murcia apoya las reivindicaciones de los comerciantes afectados por el AVE”.

En 2004 la CROEM y la CCM denunciaron mediante alegaciones el incumplimiento de los parámetros de alta velocidad de la opción centro del tramo Elche-Beniel solicitando su revisión técnica. En su escrito, se advertía que en los tres años desde el Pacto de Murcia, *se han adoptado diversas alternativas hasta llegar a la actual, que para la Región es la peor de las concebidas* y lamentaban que esta actitud *solo ha servido a los intereses de Valencia y Alicante, en perjuicio de Murcia*.

Cuatro años más tarde, en enero de 2008 ya en precampaña de elecciones nacionales a celebrar en el mes de marzo, la Cámara de Comercio y CROEM celebraron una asamblea con el eslogan *Por un ferrocarril competitivo*, aprobando un manifiesto en defensa del TAV, y la mejora de las infraestructuras ferroviarias, pidiendo a los partidos políticos que incluyeran en sus programas electorales la línea AVE con Madrid y con el arco mediterráneo, y los corredores de mercancías en ambos recorridos. El acto contó con la presencia del consejero Ballesta, el Alcalde de Murcia y el presidente Valcárcel, que en su clausura manifestó su futuro trabajo conjunto con los organizadores para conseguir que el AVE llegase a Murcia en las condiciones propuestas.

En julio de 2010, ante el anuncio del Plan de austeridad del Ministro José Blanco, su entonces presidente Clemente García denunció el trato injusto recibido por la Región de Murcia, y organizó protestas de los empresarios. Con motivo del estudio de la estación provisional de Los Dolores, conjuntamente con las Cámaras de Comercio, el presidente de la CROEM Miguel del Toro realizó un *comunicado de fecha 31/07/2013 denunciando los incumplimientos y retrasos*, e instado al Gobierno Regional a exigir al nacional la concreción de inversiones y fechas. Reiteraban la necesidad de una estación definitiva en la actual de El Carmen y su soterramiento para revitalizar cientos de pequeñas empresas, siendo inaceptable cualquier otra solución.

Ilustración 67. Reunión Presidencia CROEM con Valcárcel el 02/12/2013.

Fuente: Diario La información (<http://images.lainformacion.com>)

A finales de ese mismo año tras la elección del nuevo presidente José María Albarracín, fue recibido por Valcárcel (imagen inferior) abordando entre otros temas la llegada del AVE, estimando que *lo necesario e importante es que el AVE llegue a la Región de Murcia lo antes posible de una forma o de otra, pero debe de haber Alta Velocidad sí o sí*²²⁸.

Ante los acuerdos entre administraciones y el estudio de las fases del soterramiento en Murcia, su presidente en rueda de prensa²²⁹ en febrero de 2014, declaró que *queremos que el AVE llegue a Murcia, si tiene que llegar soterrado tendrá que ser así, y si tiene que ser por tramos será por tramos, pero debemos seguir exigiendo que el AVE llegue en 2015*.

Ilustración 68. Rueda prensa CROEM de 05/03/2014.

Fuente: Diario 20 minutos (<http://www.20minutos.es/imagen/1820447/>)

Al mes siguiente, también en rueda de prensa (imagen superior), repasando los proyectos estratégicos de la Región, en relación con el AVE, explicó que *cuenta con un calendario definido a priori, y en condiciones de soterramiento, pero se tienen que derivar compromisos razonables*, solicitando un documento oficial del Ministerio que recoja todos los detalles, con calendario y condiciones de obra. Señaló que *CROEM sigue defendiendo la llegada del AVE soterrado, pero si esa generosidad y capacidad de aguante mostrada en los últimos años llega a su tope, habrá que estudiar otras*

²²⁸ Información publicada en diario La Información de fecha 02/12/2013.

²²⁹ Información publicada en diario La Verdad de fecha 17/02/2014 titulada “Croem celebra que el AVE se soterre, pero exige que llegue en 2015”.

*alternativas como que en vez de una fase, se ejecute en una y media o dos, pues lleva implícito una enorme inversión que ahora es prácticamente imposible que se pueda cumplir. Tenemos que ser realistas*²³⁰.

El 30/10/2014 la CROEM hizo público su informe sobre los PGE 2015: Inversiones en la Región de Murcia. En este documento se destaca que aunque esta inversión crezca un 41%, lo hace tras una caída en 2014 del 27%, apenas representa la mitad de los niveles alcanzados siete años atrás, y recogen actuaciones presupuestadas no ejecutadas en años anteriores, entre los que se encuentran las actuaciones ferroviarias acaparando la mayor parte de los recursos.

Según este informe, estas inversiones permitirían *la llegada de la alta velocidad a la capital regional en 2015, pero no en las condiciones que demandaba la sociedad murciana*²³¹, y los esfuerzos en este ámbito perderán parte de su efectividad al no estar prevista a corto plazo su extensión a Cartagena, Lorca y Almería.

Tras constatar una inversión prevista en actuaciones ferroviarias de 153 millones de euros (145 de ellos para LAV), sus conclusiones en materia ferroviaria son la no inclusión de la RM en el corredor mediterráneo de mercancías, el abandono de la Variante de Camarillas, y de las actuaciones en las estaciones y soterramiento de la llegada del AVE a los municipios de Murcia, Cartagena y Lorca, así como dudas sobre la fecha de llegada del AVE a Cartagena. Incluso manifestaba la necesidad de presentar una enmienda a los PGE para que pudiese ser operativa la Variante de Camarillas.

Una vez realizado el nombramiento del nuevo consejero de Fomento, Francisco Bernabé en noviembre de 2014, el presidente de la CROEM realizó un encuentro con el mismo para repasar los proyectos estratégicos de la Región de Murcia, entre los que se encuentra la llegada de AVE a la capital murciana. En cuanto a la Alta Velocidad, señaló que es una “infraestructura deseada por la Región” y que, para ello, el esfuerzo del ejecutivo regional, se centra en que se haga real y efectiva la llegada del AVE a Murcia en 2015, *fecha que marcará un hito, ya que supondrá la modernización del acceso ferroviario a la Región*²³².

²³⁰ Nota de prensa de agencia Europa Press de fecha 05/03/2014.

²³¹ Editorial del Informe sobre los PGE 2015: Inversiones en la Región de Murcia.

²³² Noticia publicada el 28/11/2014 en portal oficial de la CA, titulada “Bernabé asegura que el Gobierno regional está volcado en impulsar todos los proyectos estratégicos de la Región”.

Ilustración 69. Encuentro Presidente CROEM - Consejero F. Bernabé el 28/11/2014.

Fuente: Comunidad Autónoma, portal institucional.

([http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=68129&IDTIPO=160&RASTRO=c\\$m122,133,2098](http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=68129&IDTIPO=160&RASTRO=c$m122,133,2098))

Dentro del campo empresarial, mención especial hay que hacer a los sectores turísticos especialmente beneficiarios de esta infraestructura, y analizados en el apartado de *Proyectos regionales de dinamización asociados al AVE* en esta Tesis, tanto privados (APRIM Asociación de Promotores Inmobiliarios de Murcia, Recintos Feriales de la Región, Consorcio Turismo de Salud de la RM, Federación de Golf de la RM, y de Gestores de Campos de Golf) como públicos (La Manga Consorcio, o el Instituto de Turismo de la RM).

4.2.2.1.6. Organizaciones Sindicales.

Las relaciones interadministrativas, tras el año 2000 se intensificaron, siendo en 2002 cuando se formó la primera comisión entre las tres administraciones, para estudiar la integración urbana del ferrocarril a su paso por la ciudad de Murcia, resolviéndose con la solución del soterramiento de las vías del tren. En todo este proceso, las **Organizaciones sindicales**, conscientes de la repercusión de la llegada del AVE a la Región en las nuevas posibilidades laborales y de empleo, han aprovechado ocasiones para colaborar con otros agentes de nivel regional. Así, por ejemplo, los sindicatos UGT y CCOO, en julio de 2003, participaron en la creación del *Grupo de Trabajo del Ferrocarril*, junto al Gobierno Regional y la patronal.

Ilustración 70. Rueda de prensa CCOO el 06/06/2013.

Fuente: Portal CCOO.

(http://www.murcia.ccoo.es/webmurcia/Areas:Accion_Sindical:Actualidad:501696)

Con motivo de la presentación del Ministerio de Fomento en abril de 2013, del *Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de Alta Velocidad*, el sindicato CCOO a través de sus representantes en Murcia, organizó una rueda de prensa en junio del mismo año para valorar esta optimización de inversiones, que permitiría llegar a Madrid en 2h.30m, pero con un AVE de menor calidad para la Región de Murcia. Según el sindicato, esto significaría compartir el corredor Mediterráneo, con tramos de vía de alta velocidad, con vía única convencional, donde se incorpore un tercer carril, o hilo con electrificación, lo que haría compatible el uso del material AVE con cercanías y mercancías. Así mismo declaraban²³³ que:

²³³ Información publicada en página oficial de CCOO Región de Murcia, en artículo de 06/06/2013 titulado “Valoración del CCOO sobre el nuevo modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad aprobado por el Ministerio de Fomento y ADIF”.

Mientras en otras comunidades autónomas, el Ministerio de Fomento incluía la propia ministra está presentando “in situ” el nuevo modelo, en nuestra región llevamos 10 años sin que ningún ministro de fomento haya venido a comprometerse con las inversiones en infraestructuras para el transporte. En Murcia, estamos conociendo a cuenta gotas, esta nueva estrategia del ministerio, ante el temor de que genere frustración de la sociedad, y su rechazo por los recortes en estos proyectos vendidos anteriormente.

Teníamos dudas si el gobierno de la Región de Murcia conocía este nuevo modelo, pero tras la intervención del Presidente Valcárcel en el debate del estado de la región, despeja las mismas y por lo tanto consideramos que hay una complicidad acordada para desarrollar esta política de comunicación, o no se han enterado de los importantes recortes con los el AVE llegará a la Región de Murcia.

Ante la falta de información por parte del Ministerio, y de la Comunidad Autónoma, nos planteamos reunirnos con todos los grupos parlamentarios, la Consejería de Obras Públicas, las organizaciones económicas y las sociales, para compartir con ellos este cambio de estrategia y poder unificar las respuestas que desde la sociedad murciana se demandan con el fin de conseguir unas infraestructuras ferroviarias que nuestra región se merece.

En septiembre de 2013, ante la propuesta de estación provisional en Los Dolores, algunos sindicatos como CCOO, manifestaron su desacuerdo con esta medida²³⁴, aprovechando para recordar su posicionamiento respecto de la implantación del AVE en la Región. Este sindicato, planteaba sus serias dudas sobre el cumplimiento de la intención del Presidente Valcárcel, de hacer llegar el AVE a principios de 2015, de cualquier manera, y a cualquier precio, alertando de la tentación de utilizar las inversiones ferroviarias en clave electoral:

CCOO entiende que el desarrollo del ferrocarril en la Región tiene que fundamentarse en dos premisas: la modernización real del ferrocarril –electrificación, desdoblamiento, mejora de las instalaciones de seguridad, e integración urbana en las ciudades–; y evitando soluciones “provisionales”, que tradicionalmente se han hecho definitiva en nuestra región.

CCOO cree que es necesario priorizar las actuaciones, apostando por la finalización de la variante de Camarillas, con una inversión prevista de unos 30 millones de €, que permitiría con los trenes híbridos S-730, llegar a Madrid en menos de 3 horas y el desarrollo de la red integrada de cercanías.

Este sindicato cree que las inversiones en la Región deben de ir encaminadas a la realización total de los planes propuestos, incluyendo el soterramiento del ferrocarril en las grandes ciudades y utilizando otras alternativas que existen en la ingeniería ferroviaria más económicas.

La última actuación sindical destacada en relación con la llegada del AVE, fue la participación conjunta con otros agentes en la manifestación del 15 de febrero de 2014, en defensa del soterramiento integral.

²³⁴ Información publicada en página web oficial de CCOO en artículo de 04/09/2013 titulado “El AVE no puede llegar a cualquier precio a la Región”.

4.2.2.1.7. Instituciones mixtas para la integración urbana.

A partir de la firma del Convenio para la integración en diciembre de 2006, la sociedad interadministrativa *Murcia Alta Velocidad, s.a.* es la encargada de la integración urbana del AVE. En la medida en que dos de sus tres administraciones constituyentes tienen ámbitos supralocales, también ha tenido un papel decisivo tras su creación.

Ilustración 71. Reunión Sociedad Murcia Alta Velocidad el 14/02/2014.

Fuente: Diario el Ideal (<http://www.ideal.es/granada/noticias/201402/15/Media/volcado/alm-murcia-consigue-soterramiento--390x180.jpg>)

En especial y cara a esta escala de análisis supra local, su relevancia ha sido la de coordinación y toma de decisiones conjuntas con el Ministerio de Fomento y con el Gobierno Regional. Dicha sociedad, ha celebrado varias reuniones (Junta General y Consejo de Administración) desde su creación, con presencia de las tres administraciones en junio de 2009²³⁵, en julio de 2012²³⁶, en febrero de 2014²³⁷ y desde

²³⁵ En esta reunión, según nota de prensa de la sociedad, publicada en su página web, y a la que asistió el Alcalde Cámara, presidida por el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras de entonces el Sr. Morlán, se informó de la aprobación definitiva del Estudio Informativo de la RAF de Murcia, y de la Modificación puntual del PGMO en el sector Pc-Mc10 Estación del Carmen. También se autorizó la redacción de los proyectos de urbanización y reparcelación de la UA correspondiente al PE de la Estación.

²³⁶ En esta reunión, según información titulada “*El AVE estará en 2014 si no lo frena el presupuesto estatal*” publicada el 07/07/2012 en Diario La Verdad, y a la que asistió el Alcalde Cámara, presidida por el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras Catalá, se planteó la estación AVE provisional de Murcia-Los Dolores, mientras se construye el soterramiento, incluyendo la supresión de los pasos a nivel de Torre de Romo y de la Senda de los Garres, y otras mejoras en la Estación Murcia-El Carmen.

junio de 2014,²³⁸ se preparaba una cuarta reunión que se celebró finalmente en Madrid en diciembre de 2014²³⁹. Una vez hechas públicas las actas (ver nota *Anexo IV.19*) de la reunión de febrero de 2014, en la misma el presidente de ADIF expuso que:

*Para continuar con el desarrollo de la actuación es necesario que todas las administraciones realicen un nuevo esfuerzo económico mediante aportaciones económicas a la sociedad. Así en próximas fechas se deberá trabajar conjuntamente para la **suscripción de un préstamo participativo que dotará de fondos a la sociedad**. La dotación de fondos de cada Administración se realizará en función del porcentaje de participación en el capital social de “Murcia Alta Velocidad, s.a.”. El importe estimado es de 6.600.000 €, que se destinarán a la amortización de la deuda de la sociedad derivada del crédito suscrito actualmente, al desarrollo del Proyecto y al sostenimiento de los costes sociales.*

Como acuerdo final, el Consejo de Administración en esta reunión, acordó desarrollar el Proyecto Global de integración del ferrocarril en Murcia, definiendo las etapas correspondientes, que se irán ejecutando en la medida en que la Sociedad obtenga los recursos económicos suficientes para su construcción.

En la última reunión citada de diciembre de 2014, el secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar, ratificó el compromiso del Ministerio de acometer el soterramiento integral, “cuya ejecución se iniciará dentro de dos años, una vez que se realice el proyecto constructivo²⁴⁰”. También se informó que el Ministerio construirá un desvío ferroviario al sur de la ciudad, próximo al Reguerón, para los trenes de mercancías que no podrán circular por el pasillo soterrado por motivos de seguridad. Este baipás irá desde Los Dolores hasta la estación de cargas de Nonduermas.

²³⁷ En esta reunión, según información Titulada “ADIF espera iniciar este año las obras de soterramiento en la Senda de Los Garres” publicada el 15/02/2014 en Diario La Verdad, que se celebró en Madrid el viernes 14, y a la que asistieron el consejero Antonio Sevilla, el Alcalde Cámara y el Secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá, los trabajos para integrar el AVE se harán en cinco fases, cuyos proyectos constructivos serán encargados de inmediato, y se irán licitando de forma consecutiva para cumplir el protocolo de 2006, aunque sin concretar el tiempo y la financiación.

²³⁸ En esta reunión según información del diario La Verdad de 04/06/2014 titulada “El paso a nivel de la Senda de los Garres, será sustituido por un puente para coches”, la sociedad habría de aprobar la composición del nuevo Consejo y asegurar la financiación de las fases en que se divide el proyecto de soterramiento integral, que está valorado por ADIF en más de 550 millones de euros. También el proyecto del soterramiento completo desde La senda de Los Garres hasta Nonduermas. No obstante, en su página oficial no ratifica nada sobre esta futura reunión.

²³⁹ Según nota de prensa del Ministerio de Fomento, en esta reunión del 10/12/2014 en la que estuvieron presentes el Alcalde de Murcia y el Consejero, se informó sobre el proceso de la primera fase de las actuaciones que facilitará la permeabilización urbana, y cuya licitación de obras se efectuó en septiembre por un importe de 80 millones de euros, de la licitación de asistencia técnica para la redacción del proyecto de soterramiento por importe de 1,7 millones de euros, y de la aprobación del proyecto de soterramiento de los accesos ferroviarios a Murcia en su segunda fase.

²⁴⁰ Información publicada en diario La Verdad el 11/12/2014, en artículo titulado “El soterramiento costará 230 millones a las tres administraciones”.

Se informó sobre la licitación efectuada por ADIF en diciembre de 2014, de las obras correspondientes a la primera fase de los accesos a Murcia, favoreciendo la permeabilización urbana, y posibilitando la llegada del AVE en 2015. También se trató la aprobación por ADIF, de la redacción de la segunda fase del proyecto de soterramiento de los accesos ferroviarios a Murcia²⁴¹.

4.2.2.1.8. Organizaciones Profesionales.

Otra institución, con un posicionamiento decidido en el proceso, ha sido el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Región de Murcia (COICCP). Durante la tramitación de los estudios informativos de los tramos de Madrid-Murcia, a su paso por la provincia de Albacete, así como, en la de Alicante presentó mediante alegaciones, reparos técnicos en los años 2003 y 2004, por no reunir las características de la alta velocidad. Los ingenieros aconsejaron al Gobierno Central optar por el trazado alternativo de La Encina, Yecla, Jumilla, Cieza y Murcia que recortaba el tiempo con Madrid e integraba el territorio regional.

Posteriormente, en mayo de 2008, su decano Juan Guillamón reiteró los reparos técnicos en especial el trazado Elche-Murcia, con velocidades limitadas a 220 km/h y la supresión de la tercera vía pactada en 2001. En relación con el tramo urbano, desde el principio, apoyó el cumplimiento del protocolo firmado en 2006, que establecía el soterramiento completo de los siete kilómetros del AVE a su paso por la ciudad de Murcia. En fechas más recientes de febrero de 2014, y ante la posibilidad de una solución para el trazado en trinchera, su decano Antonio Tomás Espín, pidió al Ministerio de Fomento que si el coste era excesivo, al menos se llevase a cabo un soterramiento parcial de los dos kilómetros de Ronda Sur, hasta Barriomar, como mínimo razonable.

En diciembre de 2014, su decano Manuel Jódar, hizo la presentación un informe encargado por este Colegio profesional, que analiza las repercusiones de la llegada del AVE a la Región de Murcia. Según este estudio, a partir de su llegada habrá 12 millones de habitantes a unas 2 horas y 30 minutos de Murcia, y el número de potenciales visitantes situados a cuatro horas, se elevará a 22 millones. Las conclusiones del mismo calculan una generación de 2.000 puestos de trabajo, 500 directos y 1.500 indirectos, incrementando el número de usuarios del ferrocarril de medio millón a 1,4 millones, lo que aportaría a la economía regional, un valor añadido de 70 millones de euros²⁴².

²⁴¹ Información publicada en nota de prensa por la Oficina de Información del Ministerio de Fomento del 10/12/2014, sobre la Reunión del Consejo de Administración de la Sociedad Murcia Alta Velocidad.

²⁴² Información publicada por el diario La Verdad de fecha 17/12/2014 titulada “Los ingenieros creen que el AVE generará 2.000 empleos”.

Ante la polémica sobre el soterramiento consideraba que *lo importante es que el AVE llegue cuanto antes, porque estamos perdiendo el tiempo*, siendo para él preferible conformarse inicialmente con el tramo de 500 metros, que salvaría Santiago el Mayor y realizar el resto de la obra por fases. Con motivo de esta presentación²⁴³, el decano se pronunció totalmente a favor de los planes del Ministerio y Adif para ejecutar el proyecto de la primera fase de las obras de acceso a Murcia y de permeabilización del trazado ferroviario. Sostuvo, que esta obra, permitirá que el AVE *llegue a Murcia lo antes posible, sin renunciar a la total ejecución por tramos de la integración ferroviaria acordada en el año 2006, conforme a un programa de ejecución que garantice la continuidad de las obras*. Junto con la opinión del responsable de Fomento en Murcia, consideraba que esta obra y el soterramiento posterior son *complementarios y compatibles. Lo importante es que exista continuidad y que se puedan ir licitando las obras de cada tramo para aligerar el proyecto*.

También destacó que a pesar de la importancia del servicio AVE, *los principales usuarios de esta nueva línea, serán los viajeros de los 46 trenes de cercanías que enlazan a diario Murcia y Alicante, ya que estos 2,7 millones de viajeros, utilizaran el tronco de alta velocidad hasta la estación de Albatera-Catral*.

Ilustración 72. Presentación Informe Llegada AVE por parte de Manuel Jódar el 29/12/2014.

Fuente: Diario La Verdad (<http://www.laverdad.es/murcia/ciudad-murcia/201412/17/colegio-ingenieros-apoya-totalmente-20141217020906-v.html>)

²⁴³ Información publicada en diario La Verdad el 29/12/2014 titulada “El Colegio de Ingenieros apoya totalmente el plan de Fomento para el AVE”.

4.2.2.1.9. Dinámica relacional.

En esta escala supralocal analizada, se han podido constatar *redes estratégicas, alianzas y partenariados entre los actores públicos y privados*,²⁴⁴ que denotan acciones de gobernanza ante la llegada del AVE a la metrópoli murciana. La acción de liderazgo demostrada por el Gobierno Regional, se ha concentrado en campos más territoriales, como el trazado de la red del Corredor de Levante y sus características técnicas (a veces espoleado por prestigiosos agentes privados como el COICCP). También en la promoción y apoyo a iniciativas de turismo regional, beneficiosas para la metrópoli murciana (participación en Magnas exposiciones, Consorcio Murcia Cruce de Caminos, red de Museos Regionales de Murcia, Festivales internacionales como Levante SOS 4.8) a través de las Consejerías competentes, o el Instituto de Turismo. Además de dar legitimidad territorial al proyecto, ha asumido la representatividad de los municipios de Beniel y Alcantarilla, incluidos en el área metropolitana de Murcia, más pequeños y que no han formado parte directa en la red de actores del proyecto.

Sin embargo, en cuestiones de integración urbana, ha actuado con criterios más generales, compartidos con los agentes estatales, tendentes a evitar retrasos en la llegada del AVE, como la propuesta de estación provisional en Los Dolores o la llegada en superficie a la estación de “Murcia-El Carmen” tras un soterramiento parcial, hasta su cambio de posicionamiento junto con el Ayuntamiento a partir de febrero de 2014. Estos posicionamientos previos generaron una fuerte conflictividad, cifrada en pérdida de soporte social, y de difícil asunción por todos los agentes locales.

Quizás conscientes como apunta FELIU TORRENT (2007, pág. 116) de *que una consecuencia del TAV, es que puede hacer perder unas elecciones*, el gobierno autonómico pasó a defender el soterramiento integral, especialmente al comprobar la falta de resultados en la propuesta de estación de Los Dolores. De hecho, pasados tres meses en mayo de 2014, se celebraron las elecciones europeas en las que el ya expresidente autonómico Valcárcel concurría como candidato al Parlamento Europeo. Su resultado fue que en las mesas electorales de los barrios afectados por la integración urbana su partido político sufrió una importante pérdida de votos. Por otro lado, ante la inminencia de las elecciones autonómicas y municipales, previstas para mayo de 2015, la planificación de la llegada a la Estación del Carmen en superficie, ya cuenta con esa fecha. Por tanto, ha de incluir aprobación del proyecto, adjudicación de las obras de la primera fase (de 80 millones de euros, finalmente financiados por ADIF) y finalización de las mismas.

El instrumento del ente de coordinación para la metrópoli, la sociedad Murcia Alta Velocidad, destinada a desarrollar un papel importante, ha tenido tan solo cuatro reuniones desde 2006 a 2014. La primera de ellas tres años después de su constitución, siendo la única en las dos legislaturas socialistas del Estado. Aunque se tomasen

²⁴⁴ FELIU TORRENT, Jaime. La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia. Investigaciones Geográficas, nº 43, 2007, página 6.

decisiones importantes en ellas, detalladas anteriormente, e implicasen la puesta en marcha de importantes trabajos de proyecto y gestión, resultan escasas para un verdadero proceso de gobernanza metropolitana, derivándose a otros ámbitos y cauces los encuentros necesarios para el desarrollo de este proceso, culminando en 2013 con la dimisión de su presidente.

En ocasiones, tal y como manifiestan algunos agentes privados locales, de las actas de dichas reuniones del ente, se deduce una simple tarea informativa por parte de los representantes de ADIF, y la consiguiente toma de conocimiento cuando no asentimiento de las soluciones técnicas por parte del Gobierno Regional y del Ayuntamiento. Quizás la excepción sea la última de las reuniones en febrero de 2014, por cuanto estuvo precedida de toda una serie de contactos necesarios para reconducir la solución técnica a la propuesta por el Convenio de 2006, defendida entonces sin matices por ambas administraciones, frente a los intereses de la administración estatal. Desde el punto de vista del uso del poder y aprendizaje de los agentes en esta escala supralocal, el gobierno regional y el resto de los agentes se han empleado en la defensa de los proyectos inicialmente consensuados, tanto en el trazado de la LAV del Corredor de Levante, como en la integración urbana de la metrópoli murciana, avanzando por diferentes estadios o niveles.

El primer nivel de aprendizaje en el caso del Corredor de Levante llevado a cabo por los agentes, consistió previamente en el seguimiento de los Estudios Informativos sobre el mismo, que se publicaron desde 1999. Posteriormente, tras los Pactos de Murcia de 2001, se manifestó en el seguimiento de decisiones e inversiones del Ministerio, en el desarrollo de este Corredor, y en las soluciones técnicas asociadas. También tomaron iniciativas como fueron el *Plan integral de las infraestructuras ferroviarias* en la Región de Murcia y creación del *Grupo de Trabajo del Ferrocarril*, combinadas con los contactos políticos institucionales, como el tenido en julio y agosto de 2003, tras las elecciones regionales, entre el presidente reelecto Valcárcel y tanto el presidente Aznar como el Ministro Álvarez-Cascos en el que se trataron las necesidades en materia ferroviaria de la Región.

Tras los asesoramientos de la CROEM y COICCP, el segundo nivel de aprendizaje, consistió en la toma de acciones directas como las alegaciones en 2003 y 2004 a la aprobación de la solución Centro del Tramo AVE Elche-Beniel, o la defensa de la Variante de Camarillas como alternativa a la conexión AVE con Madrid por Alicante. Ante los escasos resultados obtenidos y el estancamiento de la defensa del trazado propuesto, el actor, protagonizó acciones de poder propias del tercer nivel de aprendizaje Lukesiano, con búsqueda de alianzas, que revertieran el contexto a favor de sus planteamientos. La primera de estas acciones, fue iniciar el camino jurídico abierto con la demanda al Ministerio de Fomento, de incumplimiento del Pacto de Murcia ante la Audiencia Nacional en 2004, y su subsiguiente recurso en 2008 ante el Tribunal Supremo. La segunda acción, fue la petición desde la Asamblea celebrada el 17/01/2008, *Por un ferrocarril competitivo*, en la precampaña de elecciones generales, para que los partidos políticos incluyesen en su programa electoral, la doble conexión

con Madrid en AVE, tanto por Alicante como directa con Albacete por la Variante de Camarillas.

En el campo de la integración urbana del AVE en la metrópoli, el proceso de aprendizaje de los agentes supralocales, tuvo una historia previa a la firma del Protocolo de Colaboración de 2006, con el que se definió el proyecto consensuado por las administraciones. Esta historia consistió, en los primeros estudios de soterramiento realizados en 1998, en los que actuó como intermediario ante el Ministerio de Fomento, y su posición en 2003 con el proyecto de la Variante del Reguerón, por la que se llegó a defender un soterramiento parcial, en el acceso Este de la RAF de Murcia.

Aunque sin resultado alguno aparente, estas acciones conformaron un proceso de aprendizaje prueba-error inicial, en el que todavía no estaba fijado el proyecto de integración consensuado, pero que serviría para llegar al mismo como punto de partida. Este modelo de integración a defender correspondiente al Protocolo de 2006, con el que llegó a identificarse, fue de hecho mucho más ambicioso en sus planteamientos del propuesto por el gobierno regional en 2003, en parte, gracias a la insistencia de los agentes locales.

En el período que media entre diciembre 2006, con la creación de la sociedad de integración Murcia Alta Velocidad, hasta julio de 2011, en que el Ministerio comunica al gobierno regional la ejecución de la integración del AVE en dos fases, la actuación de los agentes se limita a ser testigos del avance de los preparativos necesarios como aprobación del planeamiento. En este sentido, el aprendizaje va dando resultados positivos, como lo manifiesta la aprobación definitiva de la modificación puntual del PGMO en la zona de la Estación, la aprobación definitiva del Estudio Informativo de la RAF, o la primera reunión de la sociedad Murcia Alta Velocidad, todo ello en junio de 2009.

Sin embargo, especialmente en los años 2009-2011, se recrudece la crisis económica, en particular la inmobiliaria y los proyectos de integración urbana más avanzados en otras ciudades, tanto siguiendo el modelo de empleo de plusvalías, como de financiación directa por el Ministerio, (sin actuaciones urbanísticas), empiezan a tener dificultades. A esta información, sólo tiene acceso el agente nacional, y es a partir de la fecha citada de julio de 2011, cuando el ministerio ya tiene diseñada una salida técnica distinta para Murcia, y así poder comunicar a la vez que faltan los recursos necesarios, pero que puede llegar el AVE, si se le hace caso a su nueva propuesta.

Aún se tardará un año más, hasta julio de 2012, en ver avanzar el proceso. Ya recompuesto el nuevo organigrama del ministerio, consecuencia de las elecciones generales de noviembre de 2011, y con la segunda reunión de la sociedad Murcia Alta Velocidad, se plantean las dos fases con mayor definición y a todas las administraciones. A este paso previo, sigue la Licitación por ADIF, en el siguiente mes de agosto de la Asistencia Técnica para redacción del Proyecto Constructivo de la fase 1 del Proyecto Básico de la Remodelación de la RAF. Es en esta situación, cuando los agentes defensores del Protocolo, son conscientes de que han de reaccionar, y el

aprendizaje ya adquirido, sobre el modo de actuar del Ministerio, les lleva a una oposición frontal y decidida. El argumento para esta oposición es, que si se acomete la primera fase, puede resultar incompatible con el proyecto del Protocolo de 2006, sí que supone una división física entre barrios, aún mayor que la existente, y en el mejor de los casos se corre el riesgo de no ejecutarse la segunda, acabando una situación temporal en definitiva.

Por todo ello, en esta segunda dimensión del poder Lukesiano, el gobierno regional, descartado el soterramiento integral a corto y medio plazo, idea una solución de mucha menor inversión (unos 50 millones de euros), y que al sacar el AVE a la periferia de la ciudad no la divide en dos: la estación provisional de Los Dolores. Quizás las propuestas de 2003, para la RAF de Murcia del presidente Valcárcel, influyeron decisivamente en esta ocasión. No pudiendo realizarse, sino con competencias que sólo ostenta la administración local, consigue una adhesión inicial del Ayuntamiento a la iniciativa. Sin embargo, el Ayuntamiento espera acontecimientos del Ministerio, y éste último, es consciente de las dificultades técnicas de un nuevo emplazamiento para la estación AVE, a la vez que está preparando un documento global para todos los corredores de LAV con criterios homogéneos.

Estando sí las cosas, se publica el mencionado documento del Ministerio confirmando la primera fase con llegada en superficie y se desencadena una reacción colectiva de pronunciamientos de todos los agentes defensores del Protocolo ante este cierre autoritario del sistema. Las dos declaraciones institucionales del Pleno de la Asamblea Regional, son una prueba de ello, y en la medida que fueron posibles gracias al apoyo del gobierno regional, marcan un alineamiento conjunto con el resto de agentes: el establecimiento de alianzas que caracteriza el tercer nivel de aprendizaje Batesoniano. Se suceden los apoyos mientras se caldea el ambiente social, y se anuncia la manifestación conjunta para el 15/02/2014, a la que se adhieren todos los agentes. Tal es el impacto futuro previsible de la misma, que se consiguen varias reuniones previas al más alto nivel en Madrid, pudiendo presentarse el Consejero portavoz del gobierno Regional en dicha manifestación con un plázet del ministerio al proyecto del Protocolo. Incluso la división del mismo en cinco fases y no en dos, parece ser más favorable para una ejecución sucesiva, de menor inversión y sin discontinuidades.

Tras este logro colectivo, otro no menos importante y más exclusivo del gobierno regional, consistió en la aceptación de ADIF, a incluir los 80 millones de euros del coste de esta primera fase de la integración, en los presupuestos de la LAV Monforte-Murcia. Así se asegura la pronta ejecución, al provenir de una partida ya presupuestada a la vez que permite concentrar los recursos necesarios en las restantes fases. La sucesión de acontecimientos en el año 2014, permitió cerrarlo con buenas expectativas, aunque se trate tan sólo de licitaciones y estudios técnicos necesarios antes de las obras posteriores. No obstante sitúan de nuevo al agente regional en la posición inicial del ciclo de decisiones caracterizado, por la actitud de vigilancia, como manifestaba en noviembre de 2014, el portavoz del Gobierno Regional en rueda de prensa.

4.2.2.2.- Agentes Locales de la metrópoli de Murcia y TAV.

4.2.2.2.1. Administración local.

El **equipo de gobierno municipal**, con su alcalde en primer lugar, han destacado a nivel local en relación con medidas de apoyo al transporte y su interconexión. Desde la creación de nuevas avenidas perimetrales, que articulen el crecimiento de la ciudad, (avenidas y rondas previstas en el vigente PGMO), hasta la interconexión metropolitana con la disposición del tranvía de Murcia y sus diferentes líneas. El hecho de que el partido político que gobierna el municipio de Murcia, el Partido Popular, lo haga de modo ininterrumpido desde el año 1995, con Miguel Ángel Cámara como candidato, le ha dotado de un liderazgo hegemónico. Esto le ha permitido abordar iniciativas a largo plazo en su puesto de **alcalde** en estos dos decenios.

En 1997 impulsó el comienzo de los trabajos de revisión del PGMO, con un Avance de planeamiento. En el marco de los trabajos de la revisión, encargó un informe a una empresa especializada sobre el coste del soterramiento de las vías del tren a su paso por la zona sur de la ciudad, desde el barrio del Progreso a la Ronda sur con una longitud de 4 Km.

Ilustración 73. Reunión Alcalde, concejal y Presidente con P. pro soterramiento el 17/03/1998.

Fuente: Diario La Opinión (<http://soterramientomurcia.blogspot.com.es/>)

Expuesto en marzo de 1998 a representantes vecinales, su coste de 16.000 millones de pesetas, según su concejal Navarro *sería asumible con una financiación del*

50% con la CA, intentando que también aportara dinero el Ministerio de Fomento y la UE. El proyecto permitía recuperar parte de lo invertido con zonas de suelo urbanizable.²⁴⁵ Finalmente el Ministerio se pronunció sobre la inviabilidad del proyecto, alegando que era muy costoso y que planteaba problemas técnicos, a causa de las oscilaciones del nivel freático.

A la revisión del PGMO, se incorporó en sucesivas tramitaciones hasta su aprobación en enero de 2001, un modelo de ciudad con la estación actual de FFCC para recibir la infraestructura del AVE. Las numerosas alegaciones recibidas, en su tramitación por vecinos de los barrios afectados por la colindancia del FFCC, le hizo plantear junto con esta aprobación el deseo de que *el soterramiento de las vías y la estación de El Carmen con una longitud de entre 8 y 10 Km, permitiese la recuperación de varios barrios de la ciudad*²⁴⁶.

En octubre del mismo año, el Ayuntamiento remitió al Ministerio de Fomento un informe en el que, entre otros puntos le pedía el soterramiento del pasillo ferroviario a su paso por el casco urbano. A finales de 2002, se posicionó a favor de la propuesta de Valcárcel hasta que fue descartada, sobre el uso de la Variante del Reguerón entonces en proyecto en la totalidad del corredor anexo al Canal del Reguerón previsto en el PGMO.

Así se conseguía la circunvalación ferroviaria a la ciudad permitiendo un tramo de acceso de ida y vuelta a la estación de El Carmen, y renunciando al soterramiento, al menos en su totalidad. También con motivo de la adaptación del PGMO a la Ley del Suelo de la Región de Murcia LSRM, aprobada definitivamente en diciembre de 2005, aprovechó la ocasión para introducir futuras infraestructuras como el aeropuerto de Corvera y el pasillo ferroviario trazado dentro del municipio, para la plataforma de la línea de AVF Murcia-Cartagena.

En lo que a la remodelación de la RAF se refiere, especialmente a partir de la firma en junio de 2006 del protocolo para la Integración urbana de la alta velocidad ferroviaria en la ciudad de Murcia. Desde entonces, a través de su participación como vicepresidente de la Sociedad Murcia Alta Velocidad, s.a. (MAV) creada a raíz del citado Protocolo, el alcalde de Murcia ha representado los intereses de la ciudad en relación con los del resto de administraciones presentes en la misma, la estatal y la autonómica.

²⁴⁵ Información publicada en el diario La Opinión de fecha 18/03/1998, titulada “Ayuntamiento y Comunidad, dispuestos a poner 8.000 millones para soterrar las vías”.

²⁴⁶ Información publicada en diario La Verdad el 03/01/2003 titulada “Murcia renuncia al soterramiento del AVE tras reclamarlo durante dos años”.

Ilustración 74. Acta reunión MAV el 14/02/2014.

D. Antonio Gutiérrez Blanco en uso de la palabra explica a los Consejeros los aspectos necesarios para la integración del ferrocarril en Murcia. En un primer momento sería la llegada de la alta velocidad a la ciudad; un segundo aspecto sería la permeabilización del acceso este a la ciudad, eliminándose los pasos y definiendo la actuación a llevar a cabo en este tramo; posteriormente se acometería la integración urbana de la estación y se actuaría en la salida oeste de la ciudad.

El Sr. Alcalde de Murcia y el Consejero Obras Públicas de la Comunidad consideran que es necesario también acometer la depresión hasta Nonduermas.

Fuente: Blog soterramiento de Murcia (<http://soterramientomurcia.blogspot.com.es/>)

En enero de 2014, ordenó la paralización de los sondeos realizados por ADIF en la Estación del Carmen al conocer que eran para un soterramiento parcial y temporal²⁴⁷. En la última de las reuniones de MAV celebrada en febrero de 2014, reclamó la inclusión entre las actuaciones del soterramiento hasta Nonduermas. Al plantear en junio de 2014, el proyecto del Ministerio un paso elevado en la Senda de los Garres en vez del soterramiento previsto, se dirigió a Adif, para solicitar el mantenimiento del proyecto original. También le ha correspondido como alcalde, junto con su Concejal Dña. Nuria Fuentes, especialmente a partir del 2012, una importante labor de comunicación con todo tipo de organizaciones locales con intereses en la integración, como en este apartado se manifestará.

Otro agente local es el **Pleno del Ayuntamiento** como órgano municipal. A este órgano le correspondió realizar la aprobación definitiva en mayo de 2010 del Plan Especial en el ámbito PC-Mc10 “Estación del Carmen”, que ordenaba urbanísticamente las 20 hectáreas del entorno de la Estación.

La primera intervención conjunta sobre el soterramiento de la RAF de la ciudad de Murcia se corresponde con su Comisión de Gobierno celebrada el 30/10/2012, en la que se aprobó un manifiesto insistiendo en su necesidad. Además, en el Pleno del mes de octubre de 2012, en defensa del soterramiento, se manifestó la *“necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren, en los términos establecidos en el Convenio firmado entre las tres administraciones”*²⁴⁸.

²⁴⁷ Información Publicada por el diario La Verdad el 21/01/2014 titulada “Urbanismo ordena paralizar los sondeos de Adif en El Carmen por carecer de licencia”.

²⁴⁸ Artículo “El Pleno vuelve a ratificar por unanimidad la necesidad de soterrar las vías del tren”, publicado por el Ayuntamiento de Murcia el 25/04/2013. <http://murcia.mu/pleno-vuelve-ratificar-por-unanimidad-necesidad-soterrar-las-vias-del-tren.html>

Ilustración 75. Sesión del Pleno del Ayuntamiento dedicada al AVE el 30/01/2014.

Fuente: Diario La Opinión (<http://www.laopiniondemurcia.es/murcia/2014/01/31/participacion-vecinal-salon-plenos/532009.html>)

En posteriores plenos de enero de 2013, y en sesión extraordinaria de abril de 2013 se ratificó por unanimidad dicho acuerdo. En su sesión de enero de 2014, con participación del público afectado, se debatió el soterramiento de las vías del tren, y se aprobó por unanimidad las mociones defendiendo, que el AVE no puede llegar al Carmen en superficie²⁴⁹.

También en su sesión extraordinaria de julio de 2014, con el único punto del día de la llegada del AVE a la ciudad, el Pleno aprobó una moción (en este caso solo con los votos del PP) instando a ADIF a que *acelere al máximo la redacción del proyecto básico integral, definiendo las etapas constructivas y plazos de las mismas, de forma que el proyecto de integración urbana ferroviaria se realice de acuerdo a lo establecido en el Convenio del año 2006, firmado por todas las Administraciones*²⁵⁰.

El último Pleno del Ayuntamiento de 2014, dedicado al AVE fue el celebrado el 18 de diciembre. En el mismo el PP rechazó cualquier intento de anular el proyecto de licitación de la llegada del AVE y la concejal Nuria Fuentes defendió que el soterramiento y la llegada de la primera fase en superficie al Carmen son compatibles, garantizando que los dos proyectos van a salir adelante. La Corporación aprobó una moción alternativa a la oposición cuyo texto es el siguiente:

Se apoya la integración del AVE en la ciudad, lo antes posible, junto con la no renuncia al soterramiento de las vías del tren mediante:

²⁴⁹ Información publicada por diario La Opinión en fecha 31/01/2014, titulada “El Ayuntamiento se suma a la manifestación del 15-F por el soterramiento de las vías”.

²⁵⁰ Información publicada por la agencia Europa Press el 11/07/2014 titulada “Ayuntamiento Murcia ratifica su compromiso para la llegada del AVE soterrado a la ciudad”.

- 1.- *El Ayuntamiento facilita la llegada del AVE en 2015.*
- 2.- *Se exija que las obras sean compatibles con el soterramiento de las vías a su paso por la ciudad y la modernización de la zona.*
- 3.- *El Ayuntamiento se compromete con el Ministerio de Fomento y con la Comunidad Autónoma para que no se demore el soterramiento y se ejecute con la mayor celeridad que técnicamente sea posible.*
- 4.- *Que se adelante la financiación para el soterramiento y la modernización del trazado ferroviario sin tener que esperar a la ejecución del desarrollo urbanístico de la zona, imposible en las circunstancias actuales y futuras a medio plazo.*

A la finalización de este Pleno que deshizo el consenso tenido hasta ese momento por los grupos de la Corporación, el Alcalde realizó unas declaraciones a los medios en su despacho:

La primera fase del soterramiento permitirá soterrar las vías en Santiago El Mayor, y en las fases siguientes el resto. El proyecto constructivo es fundamental. Obra sin proyecto es imposible. El soterramiento permitirá que las personas pasen por arriba y los trenes por abajo. Estamos propiciando que cada vez vayamos mejorando y conectemos con otras partes de España con un tiempo prudente. ¿Por qué tenemos que renunciar a eso? Cuanto antes sea posible que las personas puedan pasar por arriba sin esperar a que la barrera suba o baje en función del horario del ferrocarril.²⁵¹

Ilustración 76. Sesión del Pleno del Ayuntamiento dedicada al AVE el 18/12/2014.

Fuente: Diario La Verdad (<http://www.laverdad.es/fotos/ciudad-murcia/201412/18/adios-unidad-soterramiento-3094085697227-mm.html?mode=fullscreen>)

²⁵¹ Información publicada en diario La Verdad el 19/12/2014 en artículo titulado “La Corporación deshace el consenso sobre la llegada del AVE y el soterramiento”.

El primer Pleno del Ayuntamiento de 2015, tenido lugar el 29 de enero se desarrolló con una moción conjunta de los portavoces del PSOE, IU-Verdes, y UPYD exigiendo al gobierno del PP que impidiese vertidos generados por las obras de la Alta Velocidad en zonas no autorizadas del municipio, así como la elaboración de un informe jurídico sobre estas zonas propuestas.

4.2.2.2.2. Partidos políticos con representación local.

Los **grupos políticos** distintos del PP (obtuvo 18 concejales) **con representación en el Pleno del Ayuntamiento** de Murcia, PSOE (6 concejales), IU (2 concejales) y UPyD, (2 concejales desde las elecciones de 2007), también han tomado posiciones en torno al proceso de implantación de esta infraestructura. En general se ha ideologizado bastante, tanto con la escucha de los colectivos sociales afectados, como con el signo político del Gobierno Central en cada legislatura, marcando en ocasiones las actuaciones del PSOE y de UPyD. En cuanto a IU aunque favorable al AVE, se ha caracterizado por sus críticas, defendiendo la prioridad de una mejora en las precarias condiciones de las líneas de ferrocarril existentes en la Región.

Ilustración 77. Reunión de partidos políticos locales con Alcalde y Consejero el 19/09/2013.

Fuente: Portal guapa Murcia (http://guapamurcia.es/upload/img/periodico/img_15082.jpg)

No obstante, se han producido consensos añadidos a los ya citados del Pleno del Ayuntamiento, como la reunión el 12/09/2013 de los representantes de todos los grupos políticos con el Alcalde y el Consejero, a tenor de las nuevas variaciones del proyecto, y que finalizó con un manifiesto común.

En el mismo se reiteraban en el acuerdo alcanzado en el pleno de octubre de 2012, rechazando la estación de Los Dolores como definitiva, y exigiendo de forma paralela el proyecto constructivo de la primera fase del soterramiento previsto en el

Convenio de 2006. Se concluía pidiendo la continuación del estudio global de la integración del ferrocarril en Murcia, analizando todas las posibilidades.

4.2.2.2.3. Organizaciones consultivas, y empresariales:

Un órgano consultivo del Pleno del Ayuntamiento de Murcia, el **Consejo Social del municipio de Murcia** (CSM), cuyo reglamento de organización y funcionamiento data de marzo de 2005, fue constituido en octubre de 2012 como resultado de la aplicación de la Ley de Medidas para la Modernización del Gobierno local, (resulta obligado para ciudades de más de 75.000 habitantes). Este foro de debate integrado por 35 miembros procedentes de distintos sectores,²⁵² tiene como misión el emitir informes y estudios en materia de desarrollo económico local, planificación estratégica y grandes proyectos urbanos.

Ilustración 78. Constitución del Consejo Social del Municipio de Murcia el 10/10/2012.

Fuente: Ayuntamiento (<http://www.murcia.com/noticias/fotos//2012/10/10/101020121419594.jpg>)

En este marco del Consejo se creó a partir de su primera reunión un *grupo de trabajo para la integración y la llegada del AVE a Murcia*. Sin embargo, tras seis meses de inactividad, uno de sus miembros representante del sindicato USO, dirigió una carta al alcalde, reclamando la necesaria convocatoria de este órgano de participación ciudadana²⁵³. Tras la misma, en fecha del 02/07/2013, se realizó esta convocatoria en la

²⁵² De acuerdo con artículo publicado en diario La Verdad el 11/10/2012 “El Consejo Social opinará sobre grandes proyectos de la ciudad”, este órgano fue creado ocho años después de anunciarse su creación, contando con asociaciones de vecinos, consumidores, comerciantes, colectivos festeros, organizaciones empresariales, centros de mayores, centros de la mujer, entidades financieras, Junta de Hacendados, sindicatos y universidades.

que se nombraron miembros de las comisiones de trabajo, advirtiéndole que su reglamento indica dos reuniones anuales para su Pleno.

El año siguiente, en octubre de 2014 volvió a reunirse el Pleno del CSM, realizando la constitución de cuatro comisiones de las cuales la denominada “medio ambiente y empleo”, estaría enfocada a la llegada del AVE²⁵⁴. Estas comisiones se reunieron días más tarde para fijar un calendario de trabajo, y nombrar el presidente de cada una de ellas.

Ilustración 79. Reunión del Consejo Social del Municipio de Murcia el 13/10/2014.

Fuente: Europa Press (<http://www.europapress.es/murcia/noticia-consejo-social-debatira-ave-llegada-tranvia-carmen-plan-dinamizador-socioeconomico-20141013171106.html>)

Una vez constituida esta comisión territorial y medio ambiente del CSM, su primera reunión tuvo lugar el 05/12/2014, abordando el proyecto de soterramiento del AVE presentado por ADIF. En la misma²⁵⁵ se aprobó por unanimidad el acuerdo de informar favorablemente el proyecto de soterramiento por fases, presentado para el entorno de Barriomar (fase 2ª) en su alternativa número cuatro, con tres condiciones. La

²⁵³ Nota del sindicato USO publicada en su portal web usomurcia.org de fecha 08/04/2013, titulada “Uso critica la inoperancia del Consejo Social de Murcia, que tras su constitución lleva 6 meses sin convocarse. Ante esta inactividad, USO se cuestiona su pertenencia al mismo”.

²⁵⁴ Información publicada por Europa Press el 13/10/2014, titulada El Consejo Social debatirá sobre el AVE, la llegada del tranvía al Carmen y un Plan dinamizador socioeconómico”.

²⁵⁵ Información publicada en Nota de Prensa del 02/12/2014 publicada en el portal oficial del Ayuntamiento de Murcia. La presidencia correspondió a Ramón Madrid Nicolás del Colegio de Economistas de Murcia, contando con la asistencia de Manuel Ramón Aguilera Egea del Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos, Luis Fernández Mula de la CROEM, Clemente García García, ex alcalde de Murcia, Antonio García Herrero del Colegio Oficial de Arquitectos, Rosa García Iniesta del FEAPS, Manuel Jódar Casanova del COICCyP, y Andrés Sánchez Campos de AA.VV. del municipio de Murcia.

primera, que se estableciese un plazo para el soterramiento integral de las vías, la segunda, la garantía de respeto al medio ambiente con el cumplimiento de su legislación, y por último, el seguimiento de la propia Comisión de la ejecución del proyecto, a los efectos de cumplimiento de este acuerdo.

En el campo empresarial, el presidente de la CROEM José María Albarracín, fue recibido por el alcalde en enero de 2014. En dicho encuentro le manifestó sobre la llegada del AVE a Murcia que *CROEM comparte los mismos planteamientos de que sea soterrado y en El Carmen*. Asimismo, recordó los claros planteamientos de esta organización junto con la Cámara de Comercio, desde que se planteó la incorporación de Murcia a la LAV de Madrid-Levante, y su reciente comunicado conjunto del 31/07/2013²⁵⁶. En este comunicado se manifestaba que *otra solución sería inaceptable porque implicaba ignorar el núcleo poblacional y empresarial, que es el histórico Barrio del Carmen en la capital, donde miles de murcianos y cientos de pequeñas empresas podrían revitalizarse por los efectos de esta importante infraestructura*.

Ilustración 80. Encuentro Alcalde y presidente CROEM el 04/02/2014.

Fuente: Diario si (http://diariosi.com/img-noticias/destacada/18741_16288.jpg).

A la ya citada sociedad para la integración **Murcia Alta Velocidad, s.a.**, presidida desde su creación hasta 2013 por D. Juan Esteban Sánchez Blanco, le ha correspondido en el ámbito local las realizaciones de los proyectos relacionados con el tramo urbano del AVE y la Estación del Carmen²⁵⁷. También la financiación del proyecto básico constructivo (Estudio informativo) del citado tramo, licitado por el Ministerio de Fomento en octubre de 2010, y adjudicado en febrero de 2011.

²⁵⁶ Información publicada en diario si en fecha 04/02/2014 titulada “La CROEM y la Cámara de Comercio de Murcia exigen que el AVE llegue soterrado”.

²⁵⁷ Estos proyectos abarcan la redacción de la Modificación Puntual nº 101 del PGMO de Murcia, y el PE del ámbito PC-Mc10 “Estación Murcia-El Carmen”, los estudios de Impacto Ambiental, Proyecto de Reparcelación de la unidad y de Urbanización.

4.2.2.2.4. Organizaciones vecinales.

Las **Juntas Municipales de Barrio**, especialmente de algunos de los barrios afectados como San Pío X, han ido abordando la llegada del AVE en sus diferentes sesiones. También, el Alcalde ha mantenido reuniones con los presidentes y vocales de estas Juntas de Barrio afectadas por el plan de soterramiento, como la tenuta el 11/04/2013, con los representantes de Nonduermas, Barriomar, Los Dolores, San Pío X, Santiago El Mayor, Barrio del Progreso, El Carmen e infante Juan Manuel.

Ilustración 81. Manifestación conjunta P. pro soterramiento, AA.VV. y autoridades el 15/02/2014.

Fuente: Diario si (http://diariosi.com/img-noticias/destacada/18933_16444.jpg).

De entre las asociaciones cívicas, la más longeva y destacada por sus actuaciones es la **Plataforma Pro-Soterramiento**. Nació a principio de los años noventa, en 1991 con la intención de defender el soterramiento de las vías ferroviarias a su paso por los barrios al sur de la ciudad de Murcia, debido a la problemática que supone de aislamiento, problemas ambientales y seguridad en los pasos a nivel.

En marzo de 1998, aprovechando la revisión del PGMO, sus representantes fueron recibidos por primera en una reunión por el Alcalde Cámara, su Concejal Ginés Navarro y el Presidente Valcárcel, exponiendo la situación de los barrios afectados por el trazado del FFCC. En la misma, fueron informados del Informe encargado por el Ayuntamiento sobre el soterramiento, entre los barrios del Progreso y Ronda Sur, desestimado por el Ministerio de Fomento.

Tras diez años de existencia, vio la ocasión de cumplir su principal objetivo con la llegada de la alta velocidad. Sus actividades habituales han sido las manifestaciones vecinales ante las vías del tren en la zona, ocasionalmente con cortes del tráfico

ferroviario²⁵⁸. Las tres manifestaciones con mayor participación, fueron las de octubre y diciembre de 2012, junio de 2013 y febrero de 2014²⁵⁹.

Tras el acuerdo por unanimidad de la Corporación Municipal del 29/10/2012, los representantes de la plataforma, organizaron un viaje acompañados por algunos de los dirigentes políticos,²⁶⁰ que participaron en el acuerdo a la Cámara de los Diputados el 18/04/2013. Allí fueron recibidos por los grupos políticos, reafirmando en su disponibilidad hacia las reivindicaciones ciudadanas de soterramiento, y de que el protocolo de 2006 no debía entenderse como un compromiso del gobierno de aquella época, sino como un compromiso de Estado. En el siguiente mes de noviembre sus representantes fueron recibidos por el consejero Sevilla, solicitando una mayor implicación del Presidente Valcárcel y de la Comunidad Autónoma, cifrada en un pronunciamiento institucional así como de la Asamblea Regional.

Ilustración 82. Reunión Alcalde y miembros P. pro soterramiento el 15/02/2014.

Fuente: Europa Press (http://img.europapress.net/fotoweb/fotonoticia_20140122202832_644.jpg).

También ha desarrollado esta plataforma, Asambleas en los distintos barrios afectados, en las que han participado otras asociaciones, y diversas reuniones con

²⁵⁸ Especialmente a partir de 2013, llegado a ser semanales. Como resultado de algunas de ellas, se han abierto procedimientos sancionadores a manifestantes, por parte del Ministerio de Fomento.

²⁵⁹ Esta manifestación celebrada el 15/02/2014 fue la más numerosa de todas las tenidas hasta la fecha, contando con un acto de adhesión previo el día 12 que fue suscrito por 23 organizaciones. Participaron por primera vez un representante del Gobierno Regional, el consejero portavoz José Ballesta, y del Ayuntamiento, el alcalde Cámara y los portavoces de los cuatro partidos con representación en el Consistorio: Partido Popular, Partido Socialista, Unión Progreso y Democracia, e Izquierda Unida.

²⁶⁰ Según comunicado de prensa de la Plataforma Pro-Soterramiento de fecha 18/04/2013 publicada en su blog, estos políticos fueron Esther Herguedas, Pedro López, José Zapata, Susana Hernández, Mar Rosa Martínez, y el Diputado Regional Alfonso Navarro.

autoridades locales del Ayuntamiento, como la tenida en febrero de 2014, en la que solicitó al alcalde la paralización de la licitación de ADIF de 27/12/2013, que suponía la llegada del AVE en superficie al Carmen, (con la misma y según su portavoz, *se ha abierto una vía de diálogo que no tenía abierta antes, porque hacía mucho tiempo que no nos reuníamos con el alcalde*²⁶¹). Entre estas reuniones se cuenta la visita de sus representantes con todas las fuerzas políticas, y con el equipo de gobierno del Ayuntamiento²⁶².

Ilustración 83. Reunión miembros Plataforma con Consejero M. Campos, el 22/08/2014.

Fuente: Diario La Verdad (<http://www.laverdad.es/murcia/ciudad-murcia/201408/23/campos-traslada-vecinos-primera-20140823005636-v.html>).

De las últimas reuniones de la plataforma con representantes políticos, cabe destacar la tenida a finales de agosto con el Consejero Manuel Campos. En la misma le manifestaron la ausencia de explicación de la negativa del Ministerio de Fomento, a ampliar el soterramiento en 400 metros en la primera fase de la actuación, para incluir el paso a nivel de Senda de Los Garres y la entrada soterrada a El Carmen. Según declaraciones de su presidente Joaquín Contreras en rueda de prensa posterior al encuentro²⁶³:

²⁶¹ Información publicada por la agencia Europa Press el 22/01/2014 titulada “Ayuntamiento de Murcia se reunirá con Fomento y la Plataforma Pro-soterramiento espera que se paralicen actuaciones”.

²⁶² Según artículo publicado en el diario La Verdad el 23/01/2014 titulado “La Plataforma espera que Cámara no nos vea como los malos de la película”, el portavoz de la plataforma Joaquín Contreras salió de la reunión con Cámara satisfecho por poder reanudar una vía de diálogo con el alcalde que estaba cerrada. La última vez que fueron recibidos por un miembro del gobierno municipal fue en la anterior legislatura, con Fernando Berberena como edil de Urbanismo.

²⁶³ Información publicada en diario La Verdad el 23/08/2014, en artículo titulado: “Campos traslada a los vecinos que la primera fase para soterrar las vías no tiene marcha atrás”.

La Plataforma no acepta este trazado «en montaña rusa», y reclama que el soterramiento se alargue hasta cubrir Senda de Los Garres y que llegue en una primera fase soterrado a El Carmen, a una cota de ocho metros bajo tierra, como se recoge en el Protocolo, pues eso garantizaría, según su portavoz, Joaquín Contreras, su continuidad subterránea hasta Barriomar.

Una actuación de la Plataforma, iniciada a principios de 2014, y que comenzó a desarrollar sus efectos a finales del mismo año, fue el recurso a la Fiscalía para la investigación sobre si el proyecto de entrada del AVE en Murcia, en su primera fase semisoterrado, cumple con la normativa medioambiental. El aspecto sobre el que se centra dicha investigación, estriba en si es imprescindible una nueva DIA, ya que se ha modificado el proyecto sobre el que se obtuvo la Declaración favorable de 2009, (aunque según ADIF genere menos impacto que el de soterramiento integral), y el transcurso de más de cinco años, por lo que habría caducado. El inicio de actuaciones se realizó en diciembre de 2014 mediante el requerimiento a ADIF, para que proporcione al Tribunal el proyecto constructivo.

Ilustración 84. Manifestación Plataforma Pro-Soterramiento y vecinos Los Garres, el 22/11/2014.

Fuente: El Diario.es (http://www.eldiario.es/murcia/sociedad/Plataforma-Soterramiento-Delegacion-Gobierno-Murcia_0_327217670.html).

En el 22 de noviembre de 2014, la plataforma organizó una manifestación de protesta ante el Gobierno Civil y el Ayuntamiento, haciendo suyas las peticiones de los vecinos afectados por las expropiaciones (un total de 25 propietarios) de la 1ª Fase de la remodelación de la RAF de Murcia, al tenerse que construir el paso viario elevado en la Senda de Los Garres. Se argumentó para la convocatoria de la misma, que dichas expropiaciones son ilegales, ya que según la administración, se ejecutarán para una obra temporal.

Ante la moción aprobada en el Pleno municipal de 18/12/2014, su representante Joaquín Contreras, que asistió a la misma, realizó las siguientes declaraciones²⁶⁴:

El proyecto constructivo, es un regalo de última hora que tenía que haber estado redactado antes de 2014. Ya existía un proyecto básico, suficiente para conocer todos los elementos del soterramiento, y este proyecto viene a destiempo y condicionado por la llegada en superficie. En 2017 tendremos papeles nuevos, pero nada más, pues no habrá soterramiento. Con alargar medio kilómetro más habría quedado resuelto. Con esta obra provisional habrá un impacto grandísimo, y ese dinero va a tirarse, y con una maraña de ilegalidades enorme. El proyecto de licitación solo se corresponde en un 18% con la declaración de impacto ambiental.

Ya en enero de 2015, se ha destacado por los contactos con los portavoces de los partidos políticos con representación municipal de la oposición, para apoyar las pretensiones de la plataforma en relación con los vertidos de las excavaciones necesarias para las obras del AVE. Este apoyo se materializó en la moción conjunta de dichos partidos en el Pleno del Ayuntamiento del 29/01/2015.

Ilustración 85. Reunión plataforma Pro Soterramiento y CROEM, el 13/02/2015.

Fuente: Diario.es (http://www.eldiario.es/murcia/sociedad/Pro-Soterramiento-pide-apoyo-CROEM_0_356264445.html).

También ha sido recibida por la secretaría general de la CROEM, para solicitar su apoyo en una reunión el 13/02/2015. En la misma se recordó el *apoyo de la presidencia de esta organización a que la alta velocidad llegase a la capital de la Región, de*

²⁶⁴ Información publicada en diario La Verdad el 19/12/2014 en artículo titulado “La Corporación deshace el consenso sobre la llegada del AVE y el soterramiento”.

*acuerdo con lo pactado en 2006*²⁶⁵. Este encuentro procuró acercar posturas respecto del sentir crítico del empresariado, rogando a éstos, que fuesen *portavoces de los intereses ciudadanos, en los ámbitos de negociación en los que participa*. Este sentir ciudadano, según declaraciones del representante de la plataforma, se refleja en el barómetro social de los dos últimos años, según el cual el 62% de los murcianos no quiere el AVE si no es soterrado.

Ilustración 86. Manifestación Plataforma Pro-Soterramiento con la oposición, el 29/02/2015.

Fuente: Diario La Opinión (<http://www.laopiniondemurcia.es/murcia/2015/02/28/plataforma-pro-soterramiento-oposicion-claman/629199.html>).

Coincidiendo con el transcurso de un año, desde la exitosa manifestación de febrero de 2014, la plataforma convocó una manifestación para el 29/02/2015, en este caso sin la presencia de autoridades del Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma, pero sí, con el apoyo de los grupos de la oposición. Acudieron los representantes de PSOE (presidente regional Rafael Gómez Tovar y la diputada González Veracruz), de IU y de UPyD²⁶⁶. Las reivindicaciones para la misma fueron, la llegada en subterráneo del AVE a la estación del Carmen, las expropiaciones por el paso elevado de la Senda de Los Garres, y los vertidos de las obras del soterramiento del AVE.

La **Federación de Asociación de Vecinos del Municipio** con su presidente José Luis Marco, ha mantenido diversos encuentros con representantes del Ayuntamiento, siendo el más reciente el tenido con el Alcalde y su concejal.

²⁶⁵ Información publicada en el diario.es el 23/02/2015, en artículo titulado “Pro Soterramiento pide el apoyo de la CROEM”.

²⁶⁶ Información publicada en el diario La Opinión, el 01/03/2015, titulada “La Plataforma Pro-Soterramiento y la oposición claman en Belluga”.

Ilustración 87. Reunión Alcalde con Federación AA.VV., el 29/01/2014.

Fuente: Diario La Opinión (<http://fotos00.laopiniondemurcia.es/2014/01/29/646x260/apoyo-asociaciones.jpg>).

Los **comerciantes de la zona Sur de la ciudad de Murcia**, en ocasiones han actuado de forma mancomunada, como en abril de 2013. En estas fechas, y ante la noticia de la llegada del AVE a la ciudad en superficie y la ubicación de una estación en Los Dolores, encabezados por un representante común (Manuel Martínez Parra) se reunieron con el presidente de la Cámara de Comercio de Murcia. En la misma fueron expuestos los aspectos negativos para el comercio en el Barrio, derivados de esta decisión, reclamando la defensa del convenio de 2006.

Las dos asociaciones más importantes en el barrio donde se encuentra la actual estación de ferrocarriles son la de **Vecinos Carmelitanos** con su presidenta Francisca López y la Asociación de **Comerciantes Carmelitanos** con su presidente Juan Antonio García. Ambas se han posicionado destacando los problemas de emigración e inseguridad que padece el barrio, demandando que la solución de la llegada del AVE a la estación de El Carmen sea soterrada, para evitar un agravamiento social del barrio.

Ilustración 88. Junta Municipal Barrio del Carmen, septiembre 2012.

Fuente: Asociación Barrio Carmen (<http://barriodelcarmenmurcia.blogspot.com.es/>).

Representadas en las **Juntas Municipales del Barrio del Carmen**, se han tratado en diversas ocasiones las noticias que durante el proceso se fueron publicando sobre la llegada del AVE, realizando contactos con las de otros barrios afectados para un posicionamiento común, que les otorgase más fuerza.

4.2.2.2.5. Dinámica relacional.

En esta escala local, la red de agentes en el proceso de implantación del AVE, ha estado compuesta por la administración territorial (Gobierno Regional), la administración local (Gobierno Municipal, alcalde, Pleno del Ayuntamiento), agentes empresariales (Cámara de Comercio y Confederación de Empresarios), y otros agentes (sindicatos, asociaciones, universidad, etc.)

Es llamativo, que si en otras ciudades con este proceso, la Universidad ha desempeñado un papel específico acorde con su rol de especialización técnica y de investigación realizando sus aportaciones, constituyéndose en un agente diferenciado y con personalidad propia, en el caso de Murcia su única relación con el proceso ha sido a través de los dos miembros del Consejo Social del Municipio, que representaban a la Universidad Católica de San Antonio y a la Universidad de Murcia, (con las salvedades ya hechas del escaso trabajo acerca del AVE, de este órgano consultivo, su interesada creación en 2012, y la excesivamente demorada creación de su consejo territorial y medio ambiente a finales de 2014 que empezó a abordar los proyectos de integración urbana del AVE).

En este mismo sentido técnico las intervenciones de los Colegios Profesionales con competencias en urbanismo e infraestructuras han sido muy escasas, limitadas a declaraciones de sus decanos, sin ninguna línea de colaboración o asesoramiento. En cuanto a otros agentes sociales, durante una gran parte del proceso, no han podido participar ni influir en la opinión pública, a pesar del mantenimiento de sus actividades. Ha sido a partir de agosto de 2012, (fecha de la publicación en el BOE de la licitación del nuevo estudio de la RAF de Murcia para la llegada del AVE en superficie), cuando han liderado las acciones, siendo muy tenidas en cuenta por el resto de agentes para sus posicionamientos como, “la voluntad de la ciudad”.

Por ello, podría decirse, que ya sea por falta de cauces de participación, o por falta de implicación institucional, la red de actores locales en Murcia, no ha sido lo suficientemente amplia para que todos los agentes desempeñasen sus roles específicos desde su comienzo. Aunque ha abundado el diálogo, y los contactos se han multiplicado enormemente en los años 2013-14, la participación ha corrido más de la mano de reuniones informativas, comunicados y acuerdos conjuntos, que de órganos integradores con capacidad para tomar decisiones.

Sin embargo, el proyecto local de integración, ha contado con cohesión interna creciente, gracias al apoyo que ha ido recibiendo por parte de los agentes económicos, (por ejemplo con el manifiesto conjunto de la CM/CROEM), políticos con los acuerdos ya mencionados (Asamblea Regional, Pleno del Ayuntamiento, y partidos políticos), y sociales ya descritos pormenorizadamente. Además, este cierre interno o cohesión, ha sido compatible con la apertura externa necesaria para detectar los condicionantes a los que estaba sometido el proyecto local, fundamentalmente a partir de 2012 el interés por cumplir plazos de llegada expresado por el gobierno regional, (que llevó a forzar una

solución alternativa para la ubicación de la estación), y el del gobierno central por reducir costes obviando el soterramiento.

Todo ello ha desencadenado una gran conflictividad, tanto interna en el campo de los partidos políticos de la corporación municipal, como externa a la escala local, protagonizada en ocasiones por las propias administraciones. También el ámbito de acuerdo y convivencia institucional, que brinda la sociedad integrada para la gestión (MAV), donde participan las tres administraciones implicadas en la llegada de la AVF, no ha sido suficiente, para resolver la conflictividad entre proyecto local y estatal.

Aunque de hecho, han sido convocadas reuniones de este órgano para dilucidar estas discrepancias, su desarrollo sólo ha permitido conocer la ratificación en las distintas posturas, dejando siempre ADIF abierta la solución del proyecto local a expensas de una futura situación de “disponibilidad de recursos”, ya que el acuerdo de 2006, al tratarse de un protocolo, no comprometió partidas presupuestarias, confiando los recursos a aportaciones derivadas de plusvalías urbanísticas.

Los agentes de la ciudad, durante los cinco años anteriores a la aprobación del PGMU, desde 1996 hasta 2000 pudieron reflexionar sobre el modelo de ciudad más adecuado para el desarrollo futuro, que en principio se planteó con un horizonte hasta 2025. Prueba de ello, fue el informe que encargó el Ayuntamiento e hizo público en 1998, sobre el soterramiento de las vías del FFCC desde el barrio del Progreso hasta Ronda Sur, así como las gestiones con el gobierno Regional y Estatal, para que pudiera ser viable. Posteriormente, durante los diez primeros años de vigencia del Plan 2001-2011, centraron sus esfuerzos en aprovechar al máximo toda la potencialidad que presentaba, incluso adaptándolo a situaciones sobrevenidas, no contempladas en el mismo, como lo prueban las más de 100 modificaciones puntuales tramitadas.

El caso del AVE, ha sido una de estas modificaciones, pero la ciudad vivió este período marcado por el desarrollo económico y urbanístico, ignorando la potencialidad de la nueva infraestructura, para influir en la propia ciudad, realizando cambios sustanciales, o reafirmando sus ejes de desarrollo. Ha sido en el proceso de llegada del AVE a otras ciudades de otros corredores y sus efectos transformadores, así como con el comienzo de los proyectos urbanísticos en 2009, para el barrio de la estación, cuando empezó a ser consciente de esta oportunidad única para la ciudad. Así el alcalde en esas fechas la llegó a calificar como “el mayor proyecto urbanístico de la Murcia del s. XXI”. Aunque tarde, en especial para proyectos asociados que pudieran haberse generado con suficiente reflexión y por la ausencia de recursos, los agentes locales han sabido unirse y defender su proyecto.

La ciudad de Murcia, acogió un proyecto de integración urbana, que por su condición de capital regional, sobrepasa los límites urbanos, metropolitanos, y municipales. Los agentes locales de la ciudad, son los primeros beneficiarios del proyecto. Sin embargo, la metrópoli murciana, presenta una población dispersa en pedanías y en núcleos urbanos de otros municipios, que tradicionalmente han estado en relación y dependencia con la ciudad, para muchas de las funciones urbanas básicas. Por

tanto, la llegada del AVE a Murcia, lo será también para cada uno de los núcleos de este sistema urbano asociado (Beniel, Alcantarilla, Molina de Segura, etc.).

Para el caso de otros espacios más distantes de la ciudad, la capacidad para extender los beneficios del AVE desde Murcia, dependerá del interés que muestren sus agentes, en especial los sectores turísticos del interior de la región especializados en el turismo de balnearios, rural y de la naturaleza. Por ahora, no se han movilizad para aprovechar sinergias, creando alianzas, o planes de dinamización, correspondiendo estos esfuerzos con los agentes ya estudiados.

Desde el punto de vista del aprendizaje, y el uso del poder mostrado por los agentes en este ámbito local, lógicamente se ha centrado en la integración urbana, excepción hecha de la intervención del Ayuntamiento, en uso de sus competencias, para incluir el trazado del pasillo ferroviario del tramo AVE Murcia-Cartagena en su término municipal, aprovechando en 2004 los trabajos de Adaptación del PGMO de Murcia al TRLSRM.

El primer nivel de aprendizaje, basado en prueba-error y en la optimización de soluciones, cuenta con acciones iniciales del Ayuntamiento, como la propuesta de soterramiento de las vías en su tramo urbano de 1998, la inclusión en la Revisión del PGMO de Murcia de 2001, de un Plan Especial para la zona de la Estación del Carmen, que incluía las zonas del pasillo ferroviario estudiadas para su soterramiento, o la petición al Ministerio en ese mismo año, para su implicación en el soterramiento, desestimada finalmente. En un segundo estadio de este nivel de aprendizaje, le correspondió la tarea de vigilancia y colaboración con los trabajos preparativos acordados en el seno de la sociedad Murcia Alta Velocidad. En concreto, le correspondió la tramitación y aprobación del PE PC-Mc10.

Con la oposición de los agentes locales a la licitación por parte de ADIF del Proyecto Constructivo de la 1ª fase de la RAF, comienza un segundo nivel de aprendizaje para estos agentes, basado en el acceso y uso mutuo de la información disponible, así como la interpretación correcta para sus intereses, de las actuaciones emprendidas por el Ministerio. Ejemplo de ello son los sucesivos Plenos del Ayuntamiento que abordan este tema, desde el del octubre de 2012, que concluye con un manifiesto, a los tenidos en enero y abril de 2013, así como los de enero y julio de 2014.

Junto con ello, una labor muy prolija de contactos entre Ayuntamiento y asociaciones vecinales durante 2012 y 2013, en las que se transmite la información de que se dispone y se escucha las reivindicaciones de las mismas. Finalmente, cabe destacar, el comunicado conjunto de la CROEM-CMM de 31/07/2013, defendiendo la posición de la estación AVE de Murcia en la actual estación de El Carmen.

Toda esta labor de relación entre agentes, les permitió concienciarse de la necesidad de usar el poder de las alianzas, para obtener la apertura de un sistema estancado en los posicionamientos del agente nacional, iniciándose el tercer nivel de

aprendizaje en este nivel local, con el Manifiesto común de todos los representantes de los Grupos Políticos municipales del 12/09/2013, pidiendo la simultaneidad de la estación de Los Dolores, con una ejecución de la 1ª Fase de la RAF, que fuese soterrada y no en superficie.

A estas acciones le siguieron la orden de paralización en enero de 2014, de los sondeos geotécnicos realizados por ADIF en la zona de la Estación, necesarios para definir el proyecto de esta 1ª Fase de la RAF, que precisamente se rechazaba, con la amenaza de abrir un expediente de infracción urbanística, por actuar sin licencia y sin comunicar nada al Ayuntamiento. Tras conseguir, con la reunión de febrero en Madrid con presencia del Alcalde, el acuerdo de respetar el proyecto del Protocolo de 2006, dividiéndolo en cinco fases, y conocerse que la primera de ellas reducía la longitud soterrada en 500 metros, excluyendo la Senda de Los Garres incluida en el proyecto original, hizo suya la petición de la Plataforma Pro-soterramiento ante el Ministerio para que se respetase.

Esta forma de actuación coordinada, y contundente empezaba a dar resultados y configurar este tercer nivel de aprendizaje, aunque no se consiguiesen todas las peticiones, como finalmente ocurrió con el paso a nivel de la Senda de Los Garres, resuelta con un paso elevado para vehículos. Continuaría por pasar a defender argumentos técnicos sobre la compatibilidad y continuidad entre la primera y el resto de las fases de la RAF, como así lo avalaba el posicionamiento al respecto del COICCP, frente a las dudas de agentes sociales, como la propia Plataforma Pro-soterramiento.

En cualquier caso, el cambio del Ayuntamiento respecto del proyecto de la 1ª Fase de la RAF, con críticas y oposición, a tolerancia y admisión razonada, supuso la ruptura de esta unanimidad, como se escenificó en el último pleno de 2014, celebrado en el mes de diciembre a pocos meses vista de las elecciones municipales de mayo de 2015. La moción aprobada en el mismo, exclusivamente con los votos del partido popular, solicitaba al Ministerio, entre otros puntos, el de la agilización de los trámites para iniciar proyectos y obras, así como el adelanto de la financiación que provenía de las plusvalías de los terrenos para no comprometer las actuaciones ferroviarias al desarrollo de las operaciones urbanísticas. En estas fechas, ya se había decidido que la 1ª fase de la RAF sería incluida en los presupuestos de la LAV Monforte-Murcia, lo que podía sentar un precedente para la disponibilidad de recursos ante las futuras fases.

Otros agentes locales, con influencia en el proceso, como la plataforma Pro-soterramiento, alineados a partir de finales de 2014, con el resto de partidos políticos en contra de esta 1ª fase, protagonizó desde enero la iniciativa de hacer intervenir a su favor la Justicia. Consistió en el recurso a la Fiscalía, denunciando que esta 1ª Fase de la RAF incumplía la legislación ambiental, al coincidir en un porcentaje no representativo con el EIA, recibido por el proyecto de soterramiento integral.

A finales de 2014, también advirtió, basándose en informes técnicos, posteriormente desmentidos por el Ayuntamiento, que los materiales excedentes de la excavación en las obras de esta Fase serían vertidos en lugares no autorizados. Junto

con ello, al conocerse el Estudio de alternativas para la permeabilización de la RAF en el entorno de Barriomar (2ª Fase de la RAF) esta asociación, manifestó, que carecía de proyecto y de DIA, y que al depender de los PGE hasta el 2016 no se podrían incluir, ni poder comenzarse las obras antes de 2018.

La reacción del ayuntamiento ante estas acciones de la plataforma, fue el impulso al CSM, mediante la constitución de una comisión encargada de estudiar la llegada del AVE, y cuya primera reunión realizó, por unanimidad, la aprobación de la cuarta propuesta del Estudio de alternativas para la permeabilización de la RAF en el entorno de Barriomar, condicionada entre otras cuestiones al cumplimiento de la legislación ambiental aplicable.

4.3.- Análisis para la metrópoli de Cartagena.

4.3.1.- Características técnicas de la metrópoli de Cartagena.

Al igual que en el caso de la metrópoli de Murcia, en este apartado analizaremos para la de Cartagena su territorialidad, la relación con el modelo de ciudad, la estación del AVE y los proyectos de dinamización económicos, emprendidos por la metrópoli, relacionados con esta infraestructura.

4.3.1.1.- La territorialidad de la metrópoli de Cartagena en relación con el TAV.

Analizamos igualmente, red territorial de la infraestructura, y red arterial de conexión con la metrópoli, para extraer unas conclusiones de ambas.

4.3.1.1.1. Territorio y red AVF.

Al compartir el tramo Alicante-Murcia, a todo lo dicho para la territorialidad de la metrópoli de Murcia, hay que añadir el tramo Murcia-Cartagena, punto final de la tercera rama del Corredor de Levante, y acceso a la segunda metrópoli de la Región. La ciudad de Cartagena (220.000 habitantes municipio y 410.000 área metropolitana) contará con una conexión con Murcia, que discurrirá por el corredor de la línea actual de ferrocarril²⁶⁷, con una longitud de 50 Km y un tiempo de acceso de unos 30', que permitirá conectar Madrid con Cartagena para viajes directos en unas 2h 50', frente a las 4h 40' actuales.

Los primeros antecedentes del trazado reflejaban en 2003, la solución oeste por Alcantarilla, y en 2004, se encontraba en Estudio Informativo²⁶⁸. Esta situación de estudio se prolongó ocho años durante los cuales, en 2005 con la aprobación del PEIT pasó a ser de Altas Prestaciones, con tráfico mixto pasajeros con mercancías, con el proyecto regional del aeropuerto de Corvera incluyó la opción Centro, en octubre de 2009, se sometía a los trámites de su EIA, y en abril de 2010, se trasladaban sus consultas.

²⁶⁷ El resultado del Estudio Informativo de la conexión de alta velocidad Murcia-Cartagena, fue la de optar de entre las tres soluciones denominadas alternativa este, centro y oeste, por la primera que es coincidente con el actual trazado ferroviario.

²⁶⁸ La solución por Alcantarilla fue propuesta por el presidente Valcárcel en enero de 2003 como parte de la solución a la RAF de la ciudad de Murcia, y así defendida ante el Ministerio. En cuanto a la situación de Estudio Informativo en 2004, también lo estaban todos los tramos del corredor de Levante del AVE.

Mapa 28. Trazados propuestos en el Estudio Informativo AVE Murcia-Cartagena.

Fuente: http://www.cartagena.es/files/115-52444-DOC_FICHERO/DOCUMENTO%20No%202.%20PLANOS.pdf

Las reconsideraciones, motivadas por la crisis económica, y el cambio de Gobierno de 2011, completaron el retraso. Con fecha 25/07/2012, la Dirección General de Ferrocarriles, aprobó provisionalmente el Estudio Informativo de la Conexión de Alta Velocidad Murcia-Cartagena, y en agosto, lo sometió a información pública²⁶⁹. Finalmente, en febrero de 2013, se envió el expediente al Ministerio competente para la formulación de la DIA²⁷⁰.

²⁶⁹ <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=9378&cs=infr>

²⁷⁰ Nota del Ministerio de Fomento publicada en su portal, de fecha 15/02/2013 titulada “El Ministerio de Fomento avanza en la conexión de Alta Velocidad Murcia-Cartagena”.

Mapa 29. Alternativa Oeste del EI trazado AVE Murcia-Cartagena.

Fuente: <http://www.geotren.es/blog/lav-a-cartagena-informacion-publica/>

El principal objetivo del estudio, es la definición de una nueva línea de alta velocidad, constituida por plataforma de vía doble, en ancho UIC y electrificada, para la conexión entre Murcia y Cartagena. Se han definido tres soluciones denominadas Alternativa Este, Alternativa Centro, (con túnel en el Puerto de la Cadena y estación de cercanías en aeropuerto de Corvera), y Alternativa Oeste, (con rodeo por la Sierra de Carrascoy pasando por Fuente Álamo).

Tras el análisis y la comparación de las alternativas, se determinó proponer como más conveniente la Alternativa Este, (la más económica con 400 millones de euros), que discurre básicamente por el corredor de la línea actual, pasando por la estación de Balsicas-Mar Menor, y Torre Pacheco. Las mercancías continuarán discuriendo por la línea actual, pero de modo exclusivo, posibilitando hasta 24 servicios diarios, el doble que el actual.

Ilustración 89. Gráfico velocidades trayecto AVE Murcia-Cartagena, alternativa Este.

Fuente: Estudio Informativo Conexión de alta velocidad Murcia-Cartagena.

El gráfico de velocidades de esta alternativa, muestra una velocidad máxima teórica de 250 Km/h pero en los últimos 20 kilómetros del trazado y siempre que sea un trayecto directo. Además, la bifurcación de Alquerías situada en el inicio, presenta una curva cerrada con radio de 575 metros, (seis veces inferior a los parámetros de la alta velocidad), lo que condiciona su velocidad a 100 km/h. Según el estudio informativo, cuando esté operativa la línea, la velocidad máxima no sobrepasará los 160 km/h.

Con esta actuación, el tiempo de viaje para el trayecto entre Murcia y Cartagena se reducirá de 43 minutos a 28 minutos. Asimismo, el trayecto en alta velocidad entre Madrid y Cartagena podrá realizarse en menos de 3 horas, frente a las 4 horas y 37 minutos actuales²⁷¹. La descripción técnica del trazado de esta alternativa Este, finalmente elegida, acompañada con los planos de detalle correspondientes, es según el citado Estudio Informativo la siguiente:

“La conexión con la línea de alta velocidad Elche/Murcia en el ámbito de El Reguerón marca el inicio del trazado de alta velocidad de la alternativa Este. Este enlace tiene lugar mediante dos ramales de vía única, denominados ramal derecho y ramal izquierdo según sentido de avance de los pp.kk, de longitudes 1,4 y 1,8 km respectivamente.

Ambos ramales discurren mediante una curva a derechas separándose de la LAV Elche/Murcia, el derecho de forma directa y el izquierdo cruzando sobre la misma mediante un salto de carnero, con un encaminamiento similar al de la actual línea Chinchilla-

²⁷¹Nota de prensa del Ministerio de Fomento de fecha 08/08/2012. http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/GABINETE_COMUNICACION/OFCINA_DE_PRENSA/NOTICIAS1/2012/Agosto/120808-01.htm

Cartagena por su margen este. En las inmediaciones del enlace de la autovía de reciente construcción RM-1 y la carretera F-16, situada entre las pedanías de **Los Ramos y Zeneta**, ambos ramales se unen conformando la plataforma de doble vía de alta velocidad que se prolongará hasta el final del trazado.

En sus primeros 4,5 km de recorrido, la traza de la vía doble discurre en dirección este mediante una curva a izquierdas, atravesando terrenos principalmente agrícolas en las inmediaciones del pequeño núcleo **Cabezo de la Plata** y las urbanizaciones de **Los Moñinos y Monte Alto**. A la altura de su pk aproximado 1+300 cruza sobre la actual vía Chinchilla-Cartagena y sobre la carretera MU-301 mediante un **viaducto de 708 m** de longitud. En el pk 4+200 vuelve a cruzar sobre dicha carretera con un **viaducto de 200 m** de longitud, para poco después pasar sobre la autovía RM-1, que discurre en trinchera, con una estructura de 54 m de longitud en su pk 4+400.

Pasada esta zona el trazado gira de nuevo con una curva a derechas, discurriendo en dirección sureste rodeando las **urbanizaciones de Monte Alto y El Panero** a unos 500 m de las mismas, en la franja de territorio situada entre la Rambla Salada y la línea Chinchilla Cartagena. Cruza sobre la vía actual en el pk 5+000 y en el pk 7+700 con sendos **viaductos de 91 m y 121 m**. En este último cruce se pasa también sobre la carretera F-18, que discurre paralela a la línea ferroviaria existente en dicho punto.

Posteriormente el trazado se adentra en las estribaciones de la **sierra de Altaona** rodeándola por su vertiente este, atravesando terrenos en los que se alternan los cultivos de frutales con la vegetación de monte bajo más propia de la sierra. El corredor seguido está delimitado por la vía actual Chinchilla-Cartagena al este y por la autovía RM-1 y la carretera MU-301 por el oeste.

Poco antes de llegar al puerto de San Pedro las anteriores infraestructuras ferroviaria y viarias confluyen para atravesar la sierra por el paso natural que constituye dicho puerto. En este punto, en su pk 11+800, el trazado de la línea doble de alta velocidad cruza sobre la carretera y autovía mediante un **viaducto de 429 m** de longitud. A continuación la traza se dirige hacia el suroeste atravesando la zona de relieve más accidentado con un **túnel de 2.189 m** de longitud.

Una vez superado el ámbito de la sierra de Altaona, el trazado sale a superficie y vuelve a girar hacia el sureste buscando el corredor de la línea Chinchilla-Cartagena, al que se une en el ámbito de Riquelme-Sucina, en su pk aproximado 18+500. En las inmediaciones de **Avilese** se separan unos 200 m, pero poco antes de llegar a Balsicas se vuelven a unir y a

partir de dicho punto y hasta el final del recorrido, la vía doble de alta velocidad discurre en todo momento adosada a la vía convencional actual.

En **Balsicas**, en el pk aproximado 26+300 se proyecta una **nueva estación de viajeros** de alta velocidad y una vía de apartado de mercancías, para cuya implantación es necesario desplazar unos metros hacia el este el trazado de la vía actual Chinchilla-Cartagena en una longitud de algo menos de 4 km. La nueva estación de Balsicas cuenta con dos andenes de viajeros de 410 m de longitud, dos vías de apartado de alta velocidad con sus respectivos mangos de seguridad, un andén convencional de la misma anchura y longitud que los andenes actuales de la estación, y una vía de apartado convencional de 750 m para garantizar la interoperabilidad de la red europea de Transporte de Mercancías. El diseño de la nueva estación aprovecha además el edificio de viajeros actual y parte de su andén, y busca la mínima ocupación transversal de espacio a fin de minimizar las afecciones a las edificaciones próximas a la zona.

Tras pasar Balsicas y antes de llegar a Torre Pacheco, el trazado discurre en dirección sur junto a la vía actual en una zona hortícola y de invernaderos con algunas edificaciones diseminadas y pequeños **núcleos como la Maraña, las Chicharronas, los Castillos y los Chorlitos**. En este tramo cabe destacar la existencia de una pasarela peatonal y varios pasos superiores de caminos y carreteras secundarias que cruzan la vía actual, pero que al no contar con suficiente anchura para albergar una plataforma de tres vías, deberán ser demolidos y repuestos para adaptarlos a la nueva situación.

En **Torre Pacheco** se ha previsto posibilitar la parada para los trenes de viajeros. Para ello, se mantiene como en la actualidad el edificio de viajeros, su andén y la vía general convencional, y sobre la actual vía de apartado se implanta vía mixta para que pueda ser compartida por los distintos tráficos. El andén de la vía de apartado mantiene su longitud y se amplía en anchura hasta los 6 m. La remodelación de la estación se ha proyectado con criterios de mínima ocupación transversal, evitando de esta forma posibles afecciones a las edificaciones del polígono industrial adyacente.

Tras pasar **Torre Pacheco**, a partir del pk 35+000, el trazado se adentra de nuevo en terrenos caracterizados por la presencia de campos de cultivo y pequeños núcleos tanto residenciales como industriales. En algunos lugares puntuales y por falta de espacio, como en el pk 35+500, ha sido necesario reducir la distancia entre la plataforma de vía doble de alta velocidad y la vía existente a fin de evitar afecciones a edificaciones próximas a la traza. Al igual que ocurría en la zona entre Balsicas y Torre Pacheco, existen diversos pasos sobre la vía actual para mantener la permeabilidad transversal de la densa red de caminos agrícolas existentes. Ninguno cuenta con una anchura suficiente para cruzar sobre tres vías, por lo que se proyecta su demolición y reposición.

En el tramo comprendido entre la carretera MU-311 y la autopista AP-7 (pk 39+500 a pk 42+500), existen otros dos ámbitos con falta de espacio en los que para encajar el trazado se ha reducido la distancia entre la vía doble de A.V. y la vía actual, pero sin necesidad de desplazar ésta en ningún caso. Se trata del polígono industrial de la Palma-Pozo Estrecho, al inicio del tramo, donde no ha sido posible respetar las vías del actual apartadero, y la Hacienda de los Vidales, casi al final, donde se respetan las edificaciones que cuentan con protección especial de patrimonio cultural.

Otra actuación reseñable es la **supresión del paso a nivel de la MU-311** mediante una estructura sobre la línea ferroviaria. En este tramo, además de la necesaria demolición y reposición de tres pasos superiores de camino, cabe destacar como una excepción a lo habitual el mantenimiento en las condiciones actuales del paso de la autovía AP-7, ya que

cuenta con una anchura mayor para albergar sendos caminos laterales de servicio, encajándose el trazado de la vía doble sobre uno de ellos, que se repone fuera del paso.

*Tras pasar bajo la autopista AP-7, en la cuña de terreno situada entre dicha infraestructura y la autovía MU-30 y adosada a la vía doble de A.V., se ha proyectado la “**Instalación auxiliar Los Segados**”, para apoyo a la explotación de la estación de Cartagena. La instalación auxiliar cuenta con una playa de cinco vías de apartado, una de ellas perimetral, cuatro mangos para maniobras, y una zona reservada para la implantación de las diversas instalaciones, aparcamientos y urbanización que pueda requerir para su correcta funcionalidad. También se ha reservado una superficie donde situar una posible subestación de tracción para la electrificación de todo el trazado.*

*A la misma altura de **Los Segados** pero en el margen contrario, adosada a la vía convencional actual, se dispone una vía de apartado de 750 m que sirva como punto de parada interoperable entre Escombreras y Balsicas ante la afección ocasionada a la vía de apartado actual de La Palma-Pozo Estrecho. Junto a la vía de apartado se ha previsto un edificio técnico y un pequeño andén de 5 m de anchura y 50 m de longitud. Por último, y tras pasar bajo la autovía MU-30 (cuyo paso es necesario demoler y reponer), la traza se prolonga casi tres kilómetros más, para finalmente en su pk 45+356 conectar con el **inicio del trazado de la RAF de Cartagena.**”*

Sin embargo, las inversiones programadas por ADIF en la red publicadas en 2013 prevé para después del 2018 esta conexión de alta velocidad. Mientras tanto, se limitará a colocar una tercera vía sobre el trazado actual para dar servicio a todos los trenes como medida transitoria²⁷². Esta decisión, aunque permitiría la llegada del AVE a Cartagena antes de dicha fecha, condicionaría su circulación a las limitaciones del trazado actual, con una sola línea y velocidades convencionales. Además de depender de la inauguración del tramo Monforte-Murcia, el ministerio con esta programación introduce más incertidumbre aún sobre la disponibilidad real de esta infraestructura. Corresponderá al resto de los agentes implicados insistir en su inclusión para la publicación de próximas inversiones.

4.3.1.1.2. Red Arterial Ferroviaria de la metrópoli.

Esta conexión se completa con la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Cartagena. Cuenta con un trazado de 5,9 kilómetros, que va desde el P.K. 497+500 de la actual línea convencional Chinchilla-Cartagena, hasta la estación actual. En el protocolo firmado en 2006 por las administraciones afectadas, las actuaciones más destacadas, prevén la adaptación de los accesos ferroviarios a los parámetros y servicios de alta velocidad y la remodelación de la actual estación ferroviaria de Cartagena, depresión de la playa de vías, adaptación al soterramiento del pasillo ferroviario y mejora de su accesibilidad.

²⁷² Artículo publicado en La Verdad 13/01/2014 “La línea del AVE de Levante tendrá su eslabón más débil entre Murcia y Cartagena”.

Mapa 30. Resolución DIA del EI Remodelación RAF Cartagena.

Fuente: <http://boe.es/boe/dias/2009/07/06/pdfs/BOE-A-2009-11175.pdf>

En julio de 2008, se aprobó el Estudio Informativo de la remodelación de la RAF de la ciudad de Cartagena, que elevaba a 81 millones de euros la previsión inicial, de 32 millones que recogió el protocolo, y un año después su expediente de información pública²⁷³. En abril de 2011, se adjudicó el contrato para la redacción del proyecto

²⁷³ http://www.fcmaf.es/Historicos/2009/07-27_PEIT-Levante.htm

básico de plataforma de vía de la RAF de la ciudad de Cartagena, para su adaptación a la alta velocidad²⁷⁴.

Se definía una nueva configuración de la estación con dos zonas diferenciadas: una compuesta por cuatro vías y andenes de doscientos metros de longitud, y otra zona, paralela a la anterior, con dos vías y un andén para trenes de cuatrocientos metros. El trazado según esta propuesta discurría por el mismo lugar que ocupa la línea ferroviaria actual, soterrado a lo largo 762 metros, entre la avenida del Pintor Portela y la futura prolongación de la avenida de Alfonso XIII. Para ello, era necesario proyectar una variante y una estación provisionales con el objetivo de mantener el tráfico ferroviario existente, que no se vería afectado durante la fase de obras.

Ilustración 90. Nuevo proyecto ADIF integración en Cartagena del 01/04/2013.

4.9 Corredor Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena

Integraciones urbanas

Actuaciones de Convenio

Soterramiento de la traza urbana (720m) y de la bifurcación del ramal de acceso a Escombreras, construcción nueva estación semisoterrada en dos niveles.

Nueva Propuesta de Integración (Obras ferroviarias y Muros-Losas)

Ejecutar la adecuación de la estación a los tráficos de Alta Velocidad.

El resto de actuaciones quedan en suspenso temporalmente.

Nota: La estación inicialmente prevista tenía un coste de 65,6M€. Ésta se sustituirá por la adecuación de la estación actual cuyo presupuesto estimado es de 3M€.

Pto. Convenio	62,8 M€
Pto. Actualizado	108,1 M€
Realizado	1,1 M€
Pto pendiente	3,5 M€

Resumen de los presupuestos

Total actualizado	Total propuesta
108,1 M€	4,6 M€
Ahorro: 103,5 M€

Fuente: ADIF, Nuevo Modelo de Desarrollos de los Corredores de Alta Velocidad, página 69.

En abril de 2013, como ya se ha comentado en apartado 4.1.3.-Agentes de ámbito nacional, común a las dos metrópolis de esta Tesis, ADIF a través del documento *Nuevo Modelo de Desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad*, planteó un rediseño de la RAF, para la llegada del AVE a la estación de Cartagena en superficie.

²⁷⁴ <http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=7040>

Esta propuesta, suponía para el administrador un ahorro de 103,5 millones de euros, respecto de los 108,10 millones calculados por el Estudio Informativo de 2009. Este Estudio Informativo actualizó los 62,80 millones correspondientes a ADIF, recogido en el Protocolo de 2006 (ver *Anexo III Documentos de esta Tesis*, donde se recoge este convenio, aunque incluía soterramiento de las vías). Sólo se contemplaba la entrada de la LAV en doble vía de ancho mixto en el pasillo de acceso, y adecuar la estación actual con un presupuesto estimado de 3,50 millones, que junto con los 1,1 millones ya invertidos, suponían un coste total de 4,6 millones de euros.

Mapa 31. Situación del nuevo proyecto de Estación del AVE zona Mandarache.

Fuente: Boletín Oficial del Estado de la Resolución favorable del informe de IA proyecto nueva estación ferroviaria en la ciudad de Cartagena (BOE nº 49 de fecha 26/02/2015).

Con el cambio de estación del AVE a la zona de Mandarache, aprobado por el Ministerio en octubre de 2013, y ratificado oficialmente por la sociedad Cartagena Alta Velocidad en su consejo de administración de febrero de 2014, todas estas previsiones anteriores han variado, necesitándose tanto un nuevo protocolo como una nueva Remodelación de la RAF de Cartagena, en la que actualmente se está trabajando. En cualquier caso, para la construcción de la nueva estación como trabajos previos, fue necesaria la tramitación de un documento ambiental del proyecto para una Evaluación Ambiental Simplificada.

Por ello, la DG de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, remitió el 04/04/2014 esta documentación a la DG de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, la cual tras consulta a diversos organismos y administraciones competentes, y elevar propuesta de resolución favorable a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, la obtuvo para este Informe de impacto ambiental con fecha 10/02/2015.

4.3.1.1.3. Conclusiones.

La infraestructura del corredor estudiada y que permite a la metrópoli de Cartagena, posicionarse territorialmente en relación con el resto de ciudades del mismo corredor, es el trazado definitivo del tramo Murcia-Cartagena que discurre por el Campo de Cartagena. Como ya se ha visto anteriormente, se corresponde con la opción Este, compartiendo el corredor con el actual trazado del FFCC.

Aunque no se ha producido todavía la aprobación definitiva de su Estudio Informativo, se encuentra en el último estadio de su tramitación, pendiente de la Resolución de DIA favorable. Su elección, de entre las otras dos opciones contempladas, se ha basado en criterios de economía de ejecución y de cercanía a los núcleos de población. Además, desde abril de 2013, con los Nuevos Criterios sobre los Corredores del AVE, su selección de entre las otras dos, ha posibilitado aprovechar la línea existente, aplicándole una gradualidad en las inversiones aprobadas. Electrificación y tercer carril con 112 millones de euros con horizonte 2016, y los 388 millones restantes, a partir de 2018.

Sin embargo, este tramo ha ido prolongando su proceso, desde una posición que gozaba en 2004 de igualdad con el resto de tramos del mismo corredor del AVE de Levante, hasta convertirse en el más retrasado en todos los aspectos, tanto de aprobación como de inversiones. La posible simultaneidad en la ejecución de los tramos del AVE, sólo se cumplió para la llegada a las ciudades de Albacete y Valencia, en diciembre de 2010. En el resto de tramos, se ha seguido el criterio de secuencialidad, lo que ha perjudicado claramente a Cartagena.

También por lo que respecta a los intereses regionales, las soluciones técnicas han ido cediendo, desde posiciones más favorables, hasta las actuales. Primero con la opción Oeste, pasando después por la Centro que permitía conexión con el aeropuerto de Corvera, hasta aceptar la Este, por los condicionantes ya apuntados. Entre estos condicionantes impuestos, destaca el cambio de alta velocidad a altas prestaciones, lo que en la práctica ha venido a reducir las desventajas del trazado Este, finalmente aprobado.

Todos estos avatares, han hecho que este tramo del AVE Murcia-Cartagena, sea el único del corredor de Levante del AVE que carece de aprobación definitiva, y por tanto no puede recibir ninguna inversión. Salvados estos obstáculos, la puesta en servicio de la LAV, permitirá una nueva accesibilidad de la metrópoli de Cartagena, desde las ciudades vecinas de Murcia, Elche y Alicante, con tiempos de acceso de 30', 45' y 60' respectivamente.

Ilustración 91. Llegada a la RAF de Cartagena y paradas línea cercanías Murcia-Cartagena.

Fuente: Diario La Verdad 31/01/2012, y Estudio Informativo Tramo AVE Murcia-Cartagena.

Dadas las buenas conexiones por autovía de Cartagena con Elche y Alicante, en estos dos casos puede ser menos transformador el efecto de la entrada en servicio del tramo Murcia-Cartagena, que en el caso de la metrópoli murciana. En cualquier caso, facilitará el acceso principalmente desde poblaciones del corredor más alejadas, como Albacete, Cuenca y sobre todo Madrid.

El nuevo escenario de esta conexión para la metrópoli de Cartagena, será de clara oportunidad para aprovechar su potencial turístico y atraer visitantes sobre todo de zonas interiores como Madrid, en busca de las ofertas de costa, y otras complementarias en las que se ha especializado la metrópoli. Al igual que el tramo Murcia-Alicante, el de Murcia-Cartagena, se ha definido como un enlace de los principales asentamientos urbanos del área de influencia de la metrópoli. Por tanto, presenta una gran capacidad para generar regiones urbanas discontinuas, y multiplicar las relaciones mutuas. Como

posible amenaza en estas relaciones, se cuenta la competencia de las actividades de comercio y ocio de la metrópoli, para las desarrolladas en enclaves locales menos accesibles. Respecto de la metrópoli, la nueva conexión, facilitará la visita en el día a la ciudad, desde otras que sin ella, se convertían en pernctaciones, como por ejemplo la de la población universitaria, o determinados trabajos profesionales de horarios reducidos.

Respecto al enlace con los aeropuertos de este tramo Murcia-Cartagena, no queda bien resuelto, ni con el aeropuerto de San Javier, ni con el de Corvera. La estación más cercana de Balsicas se separa unos kilómetros, a servir con autobuses lanzadera o un medio semejante. En su llegada a la ciudad de Cartagena, el cabio de estación a la zona de Mandarache, también plantea problemas de intermodalidad con la estación de autobuses actual y trenes de cercanías, bien proyectada antes de este cambio. Esta situación también requerirá unos gastos extra a las haciendas locales implicadas.

En cuanto a los flujos de movilidad, actualmente hacen el trayecto en ambos sentidos Madrid-Cartagena en FFCC a través de la variante de Camarillas 57.000 viajeros, empleando unas cinco horas en el mejor de los casos. Se trata de un flujo escaso en comparación con los del resto del corredor de Levante, por lo que podría ser el que experimentase un incremento porcentual mayor con la llegada del AVE a Cartagena, tratándose de una costa a 3h30' de Madrid, detrás de las 2h20' de Alicante y de la 1h35' de Valencia. Si en el caso de Alicante se ha multiplicado el fluyo por tres veces y media, probablemente en Cartagena podría alcanzarse ese incremento.

La RAF de la ciudad de Cartagena, completa la inserción territorial de esta metrópoli, con un diseño que ha sacado la estación de llegada a la periferia urbana, simplificando las actuaciones. Su nueva posición a unos cientos de metros de su comienzo, evita remodelar la RAF, aprovechando el trazado actual en superficie. Así el tren de alta velocidad, evitará recorrer las dos curvas que bordean el núcleo urbano antes de entrar en la ciudad. Por el contrario, duplicará estaciones al permanecer los trenes de cercanías en la estación FEVE, contigua a la existente en la actualidad.

4.3.1.2.- Modelo metropolitano cartagenero, ciudad y Estación de TAV.

4.3.1.2.1. Modelo metropolitano.

La metrópoli de Cartagena, presenta una mayor escala territorial que la de Murcia, y a su vez menor densidad y población total. Está compuesta por la ciudad principal de Cartagena y otras seis ciudades con término municipal propio: La Unión, Fuente Álamo, Torre Pacheco, Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar. A su vez, las diferencias relativas de tamaño entre la ciudad principal y el resto, son mayores que en el caso murciano. De ellas sólo dispondrá estación AVE, junto con Cartagena, la ciudad de Torre Pacheco, quedando San Javier a 10 km de la estación de Balsicas.

Esquema 6. El sistema urbano del área metropolitana de Cartagena.

Fuente: Elaboración propia a partir del Atlas Digital de las áreas urbanas de España (<http://atlas.vivienda.es/>)

Es previsible que las dos paradas intermedias de la línea AVE Murcia-Cartagena y el escaso tiempo de recorrido, contribuya a proporcionar cohesión funcional a la metrópoli, en especial por la atracción turística y empresarial que genera la comarca. En cuanto a la ciudad de La Unión, la más cercana a Cartagena, presenta una gran accesibilidad debido a la línea FEVE que las une y que se prolonga hasta la costa de Los

Nietos, heredera de la actividad minera que la originó. Esta línea de ferrocarril de vía única, no electrificada con 20 km de longitud aproximada, dispone de 14 estaciones.

Mapa 32. Huella urbana del área metropolitana de Cartagena.

Fuente: Elaboración propia a partir del Sistema de Información Territorial de la RM (www.sitmurcia.es/)

4.3.1.2.2. Modelo de la ciudad y modelo ferroviario.

La ciudad de Cartagena, presenta un modelo urbano, que se mantiene en su globalidad por la infraestructura del AVE. Tan sólo, en el entorno de la estación, se produce una mínima renovación, consistente, más que en la forma urbana, en los usos ferroviarios, tanto de la parcela elegida, como los posibles a establecer en su entorno inmediato. La escala de la actuación (sobre una parcela de pocas hectáreas, en relación con el tamaño de la ciudad), supone una incidencia puntual en el modelo urbano. Por lo tanto, se trata de un efecto puntual del modelo urbano existente.

En cuanto al modelo ferroviario, las intervenciones técnicas propuestas, suponen un escaso cambio para el mismo: no se incorporan circunvalaciones, tampoco se trasladan instalaciones (sigue permaneciendo el uso para cercanías en la estación actual de FFCC). Tan sólo se duplican estaciones y el trazado de las vías se mantiene en toda la RAF de la ciudad, excepción hecha de la bifurcación que conduce a la playa de vías de la nueva estación de Mandarache.

Se puede concluir, que esta integración goza de coherencia entre los dos modelos con grado de transformación puntual en el conjunto de la ciudad caracterizando la

actuación en el caso de la ciudad de Cartagena, en la misma tipología de otras ciudades de similares características, que ya tienen acabada su integración como son Málaga y Lleida, o bien otras que se encuentran en ello, como las de Logroño y Gijón. No obstante, se puede considerar en esta comparativa, que Cartagena es de todos los ejemplos, las que menos ve alterados sus modelos ferroviario y urbano.

4.3.1.2.3. Modalidad de intervención y estación de TAV.

La operación urbanística de integración urbana de la AVF en Cartagena, tras el cambio de ubicación a Mandarache, ha pasado de proyecto operación compleja a la de monumento edificio emblemático. A pesar del complejo programa que suele desarrollar una estación AVE, y sus necesidades de superficie, su escala es la de parcela-edificación, si bien podría llamársela macro-parcela. Por sus características funcionales y la modernidad asociada a esta tecnología de la alta velocidad, sin duda podrá considerarse a la estación cuando esté construida, como un edificio emblemático, y vendrá también a hacer o renovar la ciudad, activando el proceso de edificación en su zona, actualmente con escasos edificios (ninguno dentro del plan parcial al que pertenece).

Esta operación singular, ejecutable sin la necesidad de un proyecto complejo (el único trámite previo al proyecto, será un documento simplificado de evaluación ambiental) plantea la ventaja de que, al no estar edificada la zona donde se localiza, y la contigua presenta un centro comercial reciente (el centro comercial Mandarache), no existe el riesgo de que se convierta en un elemento que ignore la historia del lugar, y se convierta en exógeno, deviniendo en el *gran artefacto que creará un nuevo entorno más que integrarse en él* ²⁷⁵ y tanto critica BORJA. Al contrario, podrá ser un elemento que marque estilo con su imagen, condicionando la resolución de los futuros edificios que se implanten en la trama urbana de esta zona de borde urbano.

En el caso del proyecto de integración de AVE de Cartagena, su correspondencia con las tipologías definidas por PETERS y NOVY es mucho más clara que el caso de la ciudad de Murcia. Aunque Cartagena cuenta como ciudad, con más de 100.000 habitantes, el segundo requisito de costo del proyecto superior a 100 millones de euros no se cumple, por lo que no puede clasificarse como Mega proyecto TSAD. En cualquier caso, aun sin este calificativo de “mega”, estaríamos ante un *Proyecto de desarrollo de infraestructuras* y función de la estación como nodo de transportes. Su implementación responde a la construcción de las nuevas LAV, en línea con los objetivos marcados por la UE, para desarrollar la red de ferrocarril de alta velocidad Transeuropea, como ya ha sucedido en tantas ciudades europeas y españolas, en este caso con un edificio de nueva planta.

²⁷⁵ BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*. Madrid, 2003, pág. 77.

4.3.1.2.4. Planeamiento municipal y estación AVF.

El PGMO del término municipal de Cartagena, inició su revisión en el año 2005 con la aprobación de su Avance de planeamiento, y en diciembre de 2011, recibió su aprobación definitiva parcial. En este proceso de tramitación se planteó la necesidad de redefinir la actuación urbanística de la Estación AVE de Cartagena, para dotarla de mayor edificabilidad, pero al estar avanzado el PGMO, se aprobó provisionalmente la Modificación puntual nº 134 “Estación de Ferrocarril de Cartagena”, en marzo de 2011. Finalmente, al paralizarse su tramitación en julio de ese año, (ver Anexo de Documentación de esta Tesis) y cambiar la postura del Ayuntamiento sobre la ubicación en 2013, fue desechada.

La nueva localización de la estación AVE en la zona de Mandarache, recibe su ordenación del Plan Parcial *Unidad Urbanística CC1 Cartagena Centro*, (uno de los dos sectores en que el PAU CC1 dividió su ámbito de actuación). Su plan fue aprobado definitivamente en diciembre de 2006, y por tanto su ordenación fue recogida en la revisión del PGMO de Cartagena aludida. Respecto de su posición, se observa que aunque resulta más alejada del Centro histórico y en suelo a desarrollar, por la forma urbana de la ciudad, permite el contacto con los barrios del norte y oeste.

Mapa 33. Tratamiento de la zona de la Estación AVE en el PGMO de Cartagena.

Fuente: PGMO Ayuntamiento de Cartagena.

La alcaldía de Cartagena, ha defendido que la decisión de escoger la zona de Mandarache como alternativa a la nueva estación no es aleatoria, sino que se ha elegido ese emplazamiento después de detallados estudios sobre población, área de influencia, acceso a comunicaciones. Su vicealcalde destacó que *tras esos estudios, se concluyó que la ciudad gana con la nueva estación en centralidad, respecto a la comarca (municipios del entorno) y respecto a los barrios y diputaciones, y accesibilidad. Los datos nos dicen que la nueva propuesta abarca un 20% más de población que la actual estación. Hablamos de 140.496 habitantes en la estación actual frente a 168.300 habitantes en la nueva propuesta. Por tanto, con la estación en Mandarache el AVE, estará más cerca de los cartageneros*²⁷⁶.

Analizada su relación con los ejes urbanos, todas las grandes avenidas de la ciudad tiene una conexión rápida con la nueva propuesta: Alameda de San Antón, paseo de Alfonso XIII, Jorge Juan, Ángel Bruna. También está conectada a través del acceso norte con la autovía Murcia-Madrid, autopista Cartagena-Vera y autopista Cartagena-Alicante.

Mapa 34. Aparcamientos disuasorios ciudad de Cartagena para grandes eventos.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena (http://www.cartagena.es/archivos/138-34436-IMP_FOTO/Mapa%20aparcamientos%20concierto%20de%20la%20MTV.jpg)

²⁷⁶ Declaraciones de José Cabezas, Vicealcalde de Cartagena en comparecencia ante los medios recogida en nota de prensa de “Populares de Cartagena” publicada el 27/03/2014.

La ciudad de Cartagena, no tiene realizado su Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS), por lo que no se puede analizar el tratamiento previsto por el Ayuntamiento a corto, medio y largo plazo en relación con los transportes públicos y su influencia en la nueva estación AVE. No obstante, sí que se puede adelantar que será necesario replantear el transporte urbano, pues la presencia de dos estaciones de tren en la ciudad (en la actual también se encuentra la estación de autobuses) con una distancia de caso 2 kilómetros entre ambas, lo requerirá.

La ciudad de Cartagena dispone de varios emplazamientos con grandes bolsas de aparcamiento y avenidas principales con importante dotación de plazas. Con ocasión de diferentes eventos se ha realizado un estudio de los mismos, como por ejemplo, el realizado para el Concierto *MTV Murcia Night 2009* que tuvo lugar en esta ciudad (ver mapa anterior) contabilizándose más de 10.000 plazas ofertadas.

En cuanto a los aparcamientos más inmediatos, destaca el del centro comercial Mandarache, situado en frente de la parcela de la nueva estación AVE. Además, el proyecto de nueva estación incorporará una zona importante en su extremo norte conectada con la Ad. Víctor Beltri, lo que facilitará su rápido acceso, y el plan parcial donde se encuentra ubicada la parcela, al ser de reciente redacción, también garantizará un buen número de aparcamiento públicos dispuestos en los viales interiores.

Ilustración 92. Vista aérea Centro Comercial Mandarache y parcela nueva estación AVE.

Fuente: Portal goolzoom.com

Si el nuevo centro comercial Mandarache ya hace notar el cambio de los flujos de desplazamiento urbanos y metropolitanos a este enclave, la inauguración de la nueva estación AVE incrementará este proceso permitiendo la multifuncionalidad urbanísticamente siempre deseable. Se creará intensamente una nueva centralidad en la periferia de la ciudad de Cartagena, debiendo *corresponder a los comportamientos sociales que puedan asumir más o menos los valores de la centralidad*²⁷⁷.

Si la percepción de la ciudad, tanto en su acceso viario como ferroviario está actualmente condicionado por una mala solución como es el paso aéreo de conexión con la autovía, esta nueva actuación de integración ferroviaria, permite una nueva visualización de la misma a los usuarios del AVE. La aproximación, resulta más adecuada por su progresividad, y los recorridos que ofrece al visitante parecen más lógicos, desde la Cartagena más contemporánea, pasando por el ensanche, hasta la histórica y su puerto.

²⁷⁷ BORJA, Jordi. *La ciudad conquistada*. Madrid, 2003, pág. 80.

4.3.1.3.- Características Técnicas de la Estación de TAV de Cartagena.

4.3.1.3.1. La estación del AVE prevista en el Protocolo de 2006.

Esta estación, fue incluida como parte de los objetivos urbanísticos que incluía el protocolo firmado en 2006, por las tres administraciones públicas intervinientes²⁷⁸, junto con la supresión del paso elevado de la Avd. Alfonso XIII y el soterramiento del tramo final de las vías. Consistía en una remodelación de la actual estación de FFCC de la ciudad, para albergar a la vez los servicios de trenes convencionales, con los de cercanías y la alta velocidad. Como se describe en apartado de esta Tesis 4.3.2.- *Características Organizativas del proceso en la metrópoli de Cartagena*, esta fue la estación de AVE, prevista hasta el año 2013 en el que se decidió cambiar su ubicación a la zona de Mandarache, pasando a disponer la ciudad de dos estaciones diferentes.

Ilustración 93. Relación con el entorno de la estación inicial AVE de Cartagena.

Fuente: Modificación Puntual PGMO nº134. Estación de Ferrocarril.

²⁷⁸ Dicho protocolo por el que también fue creada la sociedad Cartagena Alta Velocidad, fue publicado en el BORM el 22/06/2006, y se encuentra recogido en apartado de esta Tesis IV Anexo de Documentos.

La estructura de la remodelación de la estación actual, contemplaba unos andenes soterrados de 400 metros de longitud, con dos vías para la alta velocidad, y una playa de vías en superficie de 200 metros de longitud, compuesta por dos andenes y cuatro vías para los trenes de cercanías y convencionales. Mientras los primeros quedarían en la zona sur, exterior al edificio actual y a la misma cota de depresión del túnel y el tramo soterrado, los segundos ascenderían a superficie hasta los dos andenes a cielo abierto con la posición central respecto al edificio de la estación que actualmente ocupan las vías.

Ilustración 94. Disposición de la estación inicial AVE de Cartagena.

Fuente: elaboración del autor.

El plan parcial residencial, donde se ubica la nueva estación resultante del cambio en 2013 a la zona de Mandarache, con cerca de 6.000 viviendas, está recorrido por las vías del FFCC en su aproximación a la ciudad. Dispone de amplias parcelas de sistemas generales de zonas verdes, y una de equipamientos denominada SGEC 088 (destinada inicialmente a la ciudad de la Justicia), por lo que reunía buenas condiciones para la nueva estación, con la ventaja de que toda la ordenación ya estaba incorporada al PGMO.

[illegible]

Esta parcela con una forma pentagonal irregular, mantiene uno de sus frentes a la avenida de su acceso (carece de nombre aún, aunque en la ordenación del plan parcial consta como SGCO 147.2). Su otro frente contiguo con el anterior, y orientado al oeste está separado de la Avd. Víctor Beltri por unas zonas verdes lineales que acompañan este tramo de dicha avenida confiriéndole la presencia de un bulevar. Su frente norte, linda parcialmente con una parcela de aparcamientos, y en la parte restante, consta como zona verde. Por último, los otros dos linderos orientados a este, presentan todo su frente a zonas verdes.

No se dispone aún de mayor información acerca de la futura estación, sobre sus características técnicas básicas, así como la configuración de sus espacios públicos y

entorno propio inmediato. La única idea comunicada por ADIF, es un borrador de anteproyecto con localización de las funciones principales. Según el mismo, se ha dispuesto una zona de andenes tangencial por el Este finalizada con el edificio terminal que tendrá una disposición el “L” siendo el ala perpendicular a la avenida de su acceso la más representativa. Esta decisión obedece a la localización de una zona de reserva (en color magenta en la imagen siguiente) sobre la que el edificio recibe las mejores visuales. Probablemente esta zona de aproximación pase a ser un gran espacio público que dé realce al edificio y que junto con el espacio contiguo de los aparcamientos, potencie su presencia.

Ilustración 95. Ideas básicas nueva proyecto Estación AVE zona Mandarache.

3. Desarrollo de los trabajos

3.2. Fases

- Trabajos Previos
 - Documento para la evaluación de impacto ambiental simplificada
 - Cartografía
 - Campaña geotécnica
- Estudio Funcional
- Proyecto Básico
- Proyecto Constructivo

@ViCe_CT

ViCe

Fuente: Presentación de ADIF.

De nuevo, al igual que en el caso de la actuación en la ciudad de Murcia, (reconociendo la diferente escala de cada una) se comprueba como el espacio público es una estrategia urbana, utilizada por el urbanismo actual, para presentar la renovación de las ciudades. Es una herramienta indispensable para hacer ciudad, dentro de la ciudad, con valores funcionales, culturales, y cívico-políticos, cualificador de su entorno físico y social.

Al desarrollarse todo el proyecto en superficie, se puede ver mejor el esquema habitual de las estaciones de FFCC no pasantes (con finalización de vías en los andenes dispuestos): espacio público previo-edificio-zona de andenes. Sin embargo se observa como aportación específica, la anexión lateral de un cuerpo al edificio de viajeros por el que presumiblemente se producirá el acceso.

4.3.1.3.3. La estación del AVE y el desarrollo sostenible.

También en la estación de Cartagena, los condicionantes económicos manifestados en retrasos sobre la fecha de su construcción y recortes presupuestarios, han ejercido una influencia negativa en la intermodalidad. En este caso, los retrasos de mayor envergadura que en Murcia estaban propiciados por el proceso más tardío de tramitación del tramo de LAV Murcia-Cartagena.

Esta situación, unida a los nuevos criterios del Ministerio para el desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad, que determinaba importantes recortes presupuestarios para Cartagena, desencadenó la entrada en juego de un tercer factor técnico muy decisivo para la intermodalidad, como fue el paso de una estación central (con estación de trenes de vía estrecha para cercanías FEVE y estación de autobuses contiguas), a una estación en posición periférica.

Además de estas razones que perjudican el desarrollo sostenible por incidir negativamente en la intermodalidad, la estación periférica plantea un consumo de suelo que potenciará, a medio plazo, la extensión de la huella urbana de Cartagena, al irse consolidando las edificaciones del PP CC1, en vez de crear ciudad en zonas centrales, completando sus vacíos interiores. Así la presión urbanizadora se traslada de zonas deterioradas y necesitadas de renovación incluido el edificio histórico protegido de la estación de viajeros, al entorno urbano de Cartagena.

Descartada finalmente la posibilidad de asociar la llegada del AVE a Cartagena, con operaciones inmobiliarias de renovación urbana, la nueva estación pasará a ser enjuiciada exclusivamente por su análisis, como elemento infraestructural, en el que parte con la desventaja de la problemática intermodalidad. Centrándonos en la eficacia del tráfico ferroviario regional (o convencional) y de alta velocidad, a priori no se puede hacer una comparativa entre las dos soluciones de estación.

Las cuatro vías comerciales, de llegada convencionales, para trenes convencionales de ancho ibérico, distribuidas en dos andenes, más el andén con dos vías soterrado a otra cota para la alta velocidad, reflejadas en esquemas de la estación por la sociedad Cartagena Alta Velocidad, correspondientes al proyecto abandonado (ver apartado de esta Tesis *La estación del AVE prevista en el Protocolo de 2006*), no están todavía definidas en Proyecto Básico alguno de la estación de Mandarache, pues sólo cuenta con unas ideas básicas previas. De igual modo, no es posible comparativa con la situación actual de cuatro andenes distribuidos en dos andenes. De repetirse este esquema, no resultaría mejor que el proyecto de estación central y seguramente se perjudicaría la operatividad, al convivir los dos sistemas de trenes.

En esta zona de Mandarache, que ocupa la parcela de la estación, y según el documento ambiental de la misma, están cercanos al ámbito de la estación 6

yacimientos arqueológicos, 3 elementos etnológicos (molinos declarados BIC²⁷⁹) y 8 elementos arquitectónicos protegidos. Ninguno de ellos se verá afectado por la propuesta de nueva ubicación de la estación. Su afección por tanto será nula. Se localiza en el siguiente mapa todos estos elementos.

Mapa 36. Elementos patrimonio entorno Estación AVE Mandarache de Cartagena.

Fuente: Documento Ambiental Nueva Estación Cartagena (Ministerio de Fomento).

El cambio de ubicación de la estación de AVE a esta zona de Mandarache ha
convertido en totalmente innecesaria la demolición de una nave de talleres, situada en

²⁷⁹ Se han detectado a más de 500 metros del ámbito de estudio tres molinos de viento. La Dirección General de la Consejería de Cultura y Deportes de la región de Murcia indica que, de acuerdo a la ley 4/2007, de 16 de marzo, del Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, tienen consideración de bienes de interés cultural, con categoría de monumentos, por lo que se deberán respetar los tres molinos y su entorno de protección. Para ello se deberán tomar las medidas preventivas necesarias.

las inmediaciones de la actual estación de FFCC de Cartagena y que estaba declarada Bien de Interés Cultural.

Aunque sea de modo indirecto, y ocasionado por el anterior proyecto de integración acordado con el Protocolo de 2006, sí que hay que mencionar esta repercusión negativa de la actuación. Esto supone una ocasión perdida para el Barrio de la Estación actual, el que primeramente se presenta en la visita a Cartagena por la autovía.

También y por el mismo motivo de cambio de ubicación, se mantiene la actual configuración viaria de acceso a Cartagena desde la Autovía. Como se aprecia en la anterior imagen, está construida como viaducto para salvar el paso inferior de la RAF de la ciudad hasta la posición de la actual estación de FFCC, suponiendo funcionalmente una brusca entrada en la ciudad sin transición alguna, para el paisaje urbano, una pésima solución, conceptualmente un error y la perpetuación de una agresión a la cultura urbanística. Al menos los visitantes que accedan a la ciudad desde la AVF, no tendrán que retener esta mala imagen de Cartagena.

Ilustración 96. Demolición nave ferroviaria protegida Estación FFCC.

Fuente: Portal skyscrapercity.com

(http://3.bp.blogspot.com/_O0UAVXJ1B7w/TCdCkEtI1vI/AAAAAAAAAH8/CXa2i6gojtI/s1600/detalle_nave1.jpg)

4.3.1.4.- Proyectos de dinamización asociados a la llegada del AVE a Cartagena.

La ciudad de Cartagena, ha ido transformando su economía urbana, que estaba estrechamente relacionada con la industria (Refinería de Escombreras, Puerto militar, de mercancías, Astilleros militares, etc.), para ir potenciando otros sectores más diversos y que realcen su rica herencia cultural. Este nuevo enfoque de ciudad con atractivos para su visita cultural, ha permitido distintos proyectos que reclaman para su desarrollo buenas conexiones con las redes de transporte nacional e internacional. Es por ello que la llegada del AVE a la Ciudad de Cartagena, cuenta con **proyectos turísticos** previos, que en conjunción con la infraestructura, permitirán un desarrollo local importante.

4.3.1.4.1. Proyectos relacionados con el Turismo Cultural y AVE.

En el año 2001, se creó el Consorcio *Cartagena Puerto de Culturas* integrado por la administración regional, la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento, la Confederación de Empresarios de Cartagena, la Cámara de Comercio y la Universidad Politécnica, para gestionar los yacimientos arqueológicos y centros de interpretación de la ciudad²⁸⁰. Un primer grupo de proyectos está compuesto por **grandes inversiones de la ciudad en Patrimonio**: una red museística de la ciudad, y la peatonalización de las calles del centro histórico.

Actualmente, son diez los museos abiertos con que cuenta Cartagena. Los más conocidos son el Museo del Teatro Romano de Cartagena, y el Museo Nacional de Arqueología Subacuática “ARQUA”. Otros más tradicionales de la ciudad son el Museo Histórico Militar y el Museo Naval. También cuenta con el Museo Arqueológico, El Etnográfico del Campo de Cartagena, el Museo Conde Oliver, el Museo Regional de Arte Moderno (MURAM), el Museo del Vidrio de Santa Lucía y el Refugio-Museo de la Guerra Civil.

Respecto del Museo del Teatro Romano, sus trabajos de restauración del edificio teatral se emprendieron en 1990. Se compone de un complejo de varios edificios (algunos ya existentes como el Palacio Riquelme y la Iglesia de Santa María la Vieja), en los que el arquitecto Rafael Moneo dispuso el programa de conservación y exposición. Inaugurado en julio de 2008, es líder de la Región de Murcia en visitas, con unos 136.000 turistas en 2011, de los que un 42% fueron ciudadanos extranjeros, y es uno de los más visitados a nivel nacional. En 2013, la cifra se elevó a los 145.000 visitantes. Entre los visitantes nacionales de otras provincias, destacan los de Madrid,

²⁸⁰ El consorcio *Cartagena Puerto de Culturas*, debido a su gestión integral y multidisciplinar del patrimonio se sitúa como la “marca turística de la ciudad”, y según su portal web <http://www.cartagenapuertodeculturas.com>, su naturaleza es de sociedad privada de capital público. Hasta el año 2010 había realizado en la ciudad inversiones por valor de 15 millones de euros.

Comunidad Valenciana, Andalucía y Cataluña, lo que viene a confirmar la conveniencia de disponer de una conexión AVE de la ciudad con el resto del territorio español.

Ilustración 97. Oferta museística Ciudad de Cartagena: Teatro Romano y ARQUA.

Fuente: Museos de la ciudad (http://www.teatroromanocartagena.org/files/47-126-IMG_IMAGEN1/img_la_exposicion_6.jpg y <http://museoarqua.mcu.es/web/uploads/imagenes/01edificio.jpg>).

En cuanto al segundo museo, el Museo Nacional de Arqueología Subacuática “ARQUA” situado en el Paseo del Muelle Alfonso XII, recoge los resultados del intenso programa de prospecciones sistemáticas de la costa que realizaron a partir de 1982, el Museo Nacional de Arqueología Marítima, y el Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas, en especial hallazgos de pecios de origen fenicio en la costa de Mazarrón.

Proyectado por el arquitecto Guillermo Vázquez Consuegra, el edificio del Museo fue inaugurado en noviembre de 2008, y es sede del Observatorio Permanente del Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático. Tras el hallazgo del naufragio de la Fragata Nuestra Señora de las Mercedes, en costas andaluzas, la recuperación de su tesoro de monedas y objetos de gran valor, y su devolución a España por acuerdo de los tribunales, ha sido finalmente este Museo el encargado de albergar el tesoro de la fragata.

Concluida la restauración de las 35.000 monedas, dispone de una exposición permanente de 8.000 de las mismas y otros objetos inaugurada en junio de 2014, mientras otra porción itinerante viajará a otros museos nacionales y de países de Iberoamérica. Esta exposición propia del museo hace que Cartagena sea la sede permanente del Tesoro de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes, otorgándole a la ciudad un atractivo tanto cultural, como turístico sin precedentes.

A estos espacios expositivos, se ha unido el Parque Arqueológico del Molinete, con una extensión de 25.000 m², donde se encuentran las excavaciones del Foro Romano. Mediante un convenio firmado entre el Ayuntamiento y la empresa Repsol, hay comprometidos 4 millones de euros en tres anualidades para los trabajos arqueológicos y su conjunto urbanístico. La intervención acometida en esta manzana, abierta al público con el nombre de *Barrio del Foro Romano*, fue merecedora del Premio Nacional de Restauración y Conservación de Bienes Culturales 2012.

Una iniciativa de la ciudad que se inició en 2009 es la conocida como *Ruta de los Museos*. Este evento, que se celebra en mayo, consiste en un conjunto de actividades nocturnas, incluyendo apertura de museos y salas de exposiciones, junto con rutas guiadas por la ciudad. En su quinta edición celebrada el año pasado, participaron 17 museos, trece rutas, y diversos conciertos en un programa de 16 horas, con un total de 63.000 visitantes.

Ilustración 98. Peatonalización calles Carmen y Plaza Ayuntamiento de la Ciudad de Cartagena.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena

(http://www.cartagena.es/frontend/ayuntamiento/Detalle_Obras/_us2maeQyxpe2OTziba2CAL7a77hDOPzwGpgoItSEK3bx2uJcSNu0Tg).

La **peatonalización de calles y plazas del Centro Histórico de Cartagena** junto con la creación de aparcamientos subterráneos, es otro factor que potencia el turismo. Por un lado, renovando la imagen de la ciudad, haciéndola más dispuesta para el paso. Por otra, se potencian itinerarios peatonales que comunican los centros de atracción turística, como entre otros los museos mencionados. A la vez, permiten la proliferación de comercios, y hostelería.

Entre los primeros que se acometieron, destaca el eje Calle Carmen-Plaza del Ayuntamiento, así como los aparcamientos subterráneos de Plaza del Par, y Plaza de España, permitiendo un uso más peatonal de estas plazas. Entre las últimas actuaciones, en febrero de 2014, se ha remodelado la Avd. América, con un aparcamiento subterráneo, situada junto a la actual estación de ferrocarril, con una inversión de 3,8 millones de euros.

Ilustración 99. Remodelada Avd. De América de Cartagena con estación FFCC actual.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena

(http://www.cartagena.es/frontend/ayuntamiento/Detalle_Obras/_us2maeQyxpcSQSxfVs_qFbSw4fikuwPUzpLPIA8IDFn8sciLELM4Aw).

Un segundo grupo de proyectos, están relacionados con los **nuevos equipamientos estructurales para la ciudad**. Así por ejemplo, para potenciar la intermodalidad con el ferrocarril, la ciudad de Cartagena construyó su nueva estación de autobuses. Situada en la Avenida Trovero Marín, junto a la estación actual de ADIF fue inaugurada en mayo de 1995, concentrando en esta terminal todos los servicios que se encontraban dispersos por la ciudad. Esta vecindad, permite que aunque sean dos edificios distintos, se pueda fácilmente cambiar de un medio de transporte a otro.

4.3.1.4.2. Proyectos relacionados con el Turismo de Congresos y AVE.

Otro equipamiento, que está potenciando el **Turismo de Congresos**, es la creación del Auditorio de El Batel, en el Cantil del Muelle, abriendo nuevas oportunidades en el turismo especializado. Inaugurado en marzo de 2012, cuenta con 17.000 metros cuadrados de superficie, un aforo total de 2.800 espectadores y supuso una inversión de 57,80 millones de euros, financiados por la Comunidad Autónoma y la Corporación Local.

Está compuesto por un auditorio principal con capacidad para 1.400 espectadores, con todos los recursos necesarios para el desarrollo de actividades congresuales y culturales en la programación de grandes espectáculos. Se complementa con sala secundaria para 450 espectadores, y siete salas multiusos, para una capacidad global de 700 personas, y espacio expositivo de 600 metros cuadrados.

Ilustración 100. Auditorio El Batel de Cartagena.

Fuente: (<http://auditorioelbatel.es/el-palacio/el-edificio.html>).

El Auditorio y Palacio de Congresos, es actualmente miembro de varias entidades vinculadas a la actividad congresual, como la *Oficina de Congresos de Cartagena* y *Meeting Professionals International*. Esta capacidad para eventos de esta naturaleza, se puede ver impulsada con la apertura del Aeropuerto internacional de Corvera, y la llegada de la Alta Velocidad Ferroviaria a la ciudad de Cartagena. Hay que tener en cuenta que la crisis económica, no está afectando al interés de los profesionales por celebrar sus congresos y reuniones en nuestro país. Además, *el turista de congresos, en un 90% vuelve a visitar destinos que ha conocido con ocasión de su trabajo*²⁸¹. España es actualmente la tercera potencia mundial, tras Estados Unidos y

²⁸¹ De acuerdo con información publicada por Europa Press el 22/04/2014 titulada “PP afirma que la crisis no está afectando al interés por celebrar congresos y reuniones en España” la Senadora del PP por Murcia María José Nicolás realizó estas declaraciones con motivo de su reunión con responsables de la Oficina de Congresos de Cartagena.

Alemania, como organizadores de congresos, alcanzando un 25% sus reuniones internacionales, y desde 2012, es el destino preferido para los organizadores de congresos alemanes.

4.3.1.4.3. Proyectos relacionados con el Turismo Festivo y de Festivales y AVE.

En el **Turismo Festivo** de la ciudad, cabe destacar sus fiestas de Semana Santa y las estivales. Como ya se ha apuntado en el caso de la ciudad de Murcia tratado en el apartado 4.2.1.4 *Proyectos de dinamización asociados a la metrópoli de Murcia*, se puede estimar que Cartagena recibe en Semana Santa un 30% del total de visitantes extranjeros a la Región de Murcia. Esto supuso el año 2013, unos 22.000 visitantes, con unos gastos en la ciudad de 22 millones de euros. A esta afluencia extranjera hay que añadir el turismo nacional de otras regiones.

En cuanto al período estival, es cuando tiene lugar el **Turismo de Festivales**. El *Festival Internacional La Mar de Músicas*, se celebra anualmente en Cartagena a mediados del mes de julio, desde su creación en el año 1994. Con un país invitado en cada certamen, se desarrolla con actividades musicales, de cine, arte, literatura, y teatro en diferentes sedes de la ciudad, con una duración de casi 20 días.

Un segundo evento anual celebrado en la segunda semana del mes de agosto, es el *Festival del Cante de las Minas*, de la vecina ciudad de La Unión, declarado de Interés Turístico Internacional. Se trata del festival de flamenco, más famoso del mundo. Situado a pocos kilómetros de distancia de la ciudad de Cartagena, cuenta con 54 años de existencia desde su inicio en 1961, lo que le ha otorgado un gran prestigio en sus trofeos conocidos como lámparas mineras, participantes y acogida en los medios de comunicación. Apoyado desde la Fundación Cante de las Minas, y en colaboración con el Ministerio de Asuntos Exteriores, está acometiendo un proyecto de internacionalización a través de *Las Minas Flamenco Tour*. Constituye el único certamen de flamenco que ostenta la condición de imagen oficial de Marca España.

Un poco más alejado que la anterior ciudad, pero con la futura parada de AVE de Balsicas, San Javier, ofrece también bastante atracción de turismo de festival gracias a su *Festival Internacional de Jazz*, así como a su *Festival de Teatro, Música y Danza y Leyendas del Rock*. El primero de ellos, se celebra desde 1998, está declarado de Interés Turístico Regional y se celebra durante el mes de julio. Gracias a la calidad de sus participantes, tiene una gran repercusión nacional e internacional. El conjunto de asistentes a los tres festivales supera las 40.000 personas, y según estudios²⁸² las ediciones de 2010 de los tres festivales supusieron un impacto de 5 millones de euros.

Estos tres festivales, Cante de las Minas, La Mar de Músicas, Jazz de San Javier, junto con el SOS 4.8 tendrán un desarrollo a través de una marca común, y una

²⁸² Realizado por Consultores CSA, según el Ayuntamiento de San Javier publicado en su página web.

estrategia conjunta para promocionar y difundir Murcia a nivel europeo. Esta iniciativa, fue debatida en una reunión tenida en La Unión en mayo de 2014, con la asistencia de Valcárcel, el consejero de cultura y los alcaldes de San Javier, Cartagena y La Unión²⁸³.

Todos estos datos sobre la internacionalidad del turismo festivo en Cartagena, permiten plantear esta relación, como un proyecto urbano y metropolitano existente de sinergia mutua con la nueva infraestructura del AVE. Así, podrán elegir este medio de transporte, tanto los turistas nacionales desde su ciudad de origen, como los internacionales desde el aeropuerto elegido, ya sea el actualmente en funcionamiento de San Javier, el futuro de Corvera u otros más lejanos, pero que contarán con AVE, como el de El Altet de Alicante.

4.3.1.4.4. Proyectos relacionados con el Turismo de Cruceros y AVE.

El Turismo de Cruceros. Un tercer grupo de proyectos turísticos que aprovechan recursos de los anteriores, y que sin duda estará potenciado por infraestructuras como la del AVE, son los que surgirán con el *proyecto de interés Regional Cartagena Puerto Home* para los viajes de Cruceros por el Mediterráneo. Consiste en que Cartagena deje de ser puerto de escalas para los cruceros y se convierta en puerto base de inicio y de término para los mismos.

Ilustración 101. Cruceros atracados en los muelles del Puerto de Cartagena.

Fuente: Portal de Logística (<http://www.cadenadesuministro.es/wp-content/uploads/2011/06/Cruceros-en-el-puerto-de-Cartagena.jpg>).

²⁸³ Información publicada por la agencia EFE el 11/05/2014 titulada “Los grandes festivales regionales se unirán en una marca para potenciar la difusión de Murcia a nivel europeo”.

Con el encuentro que mantuvieron la alcaldesa y el presidente autonómico el 18/09/2012, acordaron dar inicio a este proyecto con la categoría de regional²⁸⁴, ya que demanda para Cartagena unos requisitos que involucren a las dos administraciones: un aeropuerto regional, con capacidad para atraer vuelos internacionales, un puerto con dique para cruceros, una ciudad de claro atractivo turístico, y eventos culturales para los cruceristas.

Según estudio reciente²⁸⁵, la competitividad de un puerto base, incluye las características físicas del puerto y su entorno inmediato, servicio al buque y cruceristas, y disponibilidad anual. Sin embargo, según el mismo estudio, *la integración de los puertos de cruceros en el transporte multimodal fue otro factor identificado que influye en el atractivo del puerto. Esa interoperatividad entre distintos modos de transporte es de crucial importancia para las compañías de cruceros, así como su accesibilidad hacia y desde otros destinos nacionales e internacionales.*

De entre las decisiones de la citada reunión, se encargó un estudio para evaluar las posibilidades, ventajas y requisitos necesarios para convertirse en puerto base de cruceros. Gracias a este interés regional El *Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020* contempla la puesta en marcha de un *Puerto Home* en la dársena de Cartagena. Este proyecto de hacerse realidad, tendría una repercusión muy importante en la economía de la ciudad, pues son visitantes con poder adquisitivo medio alto y que demandan plazas hoteleras, transportes, alquiler de vehículos y demás servicios relacionados con el turismo.

El hecho de pasar de puerto de escala, a puerto home, incrementaría el impacto económico de los cruceros, dado que a las compras propias de los cruceristas y tripulantes en la ciudad portuaria, se debe añadir los gastos asociados a las actividades de alojamiento en la noche de salida y/o llegada, el gasto en restauración y ocio, y otros gastos relativos al propio buque en la preparación de su aprovisionamiento, reparaciones, o el acondicionamiento para el viaje.

El puerto de Cartagena es el décimo nacional en volumen de pasajeros de cruceros, detrás de Barcelona, Baleares, Bahía de Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas, Valencia, Málaga, Vigo, y A Coruña. Sin embargo, mientras alguno de estos puertos experimentó descensos, Cartagena es el que más incremento porcentual experimentó en los siete primeros meses de 2013²⁸⁶ con un 76%. En Cruceros mediterráneos es el quinto puerto nacional, aunque muy distante del volumen de Barcelona con 2,4 millones y Baleares con 1,3 millones del año anterior.

²⁸⁴ Información publicada en diario La Verdad el 18/02/2012 titulada “Valcárcel y Barreiro impulsan el proyecto Cartagena Puerto Home”.

²⁸⁵ Lekakou, Pallis y Vaggelas (2009).

²⁸⁶ Información aportada por el Diario La Verdad digital, en fecha 18/09/2013 titulado “El Puerto de Cartagena incrementa un 76% el número de cruceristas”.

Tabla 17. Evolución del tráfico de pasajeros de cruceros en puertos españoles 2011-2012.

El tráfico de pasajeros de crucero, en los años 2011 y 2012, ha sido el siguiente		Passengers traffic cruiser, was as follows in the years 2011 and 2012:	
	MILES DE PASAJEROS THOUSAND OF PASSENGERS		% DE VARIACIÓN VARIATION %
	2011	2012	
Barcelona	2.657	2.409	-9,36
Baleares	1.609	1.298	-19,34
Sta. Cruz de Tenerife	828	886	8,92
Las Palmas	771	833	7,99
Málaga	639	652	1,98
Valencia	378	480	26,89
Bahía de Cádiz	377	334	-11,44
Vigo	254	240	-5,24
A Coruña	129	141	9,59
Cartagena	88	84	-4,73
Alicante	108	79	-27,31
Bilbao	77	66	-14,80
Restantes puertos / Remaining ports	104	96	-7,28
TOTAL	8.020	7.697	-5,28

Fuente: Puertos del Estado

(http://www.puertos.es/sites/default/files/anuario_estadistico2012/archivos_internos/contenidos/04/0413.html).

Descontados los puertos insulares, que no pueden tener AVE por este motivo, el resto de puertos mediterráneos punteros en cruceros, cuentan con estación AVE, como son Barcelona, Valencia y Málaga, precisamente ciudades españolas Puerto Home. Incluso Alicante que es el undécimo puerto crucerístico, y por tanto está detrás del puesto de Cartagena, cuenta con estación AVE desde junio de 2013. Este año fue particularmente malo para los alicantinos, que dejaron de ser puerto base tras intentarlo en 2007 y entre 2009 y 2012²⁸⁷, aunque se espera que en 2014 con el AVE y una nueva gestión de su muelle de cruceros consiga mejores resultados. En cuanto a los puertos peninsulares atlánticos, Cádiz, Vigo y A Coruña, están inmersos en el proceso de llegada del AVE, lo que demuestra la influencia de esta relación.

En la anterior tabla puede observarse los efectos de la llegada del AVE a la ciudad de Valencia (en diciembre de 2010 y que fue progresivamente captando viajeros en sus dos primeros años) sobre los pasajeros de cruceros en su puerto. Mientras en 2011 fueron 378.000 cruceristas, el año siguiente experimentaron un aumento del 28,89% con 480.000 viajeros, y en 2013 tuvieron 470.000 cruceristas.

Ya en 2010 ante la llegada del AVE a Valencia, el presidente de la Autoridad Portuaria Rafael Aznar, aventuraba²⁸⁸ que potenciaría el sector crucerístico (en retroceso de casi el 8% en 2009) con previsiones de duplicar escalas y número de

²⁸⁷ Según información publicada en diario expansión el 03/11/2013 titulada “Alicante quiere arrebatar cruceros a Valencia y Cartagena”, en 2007 la compañía Vision Cruises estableció uno de sus cruceros con salida y llegada en Alicante, aunque no cumplió expectativas, y MSC lo intentó en 2009 pero en 2012 trasladó su puerto base a Valencia.

²⁸⁸ Información publicada en diario Levante el 30/09/2010 titulada “El AVE duplicará el número de cruceristas y triplicará el de contenedores del puerto”.

visitantes en 2011, pasando de los 184.000 cruceristas de 2009, a 450.000. Como se ha visto, estas previsiones se acabaron cumpliendo en 2012, un año después de lo previsto, pero confirmando claramente esta relación.

Tabla 18. Evolución de la visita de cruceristas a la ciudad de Cartagena 2007-2012.

Fuente: Estudio de Impacto Económico Regional del Puerto de Cartagena (Puertos del Estado).

Como puede apreciarse en la anterior tabla, el número de turistas de cruceros en Cartagena creció desde 2007 hasta su máximo de 2010, año a partir del cual se estabiliza, si bien es cierto que en el año no incluido de 2013 se superaron los 134.000 y el número total de escalas de cruceros ha seguido creciendo continuamente (48 en 2007, 77 en 2012 y 115 en 2013). Por ello, la llegada del AVE a Cartagena permitiría consolidar el proyecto de Puerto Home, sumando sus efectos de accesibilidad a los propios de este tipo de puertos.

Tabla 19. Evolución del tráfico de cruceristas en relación con llegada AVE y establecimiento puertos base, en Valencia, Málaga, Alicante y Cartagena.

Fuente: Elaboración propia a partir datos de Puertos del Estado.

En el caso de ciudades con mayor tráfico de cruceros como son las de Valencia y Málaga, de los datos estudiados y reflejados en la tabla anterior se deduce, que las compañías de cruceros decidieron establecer un puerto como base para sus buques, cuando tras un incremento de las escalas se alcanzó un volumen de pasajeros superior a los 200.000 cruceristas, lo que actuaría como “masa crítica” para activar este proceso, (las decisiones se toman la temporada anterior a su inicio como puerto base).

No obstante, existen experiencias de intento de establecimiento en puertos de menor tráfico como el ya citado de Alicante. Al ser un sector en expansión en el Mediterráneo, podría variar sus criterios comerciales, especialmente si el puerto candidato sabe realizar una oferta interesante, en sus tasas, servicios, etc. Otra consecuencia de esta comparativa y en relación con el AVE, es que las ciudades puerto base cuentan con esta infraestructura, y su puesta en servicio es cercana en fechas a la decisión de las compañías de cruceros. Su combinación permite mantener en el caso de Valencia y Málaga un crecimiento sostenido de cruceristas, al menos con varios años de duración.

El primer gran acuerdo de colaboración entre el AVE y las compañías de Cruceros se produjo en Málaga en febrero de 2010, cuando la naviera Royal Caribbean firmó un convenio²⁸⁹ con la jefatura comercial del AVE, para fletar cuatro trenes semanales de 320 pasajeros cada uno Madrid-Málaga, desde junio a noviembre coincidiendo con las 24 salidas programadas desde este puerto del crucero “Adventure of the Seas” (el barco más grande que opera en el Mediterráneo con capacidad para 3.114 pasajeros).

Este servicio ya incluido en el precio del crucero, y dirigido a madrileños, suponía la facturación del equipaje en la estación de Atocha, haciéndose cargo la naviera de depositarlo en los camarotes correspondientes, para hacer más cómodo y fácil el embarque. Este convenio permitió que 30.000 cruceristas partieran del puerto de Málaga en 2010, habiendo acudido al embarque desde trenes AVE, representando un 4,50% del total de ese año en Málaga.

En 2011, comenzó a operar el mismo barco en el puerto base de Valencia, estableciendo la naviera *Royal Caribbean* otro convenio semejante al de Málaga para realizar el crucero desde la estación madrileña de Atocha, a tan sólo una hora y media de viaje del embarque, desplazando unos 9.500 cruceristas. También, en marzo de ese mismo año dos navieras más, *Ibero Cruceros* y *Costa Cruceros* firmaron un acuerdo de colaboración comercial²⁹⁰ con RENFE, para incluir hasta los puertos base de Barcelona y Valencia el desplazamiento en AVE desde Madrid y Sevilla en el precio del crucero. En su oferta de 2014 RENFE en colaboración con *Ibero Cruceros* ofrecía estos enlaces incluyendo también los autobuses lanzadera estación AVE-Puerto.

²⁸⁹ Información publicada en diario sur, el 17/02/2010 titulada “Los cruceros se alían con el AVE”.

²⁹⁰ Información publicada en el portal blogrenfe.com el 25/03/2011 titulada “Renfe y Costa Cruceros ofrecerán un billete combinado de tren más barco”.

Ilustración 102. Anuncio MSC Cruceros para enlaces AVE con Valencia, desde Madrid, Málaga y Sevilla.

Fuente: Portan de MSC (http://www.msccruceros.es/es_es/Msc/Traslados-A-Valencia-Ave-2013.aspx).

Este proyecto de cooperación, que demuestra los efectos mutuos entre AVE y turismo de cruceros, se vio frustrado en Málaga por la retirada de las operaciones de la naviera Royal Caribbean de su puerto en 2013, lo que junto con otras circunstancias le supuso una pérdida de casi 200.000 cruceristas ese año. Sin embargo, abre las puertas a que se repita la experiencia de colaboración cruceros-AVE en otros puertos que adquieran la condición de puerto base como Alicante, o Cartagena. Mientras tanto está en vigor en los puertos base de Barcelona y Valencia.

Cartagena tiene la intención de integrarse en la *Liga Internacional de Ciudades Fenicias, Cananeas, y Púnicas*,²⁹¹ que fue puesta en marcha en 2009 por la UNESCO, a iniciativa de la ciudad libanesa de Tiro. Entre otras ciudades internacionales que pertenecen a la misma, se encuentran Marsella, Cagliari, Palermo, y Beirut. Entre las españolas que ya pertenecen, se cuentan las de Cádiz, Ceuta, Puerto de Santa María, e Ibiza, habiendo contactado el Ayuntamiento con representantes de las mismas en la feria de FITUR de 2014 con este propósito. Esta integración en una ruta histórico-turística vinculada al turismo de cruceros, permite a todas las ciudades participantes elaborar una oferta conjunta aprovechando mejor sus recursos, y elaborar estrategias de difusión comunes.

Como obra de infraestructura que facilite este turismo, la Autoridad Portuaria de Cartagena cuenta con la terminal actual de 344 metros de línea de atraque y 12 de calado, condiciones que le permiten dar cabida a los mayores buques existentes en la

²⁹¹ Información aportada por el Diario La Opinión digital, en fecha 04/02/2014 titulado “Cartagena se une a una nueva ruta de ciudades púnicas para captar más turistas de cruceros”.

actualidad. En 2012, se dotó al recinto portuario con la terminal actual para cruceros, proyectada por el arquitecto Martín Lejárraga y que obtuvo el premio internacional *Best of Year Awards* otorgado por la revista interior Design de Nueva York. Su urbanización cuenta con una actuación de 11.000 m² y supuso un coste de 1,63 millones de euros²⁹².

Para posibilitar la escala simultánea de varios buques en la misma, sin necesidad de recurrir a los atraques que se utilizan actualmente en días de múltiples escalas tiene proyectado ampliar la terminal actual. Esta ampliación supondrá un muelle de atraque de 500 metros de longitud y una superficie de 5.000 metros cuadrados, obra que ascenderá aproximadamente a 7,9 millones de euros²⁹³.

Estas inversiones, responden a las estrategias del sector portuario para atender la demanda de cruceros y adelantarse a las previsiones de futuro, que también han sido práctica común por el resto de puertos españoles con tráfico de cruceros. Centradas en la construcción de nuevos muelles específicamente destinados para ello, este tipo de infraestructuras en el período 2001-2010 ha supuesto en total para todos los Puertos del Estado unos 160 millones de euros²⁹⁴. En el caso de Puertos con servicio AVE, resulta llamativo el caso de Málaga, donde fueron inauguradas dos terminales de pasajeros en 2007 y 2009²⁹⁵, la primera de ellas el mismo día de la llegada de la alta velocidad a la ciudad y que ya permitió a Málaga convertirse ese mismo año en puerto base para los cruceros²⁹⁶.

También, como indica ESTEPA MONTERO (2013) en las conclusiones de su estudio *Los Puertos del Estado y el tráfico de cruceros marítimos*, a estas inversiones portuarias le han acompañado *operaciones puerto-ciudad* (es el caso de Cartagena, pero también de Barcelona, Valencia y Málaga entre otras) tendentes a poner en valor las zonas del puerto más cercanas a la ciudad. Para ello se han firmado convenios, y tramitado planes especiales que permitan zonas lúdicas, y de esparcimiento en los muelles más tradicionales.

En el sector de hostelería y para apoyar estas iniciativas de turismo de cruceros, se creó en mayo de 2008 el proyecto *Comercio Amigo de los Cruceros* (CAC). Se trata de una iniciativa por la que los establecimientos asociados, se comprometen a permanecer abiertos durante la escala de un crucero de más de 300 pasajeros en el puerto de Cartagena.

²⁹² Estudio de Impacto Económico Regional del Puerto de Cartagena.

²⁹³ Información aportada por la Autoridad Portuaria de Cartagena en apartado Cruceros y Turismo de su página web.

²⁹⁴ Información de Puertos del Estado, artículo *Cruceros a toda máquina 2010*, p.7.

²⁹⁵ Información disponible en Málaga Port, Obras e inversiones, respecto del Plan de Ampliación del Puerto de Málaga, y en Autoridad Portuaria de Málaga, instalaciones del Puerto, respecto del Muelle de Levante.

²⁹⁶ Información publicada por el diario El País, el 24/12/2007, titulada “Inaugurada la nueva estación para cruceros en el puerto de Málaga”.

Mapa 37. Red de establecimientos asociados a Comercio Amigo Cruceros.

Fuente: Portal cruisesfriendshop (http://www.cocin-cartagena.es/cac/Plano_CAC.pdf).

Según el Estudio de Impacto Económico Regional, realizado por el Puerto de Cartagena en el año 2011, los efectos directos de los cruceros (industria portuaria), los indirectos derivados de las compras realizadas en la economía local y regional por los cruceristas y tripulación (comercio, hostelería, servicios de ocio y culturales, alquiler y alimentación) y los inducidos, (remuneraciones de los trabajadores de las empresas intervinientes) ascendieron a un total de casi 5 millones de euros, tal y como se recoge en la siguiente tabla:

Tabla 20. Resumen de efectos de los cruceros Puerto de Cartagena sobre la economía en 2011.

	PRODUCCIÓN	VAB	EMPLEO	SALARIOS	EBE
Efecto directo	1.056.998,43	840.913,60	7,97	502.483,10	336.967,00
Efecto indirecto	3.284.885,49	1.919.972,15	44,59	902.570,08	1.011.306,87
Efecto inducido	650.761,74	357.073,94	7,12	161.717,19	192.490,44
EFFECTO TOTAL	4.992.645,67	3.117.959,70	59,68	1.566.770,37	1.540.764,30
% MURCIA		0,0122%	0,0109%	0,0118%	0,0127%

Fuente: Estudio de Impacto Económico Regional del Puerto de Cartagena.

Teniendo en cuenta que en el año 2013, Cartagena recibió casi 134.000 cruceristas, extrapolando los datos del estudio de 2011, su impacto económico total debió ser unos 7,6 millones de euros. Esta cantidad es bastante menos de lo que puede suponer el futuro escenario, cuando la ciudad cuente con la infraestructura del AVE, y su puerto como base de salida y llegada de los cruceros que operan en el Mediterráneo.

4.3.2.- Características Organizativas del proceso en la metrópoli de Cartagena.

4.3.2.1.- Agentes Supra Locales en la metrópoli de Cartagena y TAV.

4.3.2.1.1. Administración central o estatal.

En el caso de Cartagena al igual que en el de Murcia ya expuesto, el agente encargado de la red AVE extraurbana (tramo Murcia-Cartagena), ha sido el Administrador de Infraestructuras ferroviarias **ADIF**, como promotor de estudios, proyectos, futura licitación y receptorista de la ejecución, (agente inversor exclusivo). El órgano del Ministerio de Fomento encargado de la tramitación del Estudio Informativo de esta conexión, fue la Dirección General de Ferrocarriles.

Por lo que respecta a la red arterial ferroviaria RAF de la ciudad de Cartagena, al discurrir por un tramo urbano, y haberse firmado el Convenio de 2006 entre las tres administraciones, al igual que en el caso de Murcia, está sufragada por todas ellas en función de su participación respectiva. Sin embargo es el Ministerio de Fomento, a través de ADIF el encargado de licitar los proyectos constructivos y su adjudicación.

La adjudicación del Proyecto Básico de la RAF, la realizó ADIF en abril de 2011²⁹⁷. Siguiendo los estudios previos realizados por el Ministerio de Fomento, incluía las especificaciones relativas a la plataforma de vía, instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones, adaptados a la alta velocidad, y la remodelación de la actual estación, depresión de la playa de vías, adaptación al soterramiento del pasillo ferroviario y mejora de su accesibilidad.

Con un trazado de 1,4 Km, desde el punto kilométrico 502 de la línea Chinchilla-Cartagena, hasta la estación, discurría por el mismo lugar que el trazado actual, soterrado a lo largo de 1.130 metros. Incluía una variante y una estación provisional para mantener el tráfico ferroviario durante la fase de obras.

4.3.2.1.2. Administración Regional.

En cuanto al trazado de esta línea, los primeros posicionamientos del Gobierno Regional, corresponden a las declaraciones de Valcárcel al comienzo de 2003, cuando ya estaba definido este Proyecto de la Variante del Reguerón, y pasó a defender su aprovechamiento con una prolongación del mismo, hasta la Variante de Alcantarilla,

²⁹⁷ Según artículo publicado en La Verdad el 09/04/11 titulado “Fomento adjudica por 1,13 millones el diseño del pasillo de llegada del AVE”, la adjudicación correspondió a la unión temporal de empresas formada por Prointec, Arenas & Asociados, Ingeniería de Diseño y Mecsa.

desde donde se conectaría con la línea AVF Murcia-Cartagena. En rueda de prensa con periodistas el 02/01/2003 declaraba²⁹⁸:

No me planteo construir túneles en el Puerto de la Cadena para llevar la Alta Velocidad a Cartagena, dado que se trata del único pulmón verde que tiene Murcia, por lo que no voy a agujerearlo. La línea discurriría por la espalda de la Sierra de Carrascoy, siguiendo el mismo trazado que la prolongación del AVE a Almería. Aunque el nuevo aeropuerto de Corvera no tendría conexión con el trazado del AVE, si hay demasiadas paradas el tren de Alta Velocidad acabaría convirtiéndose en un tren botijo.

El paso de los años plantearía un estudio más en profundidad de la línea. Tal y como se comentó en apartado de esta Tesis *La territorialidad de la ciudad en relación con el TAV*, en el Estudio Informativo se contemplaron tres alternativas, de las cuales el gobierno regional pasó a defender la denominada “opción centro” por ser la más directa y pasar por el futuro aeropuerto internacional de Corvera.

Tras un primer encuentro Valcárcel-José Blanco en julio de 2009, el uno de octubre, el Consejero Ballesta, tuvo un encuentro con el Ministro Blanco, declarando que *la necesidad de que el futuro aeropuerto disponga de una conexión ferroviaria con Murcia y Cartagena ha sido quizás la razón fundamental para que el Gobierno regional apueste por la opción centro*²⁹⁹.

Ilustración 103. Encuentro Secretario Morlán y Consejero Ballesta en Madrid el 02/10/2009.

Fuente: Diario La Opinión (http://fotos00.laopiniondemurcia.es/fotos/noticias/318x200/2009-10-02_IMG_2009-10-02_08:14:27_secretario_de_estado_02.jpg)

²⁹⁸ Información publicada en diario La Opinión de fecha 03/01/2003 titulada “Valcárcel rechaza el soterramiento del AVE a su paso por Murcia”.

²⁹⁹ Información publicada en el diario La Verdad, el 09/11/2009 titulada “La estación de tren del aeropuerto de Corvera será subterránea”.

El día siguiente, Ballesta se reunió también con el Secretario de Estado de Infraestructuras Víctor Morlán, logrando que asumiera la opción centro de la línea Murcia-Cartagena, y se iniciase los estudios medioambientales. Se contemplaba utilizar la línea Murcia-Cartagena como vía para trenes lanzadera de cercanías que conectasen el aeropuerto de Corvera con las dos ciudades, y hacer de este eje uno de los motores de desarrollo de la Región, promoviendo que sea la zona elegida por nuevas empresas para instalarse. Ballesta indicaba que *se trata de una plataforma nueva que discurrirá de forma paralela a la autovía, evitando el rodeo que da ahora el tren a través de Alquería, la sierra, Balsicas y Torre Pacheco*³⁰⁰.

Ilustración 104. Firma acuerdo opción Centro LAV Murcia-Cartagena, el 20/12/2010.

Fuente: Portal Murcia.com (<http://www.murcia.com/region/noticias/2010/12/20-valcarcel-blanco-blindan-opcion-centro.asp>)

En octubre de 2010, el Gobierno murciano y el ministerio adquirieron el compromiso de contemplar la construcción de esta opción. Aprovechando una visita del ministro José Blanco a la capital regional, firmó junto con el presidente Valcárcel en diciembre del mismo año este acuerdo, que también incluía otras infraestructuras regionales. Este acuerdo, garantizaba la redacción y ejecución de las obras de la estación AVE en dicho aeropuerto, a desarrollar como corredor ferroviario soterrado o bien, mediante trenes lanzadera en superficie. Esta estación intermodal hubiese convertido al aeropuerto de Corvera en el primero de España comunicado por línea de alta velocidad o bien el tercero tras Madrid y Barcelona con conexión ferroviaria.

³⁰⁰ Información publicada en diario La Opinión de fecha 02/10/2009.

Ilustración 105. Conexión AVE-Aeropuerto Corvera, opción Centro LAV Murcia-Cartagena.

Fuente: Diario La Verdad (<http://www.laverdad.es/murcia/prensa/noticias/201010/24/fotos/4881542.jpg>)

Sin embargo en el año 2011, siguiente a la firma de este acuerdo y último de la legislatura del PSOE, no se realizaron más actuaciones³⁰¹ en relación con la línea Murcia-Cartagena ni con la llegada del AVE a esta ciudad. Por ello, en abril de 2012 se reunieron en Cartagena el presidente Valcárcel, la Alcaldesa Pilar Barreiro, Antonio Sevilla (consejería) y el presidente de COEC Pedro Pablo Hernández, para buscar una alternativa fiable a la llegada del AVE. En dicha reunión se acordó, que el Gobierno Regional propusiese al Ministerio de Fomento, la llegada de la Alta Velocidad a Cartagena, a través de la opción Este, por ser la más económica y rápida en su ejecución final. Tras su finalización manifestó el consejero que a su juicio, aunque se habían guiado por la buena fe, la actuación del gobierno central, daba la impresión de estar marcada por el engaño. Por su parte Valcárcel destacó que *“si se ha producido, y todo apunta a que sí, tomaremos mayor impulso para conseguir que el AVE esté aquí en Cartagena en menos tiempo que el planteado por el anterior Gobierno”*.

³⁰¹ Según declaraciones de la alcaldesa publicadas en artículo del diario La Razón, de fecha 26/04/2012 titulado *Valcárcel tilda de engaño la llegada del AVE a Cartagena por Corvera*, el Ayuntamiento llegó a un acuerdo verbal con Blanco por el que el ex ministro garantizaba que antes de que acabara la anterior legislatura, su equipo dejaría proyectados los contratos pertinentes para el nuevo trazado del AVE que uniría Murcia y Cartagena por el centro de la Región.

Ilustración 106. Reunión Valcárcel, Consejero, Alcaldesa y presidente COEC en Cartagena el 26/04/2012.

Fuente: La Razón (http://www.larazon.es/detalle_hemeroteca/noticias/LA_RAZON_452345/4198-valcarcel-tilda-de-engano-la-llegada-del-ave-a-cartagena-por-corvera#.Ttt1WMhVa4K6etP)

Como ya se ha expuesto en el apartado de esta Tesis *La territorialidad de la metrópoli de Cartagena en relación con el TAV*, el estudio informativo publicado en agosto de 2012 por el Ministerio se inclinó por la alternativa Este, siguiendo las sugerencias del Gobierno Regional, estableciendo como idónea la opción Este de la línea Murcia-Cartagena.

En comparecencia en la Asamblea Regional el 27/02/2013 el Consejero Sevilla aludía a la acción del Gobierno Regional en relación con la integración urbana del AVE en la ciudad de Cartagena³⁰²:

Las gestiones de la Comunidad Autónoma en este soterramiento se materializan en la inclusión de la actuación en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena, recientemente aprobado, y en el impulso para la aprobación del plan especial por el Ayuntamiento. En lo que se refiere a las actuaciones propiamente ferroviarias, las gestiones a realizar por la Comunidad Autónoma se centran en agilizar la finalización de los proyectos básicos y constructivos de la integración urbana del ferrocarril, atendiendo a la financiación tripartita de los mismos.

Se busca de esta manera, licitar estas obras de forma coordinada con las previstas en los tramos exteriores Alquerías-Cartagena, y la adecuación de la variante del barrio de Peral. Este objetivo es imprescindible para hacer posible la llegada de la alta velocidad a Cartagena, en la solución prevista de integración urbana del ferrocarril en el horizonte del año 2017.

³⁰² Lo reproducido está recogido en Acta nº48 de 27/02/2013, VIII Legislatura de la Asamblea Regional.

Ilustración 107. Reunión ministra A. Pastor, Alcaldesa y presidente COEC el 27/03/2014.

Fuente: <http://www.laopiniondemurcia.es/cartagena/2014/03/28/fomento-da-marcha-ave/547188.html>

Recientemente, y como consecuencia de los acuerdos para el cambio de ubicación de la estación del AVE de Cartagena, en reunión mantenida en Madrid el 27/03/2014 entre la ministra de Fomento Ana Pastor, y la alcaldesa de Cartagena, el ministerio encargó a ADIF un nuevo Proyecto Básico de la Estación, que viene a anular el anteriormente adjudicado, ya que supone una modificación importante en la RAF de Cartagena (el nuevo emplazamiento de Mandarache es periférico, siendo innecesario tanto el soterramiento, como la llegada del AVE a la estación actual que permanecerá para la Red de Ferrocarriles de Vía Estrecha FEVE).

Así mismo, en esta nueva situación ADIF, será la encargada de redactar el Estudio Informativo sobre el acceso a la nueva estación. A su vez, los técnicos del Ayuntamiento y de ADIF, trabajarán en un nuevo Protocolo de colaboración para sustituir al que se firmó en 2006. Por su parte, el nuevo Presidente Regional, Alberto Garre, en su discurso de investidura del 07/04/2014 hacía alusión a la situación de la alta velocidad en Cartagena con las siguientes palabras³⁰³:

*La Comunidad Autónoma centra su esfuerzo para que en el 2016, el puerto de Cartagena y el futuro puerto de El Gorguel estén conectados en una línea ferroviaria electrificada de transporte de mercancías y de turistas, de la ciudad portuaria ubicada más al sur de las que tiene prevista su conexión con el corredor mediterráneo. La referida conexión ferroviaria y el **impulso a la conexión a la red de alta velocidad en Cartagena** situarían a esta en la legítima aspiración de convertirse en ciudad **puerto home**, con lo que Cartagena se constituiría en el núcleo de transporte de mercancías y pasajeros más importante del Mediterráneo. El que una línea de*

³⁰³ Contenido reproducido desde el Diario de Sesiones Pleno de la Asamblea Regional, VIII Legislatura, Año 2014, número 83, pág. 4556-4569.

ferrocarril como el corredor mediterráneo nos conecte con Europa se convierte en una oportunidad única en nuestra economía regional, al vincularnos con el resto de los puertos del Mediterráneo.

El Delegado del Gobierno, el Gobierno Regional y las organizaciones sindicales, han desempeñado como agentes, funciones similares a las ya expuestas en el caso de la ciudad de Murcia.

4.3.2.1.3. Partidos políticos regionales.

Analizando la actuación del PSRM en la controversia del cambio de estación, su presidente regional Rafael Gómez Tovar junto con el portavoz socialista en la Comisión de Fomento, Juan Luis Gordo, visitaron la estación de Cartagena, reuniéndose con directivos de la Cámara de Comercio y Asociaciones vecinales en noviembre de 2014, tras la firma del Acuerdo del frente de partidos para mantener la estación en su actual emplazamiento, tras las elecciones municipales y regionales de 2015.

A modo de ejemplo de la estrategia elegida, en sus declaraciones, se alineó con las reclamaciones de la Cámara de Comercio y los empresarios cartageneros para que no se paralice esta importante infraestructura, que en su opinión *se ha ralentizado, porque el PP quiso imponer un trazado –al que renunció con la llegada de Rajoy a la Moncloa– que era de todo punto inviable*³⁰⁴. También aprovechó para criticar las enmiendas presentadas por el PP en los Presupuestos del Estado para incluir inversiones en AVE en 2015 y 2016.

La contramedida anunciada por el diputado Gordo, consistía en restar significado a esta partida, y en retar a su portavoz homólogo del PP Andrés Ayala, a *presentar en la próxima Comisión de Fomento una proposición no de ley conjunta, pidiendo al Gobierno de España detallar el conjunto de actuaciones del proyecto en dichos ejercicios porque es la única forma de conocer de verdad, el compromiso del PP con Cartagena y la línea de AVE.*

En relación con el cambio de la estación, Rafael Gómez Tovar declaró a los medios en dicha visita: *nosotros creemos en la intermodalidad, creemos que el AVE debe llegar al centro de las ciudades y por tanto esta estación es la estación donde debe llegar el AVE. Tenemos que dejarnos de experimentos de las estaciones en las afueras de las ciudades, que pueda llegar al centro de las ciudades, y pueda hacerse un uso intermodal, aquellos que la ciudad puede ofrecer, y en este sentido, estamos también con la plataforma que se ha constituido.*

³⁰⁴ Información publicada por agencia de noticias Europa Press, el 28/11/2014 titulada “El PSOE reclama el AVE a Cartagena sin más retrasos y con llegada a la actual estación”.

Ilustración 108. Visita Estación del S.G. PSRM R. Gómez Tovar el 28/11/2014.

Fuente: Agencia Europa Press
(http://img.europapress.net/fotoweb/fotonoticia_20141128155742_644.jpg)

4.3.2.1.4. Organizaciones Empresariales.

Las *Cámaras Oficiales de Comercio* de la Región de Murcia, entre las que se encuentra la de la ciudad de Cartagena, ya antes de plantearse la alta velocidad ferroviaria, apostaron conjuntamente por la mejora de los servicios mediante la velocidad alta. Muestra de ello, es la publicación en enero de 1997, del estudio “El ferrocarril en Velocidad Alta de Madrid a Cartagena”.

En el proceso de llegada del AVE a la ciudad, tanto el actual presidente de la **Cámara de Comercio**, Industria y Navegación Miguel Martínez, como el presidente de la **Patronal** Confederación de Organizaciones Empresariales de Cartagena y Comarca (COEC) Diego Illán y posteriormente Pedro Pablo Hernández, han estado en contacto con la alcaldía para mantenerse informados y establecer consultas.

Ilustración 109. Reunión alcaldesa con Plataforma en defensa del AVE el 08/06/2010.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena (http://www.cartagena.es/archivos/138-55559-IMP_FOTO/VisitaComisionAVE-0032.jpg).

Ambas instituciones decidieron reactivar la **Plataforma en Defensa del AVE** en junio de 2010³⁰⁵, (transcurridos 10 años desde la creación de la primera plataforma en defensa del AVE), y junto a la Asociación de Jóvenes Empresarios a su vez impulsaron la Iniciativa en Defensa de la llegada de la Alta Velocidad a Cartagena.

Con motivo del documento Nuevos criterios para el desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad conocido en junio de 2013, la COEC emitió un comunicado³⁰⁶ manifestando, que los empresarios se sentían defraudados por el nuevo retraso de la llegada del AVE respecto de lo comprometido: a Murcia en el año 2014 y a Cartagena en el año 2016. En el mismo se denunciaban las renunciaciones hechas del corredor natural Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena, del eje central por el Puerto de la Cadena, de los soterramientos y últimamente de la doble vía y los nuevos plazos. Concluía solicitando reuniones a la ministra de Fomento y al presidente regional.

³⁰⁵ Información publicada por el diario ABC el 02/06/2010 titulada “COEC y Cámara de Comercio promueven plataforma reclamar llegada AVE a Cartagena”. Según la misma, la primera actuación consistiría en enviar escritos de protesta al presidente del Gobierno de España, José Luis Rodríguez Zapatero, y al ministro de Fomento, José Blanco ante los recortes anunciados, y pedir a los colectivos sociales de la comarca que secunden sus reivindicaciones.

³⁰⁶ Información publicada por portal Murcia economía, el 20/06/2013, titulada “La patronal COEC, harta de retrasos, reclama ya la llegada del AVE”.

Ilustración 110. Reunión de trabajo Comité Ejecutivo y Comisión Infraestructuras de COEC el 13/02/2014.

Fuente: Portal 7nova

(http://www.7nova.es/articulos/coec_reivindica_llegada_ave_a_cartagena_en_a%C3%B1o_2016.html)

Una de las iniciativas de la COEC fue la creación de un **Gabinete de Estudios de Coyuntura Económica** (GECE) conjunto con la Universidad Politécnica de Cartagena mediante un convenio firmado en julio de 2013, bajo la dirección académica de la Facultad de Ciencias de la Empresa y el Departamento de Economía³⁰⁷. Con el objetivo de apoyo a la organización empresarial, para el seguimiento integral de la economía regional y de la comarca de Cartagena apoyando con datos³⁰⁸ sus reivindicaciones sobre infraestructuras, uno de sus primeros cometidos fue la elaboración de un informe sobre el impacto económico que tendrá la llegada del AVE a la Comarca de Cartagena, al igual que el realizado por la Universidad de Alicante analizando el impacto económico de la llegada del AVE a Alicante.

En la reunión de trabajo del Comité Ejecutivo y la Comisión de Infraestructuras de COEC celebrado el 13/02/2014, se invitó a la misma a la Directora General de Territorio y Vivienda, al Concejal de Infraestructuras del Ayuntamiento de Cartagena, al Presidente de la Autoridad Portuaria de Cartagena, representante de FERRMED, presidente de FREMM, y representante de UGT. En la misma, junto con las reivindicaciones compartidas sobre el AVE, se acordó presentar el citado informe de impacto económico del AVE a la ministra Ana Pastor.

³⁰⁷ Información publicada en Nota de prensa de la UPCT en fecha 05/07/2013 en su portal web.

³⁰⁸ Antes de la firma del Convenio de su creación, ya estaba en marcha con la publicación de dos boletines sobre la Coyuntura económica en la comarca de Cartagena, en los meses de febrero-marzo, y abril-junio de 2013.

Ilustración 111. Reunión Alcaldesa con presidentes de la Cámara de Comercio y COEC el 21/02/2014.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena (http://www.cartagena.es/archivos/138-144917-IMP_FOTO/ReunionAytoCoecCamara-0639.jpg).

El encuentro más reciente fue con la Alcaldesa Pilar Barreiro el 21/02/2014 a raíz de los acuerdos de aprobación del cambio de ubicación de la estación del AVE. En la misma, ambos se mostraron esperanzados por el cambio de ubicación de la estación aprobado por el Ministerio, ya que permite la llegada del AVE a la ciudad en los plazos previstos, a la vez que reconocieron los esfuerzos de la alcaldesa para facilitar la llegada de esta infraestructura, considerando la nueva ubicación como la más acertada.

Otro encuentro posterior fue el tenido en Madrid el 27/03/2014 con la Ministra Ana Pastor, Rafael Catalá, Manuel Niño y Pilar Barreiro ya comentado, en el que el presidente de la COEC expresó que “el AVE no es un mero elemento de transporte, sino que es un elemento productivo vital para este cambio de modelo económico”.

También Pedro Pablo Hernández ha mantenido encuentros con el Presidente Regional y el Secretario de Estado de Infraestructuras, como la organizada en Cartagena por la COEC el 21/05/2014, en la que Valcárcel defendió el AVE como “*uno de los instrumentos fundamentales de crecimiento de nuestro territorio*”, afirmando que “*si el AVE tiene sentido en la Región de Murcia, donde más lo tiene es en Cartagena, ya que las perspectivas de crecimiento son infinitamente superiores a las del resto de Murcia (.../...) La Alta Velocidad se hace imprescindible y urgente para Cartagena, que es un gran polo turístico, y el Gobierno de España lo sabe*”.

Ilustración 112. Encuentro organizado por la COEC el 21/05/2014.

Fuente: PP de Murcia (http://www.ppmurcia.org/Cartagena/noticias_show.asp?ipag=3&n=262).

Otro encuentro del presidente de la COEC ha sido el mantenido el 05/06/2014, con el Consejero de Fomento **Manuel Campos** en las instalaciones de la patronal comarcal para trasladarle el interés de la Confederación por los grandes proyectos estratégico de la Comarca de Cartagena como el AVE entre otros, destacándole la necesidad de que llegue a Cartagena en los plazos previstos, y su apoyo a la nueva estación en Mandarache.

Ilustración 113. Encuentro presidente COEC y Consejero de fomento el 05/06/2014.

Fuente: Portal COEC (<http://www.coec.es/prensa.php?not=1089>).

En su serie de contactos con el nuevo Gobierno Regional surgido tras su remodelación motivada por las elecciones europeas de mayo de 2014, tuvo un encuentro con el Presidente Garre en julio del mismo año. En la misma se abordó entre otros temas de interés para la Comarca de Cartagena, la llegada del AVE y la necesidad de que lo haga en los plazos previstos, acelerando todos los trámites administrativos y dotando las partidas presupuestarias para que esté en la ciudad en el año 2016.

Ilustración 114. Encuentro presidente COEC y presidente Garre el 02/07/2014.

Fuente: Portal COEC (<http://www.coec.es/prensa.php?not=1103>).

En Cartagena con mayor interés que en el caso de la metrópoli de Murcia, aunque subordinada de la llegada del AVE a la capital Murcia, los agentes del turismo regional más afectados por la infraestructura han estado presentes con sus intereses en este proceso (IFEPA, Consorcio Mar Menor, Consorcio Turismo de la Salud de la RM, Asociación de Empresarios de Hostelería y Alojamientos Turísticos de Cartagena y Comarca HOSTECAR, Federación de Gestores de Campos de Golf, etc.).

Así por ejemplo, el 08/05/2014 la presidenta de HOSTECAR Francisca Naranjo fue recibida por el nuevo Consejero de Fomento, Obras Públicas y Ordenación del Territorio, Manuel Campos, para ser informada sobre el estado actual de los grandes proyectos de la Región con incidencia en el turismo, como el Aeropuerto Internacional y la llegada del AVE.

Ilustración 115. Encuentro presidenta HOSTECR y Consejero M. Campos el 08/05/2014.

Fuente: Portal Cartagena actualidad (<http://www.cartagenaactualidad.com/2014/05/el-consejero-de-fomento-obras-publicas-y-ordenacion-del-territorio-recibe-a-la-presidenta-de-hostecar/>).

Por su parte la CROEM analizando la LAV tramo Murcia-Cartagena en su informe publicado el 30/10/2014 sobre las inversiones contempladas por los PGE 2015, apuntaba que:

Diversas declaraciones a medios de comunicación (aunque nunca documentos oficiales del Ministerio o de ADIF) hacen referencia a la posible finalización del proyecto en 2016. Esta posibilidad (técnicamente factible) está totalmente descartada en el escenario planteado por los PGE. En consecuencia, hay que exigir una modificación de los mismos, así como la publicación por parte del Ministerio o de ADIF de un calendario con la situación actual de los distintos tramos que constituyen el trayecto y su previsión de ejecución.

Hay que recordar que en etapas anteriores se ha ofrecido esta información, incluso constituyó una comisión de seguimiento sobre el desarrollo de las principales infraestructuras de la Región, una práctica que es recomendable retomar en aras de la deseable agilización de las obras y la transparencia³⁰⁹.

³⁰⁹ Información publicada por la Sección económica de la CROEM, en Informe sobre PGE 2015: Inversiones en la Región de Murcia, pág. 24.

4.3.2.1.5. Organizaciones Docentes y de Investigación.

A la Universidad Politécnica de Cartagena, le ha correspondido una participación tardía en el proceso estudiado, como ya se ha comentado en apartado anterior, mediante su integración en el GECE, con motivo de su creación en junio de 2013. Pero no se ha limitado a esta iniciativa, pues en el campo de la investigación académica alguno de sus profesores ha dirigido trabajos en este sentido.

Así por ejemplo en noviembre de 2014, el profesor de urbanística García-Ayllón dirigió un trabajo Fin de Máster, que planteaba la viabilidad del soterramiento de las vías del AVE hasta la actual estación de la plaza de México, prescindiendo de la estación de Mandarache. Mediante un pormenorizado estudio de tasaciones y valoraciones de suelos de la ordenación propuesta por el Plan Especial, se demuestra equilibrado el coste de la nueva infraestructura, permitiendo sufragar el coste económico, que el soterramiento conlleva.

Según este docente de la UPCT, este planteamiento es acorde con las actuales tendencias hacia la multimodalidad en las infraestructuras de transporte. *La estación de Mandarache, supone una importante incoherencia, tanto desde el punto urbanístico, como desde la perspectiva de la gestión ferroviaria de la ciudad, mientras que el soterramiento es una alternativa definitiva e integral que no hipoteca el desarrollo futuro de la ciudad.*³¹⁰

Ilustración 116. Presentación en la UPCT Trabajo Fin Master sobre viabilidad soterramiento AVE Cartagena.

Fuente: La Verdad (<http://www.laverdad.es/noticias/201411/26/media/cortadas/aveupct--575x323.JPG>).

³¹⁰ Información publicada en diario La Verdad, el 26/11/2014 titulada *Un trabajo de la UPCT defiende el soterramiento del AVE frente a otra estación en Mandarache*.

Esta investigación al respecto, aunque no refleja un posicionamiento oficial de la UPCT, sí que aporta claves y análisis científicos de cierta influencia en el proceso, sobre todo en los agentes sociales, que defienden el proyecto original del Protocolo de 2006.

4.3.2.1.6. Instituciones Mixtas para la integración urbana.

Con la firma del Protocolo de colaboración para la integración del AVE en Cartagena, tenido en diciembre de 2006, la sociedad *Cartagena Alta Velocidad*, s.a. es la encargada de estas operaciones. El organigrama de su consejo de administración, es el mismo que el de su sociedad homónima de Murcia, coincidiendo todos los cargos, salvo la representación local, que en este caso corresponde a la alcaldesa de Cartagena Pilar Barreiro.

Dicha sociedad, ha celebrado cuatro reuniones (Junta General y Consejo de Administración), una más que su sociedad homónima murciana, dadas las circunstancias recientes de cambio de ubicación de la estación. Estas han sido celebradas en junio de 2009³¹¹, julio de 2012³¹², febrero de 2014³¹³ y marzo de 2014³¹⁴.

³¹¹ En esta reunión, según nota de prensa de la sociedad, publicada en su página web, y a la que asistió Agustín Guillén, vicealcalde de Cartagena, presidida por el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras Morlán, se informó de la aprobación definitiva del Estudio Informativo de la RAF de Cartagena. También se autorizó la redacción de los proyectos de urbanización y reparcelación de la UA correspondiente al PE de la Estación.

³¹² En esta reunión, según información titulada “*El AVE estará en 2014 si no lo frena el presupuesto estatal*” publicada el 07/07/2012 en Diario La Verdad, a la que asistieron los tenientes de alcalde de Cartagena Joaquín Segado y Nicolás Ángel Bernal, el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras Rafael Catalá planteó que la redacción del Proyecto Básico de Estación estaría finalizado ese año, sin fijar fecha para la llegada del AVE a Cartagena. “Dado el desfase temporal que existirá a partir de 2014, ADIF instalará en Murcia un intercambiador de ejes para trenes híbridos, que realicen el viaje entre Madrid y Cartagena, combinando la red de alta velocidad y el trazado tradicional”.

³¹³ En esta reunión celebrada en Madrid, según información titulada “Aprueban llevar la estación de trenes junto a Mandarache” publicada el 21/02/2014 en Diario La Verdad, a la que asistieron Rafael Catalá, Manuel Niño, Gonzalo Ferré y Antonio Sevilla, se acordó la propuesta del ayuntamiento de ubicar la estación en la zona del ensanche norte, junto al centro comercial Mandarache. También encargar el proyecto de la estación e iniciar los trámites medioambientales y administrativos para licitar las obras e iniciarlas.

³¹⁴ En esta reunión celebrada en el Palacio Consistorial de Cartagena, según información titulada “Las obras de construcción de la estación del AVE en Mandarache comenzarán dentro de un año” publicada en el Diario La Opinión el 25/03/2014, a la que asistieron Pilar Barreiro, el consejero Antonio Sevilla y Gonzalo Ferré, se aprobó un fondo de dos millones de euros para encargar el proyecto básico de la nueva estación, y la modificación del Protocolo de colaboración del 2006, para adaptarlo a la nueva situación.

Ilustración 117. Reunión Sociedad Cartagena Alta Velocidad 24/03/2014.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena

(http://www.cartagena.es/frontend/genericas/detalle_noticia/_Mq4DsbcKUSJviyymkltBKz6DQDhzXQeAfOgjJm9tkpcRxtP1LY0kcQ).

4.3.2.1.7. Dinámica relacional.

En esta escala regional o supralocal el agente principal ha sido el Gobierno Autónomo cuyo objetivo predominante en este caso de la metrópoli de Cartagena, ha sido de articulación del territorio regional, priorizando su conexión y la de la capital murciana, con el futuro aeropuerto internacional de Corvera. Esto se plasmó en su apuesta previa por la “Opción Centro” de la línea Murcia-Cartagena, relegando su actuación en el proceso a un segundo plano, una vez que fue descartada en favor de la “Opción Este”.

De una forma más continuada, ha impulsado planes y acciones en favor de sectores turísticos, que dinamizarán la economía regional y en particular la metropolitana de Cartagena, con la infraestructura del AVE (Planes Directores de Turismo de la RM, el Plan de Competitividad Turística La Manga Mar Menor Turismo Náutico, Líneas estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la RM, Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la RM, etc.). Igualmente ha participado en la financiación del Auditorio El Batel, y dado apoyo a la Alcaldesa de Cartagena ante la solicitud de configurar al proyecto Cartagena Puerto Home, con la categoría de *Interés Regional*, otorgando fortaleza al agente local.

Con respecto al cambio de ubicación de la estación, ha venido a coincidir con el Ayuntamiento a partir del acuerdo conjunto tomado en la reunión de abril 2012. Tras el cambio del Gobierno central y las posiciones de la nueva ministra de Fomento, su interés consistió en no retrasar innecesariamente la llegada del AVE a la metrópoli, conscientes de que Cartagena tiene mucho mayor potencial turístico que Murcia. Todo ello a pesar de que suponía abandonar el Convenio firmado en 2006, desechando los avances ya logrados, e inversiones realizadas por el ente coordinado de gestión (la sociedad Cartagena Alta Velocidad) por valor de 1,1 millones de euros, y restar utilidad a la reciente remodelación de la Avenida de América (accesos a la actual estación de FFCC y aparcamientos subterráneos) por valor de 3,8 millones de euros.

Además de este actor supralocal, también ha destacado el papel de la COEC en la persona de su presidente, que ha estado presente activamente en todo el proceso, participando en las reuniones y decisiones más importantes, representando los intereses de los empresarios del área de influencia de la metrópoli de Cartagena. Ha llegado a tener en esta escala casi la misma capacidad de organización que si se tratase de una administración pública más, consiguiendo la involucración de la UPCT con su potencial investigador en la creación del GECE. Por su parte la Universidad Politécnica indirectamente con una de sus investigaciones, ha contribuido al reposicionamiento de algunos agentes en relación con la integración urbana, defendiendo la validez del soterramiento planteado por el Protocolo de 2006.

Respecto al aprendizaje demostrado en los agentes de este ámbito supralocal, y siguiendo las teorías citadas de Bateson, y el uso del poder en el planeamiento de Luke, cabe distinguir en el proceso de planificación de la red de LAV que dará servicio a Cartagena, un aprendizaje inicial para plantear al gobierno central la opción más conveniente a los intereses regionales: opción Oeste en 2003, y opción Centro en 2009, por la ubicación del aeropuerto. Otra acción inicial en este caso del COEC, fue la reactivación de la Plataforma en Defensa del AVE en junio de 2010.

La larga espera en la tramitación del Estudio Informativo del tramo AVE Murcia-Cartagena, demorado por el cambio político tras las elecciones generales de noviembre de 2011, y quizás el conocimiento de alguna de sus conclusiones, introduce al gobierno regional, en su cambio a la opción Este consensuada con el Ayuntamiento y el COEC en la reunión mantenida en abril de 2012.

Este aprendizaje posterior, que implica reevaluaciones de elecciones permitidas por una solución, denota el comienzo de un segundo nivel en el que además de haberse optimizado la solución, se está en condiciones de resolver en el futuro problemas similares. Estos nuevos retos aparecen con las reacciones que suscita en los agentes regionales el conocimiento del documento Nuevo modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad del Ministerio, ignorando especialmente las aspiraciones de una pronta llegada del AVE a Cartagena. Estas reacciones fueron el comunicado de la COEC en junio de 2013, y el Convenio con la UPCT para la creación en julio del mismo año del Gabinete de Estudios de Coyuntura Económica.

Uno de los primeros trabajos de este Gabinete estaba dedicado al AVE, consistente en un Informe sobre el impacto económico de su llegada a Cartagena. En la Asamblea de la COEC de febrero de 2014, a la que fueron invitadas numerosas autoridades tanto de la ciudad como de la Región, se acordó presentar a la ministra tanto las reivindicaciones como el citado informe.

Por ello se constituyó la COEC en protagonista principal, a la vez que supuso una estrategia de acción propia de la tercera dimensión de poder y nivel de aprendizaje: la búsqueda de influencia como es la participación de la Universidad en este informe, para conseguir un cierto cambio en la apertura del sistema. Otra muestra de este protagonismo fue la organización por parte de la COEC de la jornada en Cartagena celebrada el 21/05/2014, a la que asistieron el Presidente Valcárcel y el Secretario de Estado de Infraestructuras Rafael Catalá.

Sin embargo, al aprendizaje de los agentes en el proceso de integración urbana de Cartagena, ha sido mucho más reducido. Se ha limitado a un primer estadio desde el 2006 hasta el 2011, en el que el agente regional colaboró con la aprobación de la revisión del PGMO, donde se recogió la zona de la Estación, y a agilizar la finalización de los proyectos básicos y constructivos. Un segundo aprendizaje posterior, consistente en el acompañamiento institucional al Ayuntamiento, en su decisión de cambio de la estación de AVE a partir de 2013.

Ejemplo de ello, fue la reunión en junio de ese año en Madrid, en la que estaba representada por el Consejero Sevilla, junto con la alcaldesa y el Secretario de Estado de Infraestructuras, donde se planteó formalmente el cambio de ubicación de la estación. Finalmente, se abre una nueva etapa de aprendizaje en este ámbito supralocal con la intervención de la UPCT por su investigación sobre la viabilidad del soterramiento, configurando un nuevo escenario de alianzas y la aparición de agentes partidarios del Protocolo de 2006 anteriormente abandonado.

4.3.2.2.- Agentes Locales en la metrópoli de Cartagena y TAV.

4.3.2.2.1. Administración local.

La alcaldesa Pilar Barreiro, regidora del municipio desde junio de 1995, con su *Equipo de Gobierno Municipal* ha tenido un protagonismo muy destacado en este proceso al nivel local, tanto por su duración en el mandato de dos decenios, como por su posicionamiento al respecto de esta infraestructura del AVE. También en el desempeño de sus funciones su vicealcalde José Cabezos, y los concejales de Urbanismo Joaquín Segado Martínez y Francisco Espejo (ambos en la última legislatura 2011-2015).

Le ha correspondido la representación de la administración municipal en las tomas de posicionamiento derivadas del Protocolo de colaboración de 2006, de toda una política de proyectos para la ciudad desarrollados con vistas a multiplicar los efectos del AVE (explicados en apartado 4.3.1.4 *Proyectos de dinamización asociados a la metrópoli de Cartagena*), y por último del estudio, divulgación y propuesta de cambio de localización de la estación.

Centrándonos en esta última tarea, con ocasión de la presentación del Plan de Infraestructura, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI) y los nuevos criterios acerca de las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (tratadas en esta Tesis en apartado *Agentes nacionales comunes a las metrópolis seleccionadas*), y ante los ajustes presupuestarios planteados, la alcaldesa apostó por otra solución para la integración; una alternativa viable que no retrasara esta infraestructura, buscando el consenso de empresarios, vecinos y grupos políticos.

Tras conseguir un consenso inicial casi unánime, en junio de 2013, estuvo reunida en Madrid con el Secretario de Estado, directivos de Fomento, el Delegado del Gobierno en Murcia y el Consejero de Obras Públicas. En la misma, y haciendo constar este consenso, se planteó formalmente el cambio de localización de la estación que se venía estudiando meses antes por el Ayuntamiento. Como contestación, el ministerio solicitó un proyecto para la llegada del AVE a la ciudad sin llevar a cabo el soterramiento hasta la actual estación.

A finales de julio, este proyecto fue remitido, cumpliendo los requisitos de centralidad que había de reunir la futura estación y de ahorro presupuestario. En el mes de octubre de 2013, el ministerio hizo pública su conformidad con la nueva ubicación propuesta. Recientemente, en mayo de 2014, aprovechando visita del Secretario de Estado para Infraestructuras, Rafael Catalá, la alcaldesa tras reunirse con él, realizaron una visita a Mandarache, al solar donde se ubicará la futura estación.

Ilustración 118. Reunión Secretario Estado Infraestructuras y alcaldesa en Cartagena el 21/05/2014.

Fuente: Portan Murcia.com (<http://www.murcia.com/cartagena/noticias/2014/05/21-el-secretario-de-estado-de-infraestructuras-anuncia-maxima-prioridad-para-el-corredor-entre-murcia-y-cartagena.asp>).

En cuanto al papel del *Pleno del Ayuntamiento*, han sido varias las sesiones dedicadas al AVE durante todo el proceso. En el campo de las Mociones presentadas y debatidas en el Pleno del Ayuntamiento sobre el AVE, cabe destacar la debatida en Pleno el 11/06/2010 con el apoyo del grupo municipal popular, por la que el Ayuntamiento exigía al gobierno de la nación (presidido por el Sr. Zapatero en esas fechas) que cumpliera los plazos para la llegada del AVE a Cartagena, así como la continuidad del Corredor Ferroviario Mediterráneo de mercancías.

En el siguiente Pleno del 16/07/2010 se debatió otra moción de instancia del Ayuntamiento al gobierno de la nación a fijar plazos para la llegada de la Alta Velocidad a la ciudad, al cierre del acuerdo pendiente con ADIF para la construcción de la estación del AVE, y la adhesión a la *Plataforma en Defensa del AVE* y a la *Iniciativa en Defensa de la llegada de la Alta Velocidad a Cartagena*. Estas dos mociones se encuentran recogidas en *Anexo Documentos* de esta Tesis.

En la última sesión de ese mismo año el Pleno -de fecha 20/12/2010- aprobó inicialmente la modificación puntual número 134 del PGMO de Cartagena, destinada a financiar la llegada del AVE, aumentando los 46.000 metros cuadrados del Convenio de 2006, a 63.000 metros cuadrados, incrementando también la edificabilidad convenida.

Ilustración 119. Pleno Ordinario del Ayuntamiento de Cartagena el 26/11/2012.

Fuente: Portal Cartagena.es (http://www.cartagena.es/archivos/138-112733-IMP_FOTO/PlenoOrdinario-9365.jpg).

Estando en el gobierno central el PP, le correspondieron al grupo municipal socialista la presentación de mociones sobre el AVE. Así por ejemplo con motivo del PITVI 2012-2024 y sus nuevos objetivos ferroviarios, la moción presentada el 22/11/2012 (ver apartado de esta Tesis *Anexo Documental*) pedía al Ayuntamiento que instase al gobierno de la nación a fijar plazos para la llegada de la AVF a la ciudad de Cartagena, y a que se mantuviese el Protocolo suscrito con ADIF³¹⁵. En el Pleno del 26/11/2012, fue debatida esta moción, informando la alcaldía sobre los avances de los 10 últimos meses, las reuniones mantenidas con ADIF, y la publicación del Estudio Informativo de la Declaración de Impacto Ambiental de la línea de AVE Murcia-Cartagena.

El grupo municipal de IU también manifestó su posicionamiento a la llegada del AVE a la ciudad mediante moción tratada en el Pleno del 10/07/2013. En ella, y como respuesta al documento del Ministerio de Fomento *Nuevo Modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad*, se relataba los incumplimientos del Pacto de Murcia, sobre la simultaneidad de la llegada del AVE a las comunidades autónomas firmantes, las de la opción Centro del tramo Murcia-Cartagena, y la simplificación del tercer rail en el trazado actual. Concluía la moción instando al Gobierno de la Nación a revisar calendarios e importes previstos para *adaptar las inversiones ferroviarias en Cartagena a las ya realizadas en otras ciudades, y al Ayuntamiento de Cartagena para en caso contrario, iniciar la modificación del PGMO cambiando la calificación de suelo de los*

³¹⁵ Mociones, ruegos y preguntas del Pleno del Ayuntamiento de Cartagena 2026 de noviembre de 2012. (Disponible en el portal Cartagena.es).

*terrenos anexos a la actual estación, para que vuelvan a su calificación anterior a la firma del Convenio*³¹⁶.

El Pleno celebrado el 29/07/2013 que abordó otros temas, sin embargo en la defensa de la Moción sobre la nueva Dársena de contenedores de El Gorguel presentada por el grupo municipal de IU, permitió una valoración inicial positiva al recién anunciado cambio de la estación del AVE a Mandarache. El ahorro que suponía este cambio fue bien visto a priori, *sin ninguna valoración política ni vecinal en contra*³¹⁷.

Ante las noticias sobre las fechas de llegada del AVE a la ciudad (2019 según Valcárcel y 2016 según alcaldesa Barreiro) y el trayecto elegido coincidente con el actual, el grupo municipal socialista formuló unas preguntas aclaratorias sobre el AVE para su inclusión en Pleno del 16/09/2013. Ya en 2014, el 29/01/2014 el grupo municipal socialista también presentó una moción sobre la llegada del AVE a Cartagena, pidiendo a la alcaldesa un *compromiso de gestión para que no se condicione a la ciudad con una alta velocidad que no puede superar los 160 km/h en muchos tramos, e incluso los 80 en alguno, defendiendo una conexión ferroviaria de primer orden*³¹⁸.

Por su parte, el partido Movimiento Ciudadano de Cartagena, presentó y debatió dos mociones y una presentación de preguntas en este año de 2014. La primera llevada al Pleno el 02/06/2014 instaba a las partes responsables a realizar con carácter de urgencia los trabajos de restauración de la Estación de FFCC de Cartagena. Se aprovechaba la misma para posicionarse defendiendo la llegada del AVE en dicha estación: *Al mismo tiempo, se solicita de nuestra Alcaldesa que reconsidere su postura a favor del traslado de la futura Estación a Mandarache y que escuche la voz de la Ciudadanía, aspecto al que está poco acostumbrada*³¹⁹.

La segunda moción de MC se produjo en Pleno el 29/07/2014, utilizando un Estudio de posibles repercusiones del cambio de estación del AVE para el Ayuntamiento. Se planteaba a este estudio la eventual reclamación de la concesionaria del Parking de la Av. América por pérdida de expectativas de explotación y de la UE por utilización de fondos europeos para demoler naves del complejo ferroviario actual.

En cuanto a las preguntas planteadas por este grupo político, se corresponden con las tratadas en Pleno de 30/09/2014, sobre la instalación de un coso multiusos que estaba previsto previamente en la parcela del PP CC1 donde se decidió trasladar la

³¹⁶ Contenido de la Moción firmada por D. Cayetano Jaime Moltó, Portavoz del Grupo Municipal IU-Verdes, el 20/06/2013, recogida en apartado de esta Tesis, Anexo Documental.

³¹⁷ Declaraciones de José Cabezas, vicealcalde de Cartagena, publicadas en el diario La Opinión, el 28/03/2014, en artículo titulado "Fomento da marcha al AVE".

³¹⁸ Contenido de la Moción firmada por Dña. Ana Belén Castejón Hernández, concejal del Grupo Municipal Socialista, el 29/01/2014, recogida en apartado de esta Tesis, Anexo Documental.

³¹⁹ Contenido de la Moción firmada por D. José López Martínez, Portavoz del Grupo Mixto-Movimiento Ciudadano, el 19/05/2014, recogida en apartado de esta Tesis, Anexo Documental.

nueva estación del AVE de Cartagena, las circunstancias que rodearon el cambio de decisión, la aún pendiente urbanización de dicho PP que corresponde a la UTE urbanizadora CC1, y si se hará contrariamente con cargo a los fondos públicos.

4.3.2.2.2. Partidos políticos con representación local.

Los **grupos políticos de la corporación municipal** se mantuvieron la mayoría unidos apoyando la llegada del AVE a la estación contemplada en el Protocolo de 2006, destacando según de que partido se tratase y el signo político del gobierno de la Nación cuestiones como el trazado de la red, los plazos, o los presupuestos destinados a ello. Con motivo de la iniciativa de la alcaldesa de estudiar y defender alternativa de Mandarache la actividad de los partidos se dirigió a escuchar los intereses vecinales durante el debate acerca de ello, y la recepción de información previa al pleno de julio de 2013 en el que se aprobó. Tres días antes del mismo, el concejal de urbanismo tuvo tres reuniones distintas con el presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos, Leandro Sánchez, el portavoz del PSOE Julio Nieto y con el concejal de IU Cayetano Jaime Moltó.

Ilustración 120. Rueda de prensa Vicealcalde y concejal Ayuntamiento el 27/03/2014.

Fuente: Populares de Cartagena (http://www.ppmurcia.org/cartagena/noticias_show.asp?ipag=3&n=254).

Durante febrero de 2014, coincidiendo con la manifestación pro-soterramiento en la capital murciana, los vecinos del Sector Estación de Cartagena consiguieron la oposición al cambio de estación de IU, y que tanto PSOE como Movimiento Ciudadano (MC) se alineasen con lo que decidiesen los vecinos. Según la reunión de los grupos

políticos con la AAVV Sector Estación³²⁰ del 24/02/2014, Jaime Moltó de IU argumentó que *siempre han estado opuestos a esta infraestructura de alta velocidad en todo el territorio nacional y que hubiera sido suficiente con mejoras del sistema ferroviario sin llegar a los altísimos costes del AVE*. Por su parte Ana Belén Castejón manifestó que, *si bien en un principio el PSOE dio su apoyo al traslado, ahora dan su total respaldo a la voluntad de los vecinos para evitar los perjuicios que, al barrio y al centro histórico, pueda suponer la modificación de su emplazamiento actual*.

Tras el acuerdo con el Ministerio y según el vicealcalde, son tanto la Federación como estos grupos políticos de la oposición los que *han dado un giro a su posición inicial (.../...) y cuando, por fin, se tiene el visto bueno de Fomento, por intereses exclusivamente partidistas PSOE e IU se desdicen y la Federación de vecinos se echa para atrás*³²¹. Respecto de la posición del partido MC, es contrario al traslado de la estación del AVE al Plan Parcial CC1, por cuestionar sus beneficios para la ciudad y negando que haya unidad política vecinal al respecto.

Ilustración 121. Acuerdo frente común partidos locales Cartagena sobre la Estación AVE el 11/11/2014.

Fuente: Portal Murcia.com (<http://www.murcia.com/cartagena/noticias/2014/11/11-la-mayoria-de-los-partidos-politicos-locales-suscriben-un-acuerdo-politico-de-mantenimiento-de-la-estacion-en-su-a.asp>).

En noviembre de 2014 y tras contactos de diversos partidos políticos locales, se consolidó un frente común compuesto por PSOE, IU-Verdes, MC, SPCT, EQUO,

³²⁰ Información publicada por diario Vega Media Press, el 26/02/2014 titulada “Los 1.500 metros de la discordia del AVE en Cartagena”.

³²¹ Información publicada por Populares de Cartagena en noticia de fecha 27/03/2014 titulada “Los grupos políticos se oponen ahora a la estación del AVE por interés partidista”.

PCAN y Ciudadanos (sólo quedaron fuera del mismo tres partidos: PP, UPyD y Podemos) para mantener la estación en su actual emplazamiento tras las elecciones municipales y regionales de mayo de 2015.

El acuerdo se firmó ante notario el día 11 de ese mes de noviembre, comprometiéndose y dejando de manifiesto *de forma clara ante la sociedad cartagenera, que la decisión unilateral por parte del PP de trasladar la actual estación de tren, no cuenta con los apoyos del resto de formaciones políticas*. Del mismo modo, a través del documento notarial garantizan *que las formaciones políticas, representadas en este acto, mantendrán la centenaria ubicación de la estación, sean cuales sean sus futuras responsabilidades institucionales*³²².

Por su parte, este acuerdo sirvió para que los representantes de algunos de los partidos firmantes reflejasen su posición mediante declaraciones a los medios, marcadas por la clave pre electoral, y por la sospecha hacia la decisión del traslado. Así por ejemplo, Ana Belén Castejón, secretaria general del PSOE, aseguró que *su partido lo tiene claro en el sentido de que no vamos a permitir bajo ningún concepto que el capricho del traslado de la estación que pretende Pilar Barreiro para hacer caja y beneficiar a amiguetes se lleve a cabo*. También aseguró la dirigente socialista que *la firma del acuerdo por muchos partidos locales que representan a muchos miles de ciudadanos ha sido un hito importante en el cambio de modelo de gestión que necesita el Ayuntamiento de Cartagena*.

Representantes de otros partidos locales como Cayetano Jaime Moltó, coordinador local de IU-Verdes, declaró que *hoy el propio Partido Popular de Cartagena reconoce que las partidas presupuestarias para el AVE y las infraestructuras ferroviarias tiene un calendario de culminación en el período 2016-2019, así como que el pacto político firmado es relevante porque invalida, a seis meses vista, la decisión de la alcaldesa y podemos trasladar a los cartageneros que vamos a conseguir mantener el ferrocarril en el centro, como se hace en todas las grandes ciudades de nuestro país, porque es importante para la economía de Cartagena*.

Por último, para José López, edil del MC, *estamos totalmente comprometidos con no variar ni un milímetro la ubicación de la actual estación. Ayer nos personamos para ver el expediente de Cartagena Alta Velocidad y comprobamos que el traslado es sólo a instancias de Pilar Barreiro, que se permite engañar a los responsables de ADIF, hablándoles de criterios de intermodalidad, cuando la FEVE y la Estación de Autobuses siguen en el mismo sitio, así como también les engaña diciéndoles que los terrenos de la actual estación son la expansión natural de Cartagena y que con los recursos de su puesta en valor se podría sufragar una nueva estación, como si en esos terrenos se pudiera construir algo, porque a día de hoy son terrenos totalmente contaminados*.

³²² Información publicada en portal Murcia.com el 11/11/2014 titulada “La mayoría de los partidos políticos locales suscriben un acuerdo político de mantenimiento de la estación en su actual emplazamiento tras las próximas elecciones”.

4.3.2.2.3. Asociaciones empresariales.

Los **empresarios hoteleros** de la ciudad de Cartagena, representados en HOSTECAR han venido manteniendo reuniones casi anuales con la alcaldesa aprovechando la renovación de su directiva, desde la realizada el 17/06/2008 bajo la presidencia de José Antonio Nieto, como la realizada el 15/01/2010 y sucesivas al acceder a la presidencia Francisca Naranjo. En ellas se valoró positivamente iniciativas de la alcaldía que benefician el sector turístico: las ejecuciones de peatonalizaciones, las actividades e inversiones del *Consorcio Cartagena Puerto de Culturas*, o el *Palacio de Congresos del Batel*. En la más reciente del 11/01/2013, la presidenta solicitó colaboración para un plan de mejora de la calidad turística.

Ilustración 122. Reunión alcaldesa con HOSTECAR el 11/01/2013.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena (http://www.ayto-cartagena.es/frontend/genericas/detalle_noticia/_Mq4DsbcKUSLlk8jhdoxXttO4DENz4wXxmiGm6bFgONpXJ43cxyk0A).

4.3.2.2.4. Asociaciones vecinales.

La *Federación de Asociaciones de Vecinos de Cartagena y Comarca*, (FAVCAC), a través de su presidente Leandro Sánchez ha participado en el proceso desde su constitución en el año 2008, destacando entre otras reuniones, la mantenida el 26/07/2013 con el concejal Segado para ser informado sobre el cambio de ubicación de la estación. Recientemente ha realizado reuniones de conciliación y acercamiento de

posturas entre representantes de las Asociaciones de Vecinos, como la del 11/03/14, con la del Sector Estación, José María de la Puerta, Ciudad Jardín, Virgen de la Caridad y Barrio Peral. En su posicionamiento sobre la controversia, ofreció su apoyo a los vecinos de la Asociación Sector Estación.

Ilustración 123. Reunión alcaldesa con AA.VV. tras su constitución el 17/04/2008.

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena (http://www.ayto-cartagena.es/frontend/genericas/detalle_noticia/_16AH2OG2tFpzvKyQQyIDaYBfvwiEr7sEUL4rIdt-VXo).

En su asamblea extraordinaria celebrada el 03/05/14 para abordar el traslado de la estación de tren a Mandarache, acordó la defensa de la llegada a la estación histórica situada en la Avenida de América. Entre los argumentos a favor y en contra se concluyó ser pocas las ventajas y demasiadas las valoraciones negativas. *En términos económicos la nueva estación supondría una inversión de 30 millones de euros, mientras que la adaptación de la actual apenas de 4 millones. Además para el movimiento de pasajeros y turistas la actual se encuentra a 5 minutos andando del centro y no a media hora como plantea la nueva.*³²³

Uno de los acuerdos adoptados en esta asamblea, fue la participación en las concentraciones quincenales que venía realizando la Asociación de Vecinos del Sector Estación. La relación con esta asociación también se materializó con la adhesión el 11/11/2014 a la firma notarial promovida por la mayoría de Partidos políticos locales en defensa de mantener la estación en su actual emplazamiento.

³²³ Declaraciones del Presidente de la FAVCAC D. Leandro Sánchez, recogidas en artículo publicado por el diario La Opinión, el 04/05/2014, titulado *Frente común vecinal contra el traslado de la estación de tren a Mandarache*.

Asociación de Vecinos del Sector Estación de Cartagena, ha sido un actor que ha multiplicado su actividad, especialmente a partir de plantearse el estudio por parte del Ayuntamiento del cambio de ubicación de la estación, adoptando una posición contraria. Así por ejemplo, el 24/02/2014 organizó una convocatoria de Asamblea Informativa, a la que acudieron representantes de todos los partidos políticos municipales, la COEC, Cámara de Comercio, y la Federación de Vecinos.

Ilustración 124. Reunión AA.VV. Sector Estación y autoridades el 24/02/2014.

Fuente: La Opinión

(http://www.laopiniondemurcia.es/multimedia/imagenes.jsp?pRef=2014022600_4_538862__Cartagena-vecinos-niegan-estacion-haga-zona-Mandarache).

Otras actividades de esta asociación han sido ruedas de prensa como la tenuta el 27/03/2014 (conjunta con otras instituciones, aunque suscribiendo exclusivamente sus propias declaraciones), o manifestaciones de vecinos y simpatizantes en la actual estación de Cartagena para reivindicar el Convenio de 2006, en especial la primera de ellas tenuta lugar el 12/04/2014, y que se vienen repitiendo periódicamente.

Así mismo, la recogida de firmas para evitar el traslado de la estación y que el Ayuntamiento convoque a los vecinos para un referéndum sobre el traslado, y la adhesión a la firma notarial junto con el Frente de Partidos políticos locales el 11/11/2014 en defensa de mantener la estación en su actual emplazamiento.

Ilustración 125. Manifestación Vecinos Barrio Estación el 29/05/2014.

Fuente: Diario La Opinión (<http://fotos00.laopiniondemurcia.es/2014/05/03/646x260/frente-comun.jpg>).

La **Asociación de Vecinos de la Barriada Virgen de la Caridad**, representada por su presidente Juan Gómez, defendió la postura opuesta, la ubicación de la zona de Mandarache, donde estará el nuevo crecimiento norte de la ciudad. Además, **las Juntas Vecinales de Cartagena**, a excepción de la de El Llano del Beal, celebraron el 06/06/2014 pleno extraordinario para debatir una única cuestión, la llegada del AVE a Cartagena, y el debate se cerró con la aprobación de una moción que respalda la decisión de situar la nueva Estación de Tren en la zona de Mandarache.

Ilustración 126. Pleno Juntas Municipio sobre el AVE el 06/06/2014.

Fuente: Portal del Ayuntamiento de Cartagena (http://www.cartagena.es/archivos/138-156237-IMP_FOTO/Comparecencia%20juntas%20vecinales%20sobre%20el%20AVE-0003.jpg).

Así lo explicó en rueda de prensa el presidente de la Junta Vecinal de Pozo Estrecho, José Manuel Valdés. Actuando como portavoz de las Juntas, compareció acompañado por el concejal de Descentralización, Nicolás Ángel Bernal, y los presidentes de otras ocho juntas vecinales, declarando: *consideramos que la Estación en Mandarache es una buena alternativa frente al soterramiento, el proyecto es más barato, la zona está mejor comunicada, más centrada y favorece la integración de las diputaciones, del entorno urbano y rural*³²⁴.

4.3.2.2.5. Dinámica relacional.

La red de agentes locales en el proceso de implantación del AVE en Cartagena ha seguido la composición habitual de Gobierno Regional, Municipal, (alcaldesa, Pleno del Ayuntamiento), partidos políticos locales, agentes empresariales, y otros agentes principalmente asociaciones con intereses en la ciudad. De acuerdo con FELIU TORRENT (2007) en esta red también la universidad está llamada a ser un agente especial, con un cometido propio según su naturaleza. En el caso de Cartagena, como ya se ha visto, se ha hecho presente con la UPCT al integrarse en la estructura del GECE.

No obstante, la fecha de creación de este gabinete de julio de 2013, junto con la ausencia de otras iniciativas corporativas por parte de la universidad ha reducido bastante sus posibilidades iniciales de intervención en el proceso. Ha sido recientemente el objeto elegido de un trabajo académico individual dirigido por un profesor de la misma, el que ha vuelto a poner a la UPCT en punto de referencia, especialmente para los agentes defensores del mantenimiento de la estación actual.

Los agentes económicos y sociales, han centrado más su interés en la pronta llegada del AVE a la ciudad, necesariamente condicionada a la conexión con Murcia, que a cómo llegase en su solución técnica de integración urbana. El hecho de que la casi totalidad de la RAF discurre fuera del ámbito urbano y sólo el tramo final tiene contacto con una penetración mínima que no divide la trama urbana, como sí lo hacía en la ciudad de Murcia, ha restado fortaleza al proyecto local plasmado en el Convenio de 2006 y su identificación con el modelo de ciudad. Sus efectos renovadores y de transformación urbana eran relativos, y la centralidad de su enclave también.

Por otro lado, la información gestionada por el Ayuntamiento y su búsqueda de consenso, especialmente mediante el diálogo con la Cámara de Comercio y la COEC, junto con los contactos con asociaciones de vecinos particularmente desde la decisión de cambio de ubicación de la estación propició una acogida inicial del nuevo proyecto local, dotándolo de más cohesión interna de la que tenía antes. En el único campo donde se ha mostrado débil, el de los partidos de la oposición y de la AAVV del Sector

³²⁴ Información publicada por el Ayuntamiento de Cartagena (Cartagena.es) en sección de noticias de fecha 06/06/2014 con artículo “La mayoría de las Juntas Vecinales apoya la nueva Estación del AVE en Mandarache”.

Estación, ha sido relativamente reciente y marcado por el nuevo escenario electoral de 2015. Por tanto, como se ha visto, se abre al igual que en el caso de Murcia un movimiento social acerca del cambio de ubicación, aunque con retraso y menor fuerza.

El papel de liderazgo ha correspondido claramente a la alcaldesa de la ciudad, quien al igual que en el caso murciano ha demostrado la apertura externa necesaria para detectar los condicionantes a los que estaba sometido el proyecto local, aunque con un resultado completamente opuesto, optando por sumarse a las posturas defendidas tanto por los agentes regionales como nacionales, anulando con el resto de administraciones toda posible conflictividad en el proceso.

Muestra de ello ha sido la celebración de una reunión más de la sociedad integrada para la gestión (CAV) que su homónima de la ciudad de Murcia, y además realizada por primera vez en el Ayuntamiento de Cartagena (las anteriores se habían celebrado fuera de la ciudad), y la propia visita del Secretario de Infraestructuras al solar de Mandarache donde se levantará la nueva estación AVE de Cartagena. Quizás otro elemento de este entendimiento es que la solución la ha aportado la ordenación urbanística de la ciudad con un solar propiedad municipal, en un enclave idóneo por su colindancia a la RAF, y sin necesidad de modificación alguna de planeamiento.

Otro de los factores a destacar de la actuación del gobierno municipal y en particular de la alcaldesa ha sido su apuesta por proyectos que modernicen y reactiven la economía de la ciudad. Cartagena padeció una importante recesión debido a la crisis del sector industrial en los años noventa con importante presencia en la ciudad (en el año 1992 se quemó el Parlamento Regional) y por la reducción de las instalaciones militares. Al haber sufrido esta situación, los agentes locales se han predispuesto a buscar y aprovechar proyectos de reactivación, *intentando aprovechar la llegada del AVE a la ciudad con nuevos proyectos urbanos, tanto económicos como urbanísticos*³²⁵.

Cartagena como ciudad ha hecho una gran inversión en su patrimonio cultural como ya se ha visto y ha acometido proyectos como el Puerto Home, desde antes de la llegada del AVE. Pero no hubiesen sido razonables ni justificados sin la certeza de atraer a los visitantes necesarios para estos proyectos. El conocimiento de la puesta en marcha de esta infraestructura desde el año 2001, ha sido un estímulo y un catalizador para su gestión. La puesta en funcionamiento del AVE en ciudades también portuarias como Málaga, Barcelona, Valencia o más recientemente Alicante, ha permitido a los agentes locales de Cartagena aprender de esta experiencia y seleccionar los proyectos locales asociados más convenientes.

También en el caso de Cartagena su proyecto de integración urbana sobrepasa los límites urbanos, metropolitanos, y municipales. Desde décadas el municipio ha contado con un importante desarrollo en La Manga, especialmente poblado en época estival. La metrópoli cartagenera presenta además una población repartida en

³²⁵ FELIU TORRENT, Jaime. *La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia*. Investigaciones Geográficas, nº43, 2007, pp. 116.

numerosos núcleos urbanos de su campo, así como otros municipios que tradicionalmente han estado en relación y dependencia con la ciudad para muchas de las funciones urbanas básicas. Así la llegada del AVE a Cartagena implicará su uso para este sistema urbano asociado (La Unión, Torre Pacheco, San Javier, etc.) Estos espacios más alejados de la ciudad, pero relacionados con ella se han configurado como agentes externos de la escala local, muy interesados en aprovechar y participar en los beneficios del AVE, pues supondrá una activación importante del sector turístico.

Tal y como ha ocurrido en Murcia, los agentes locales no han intervenido en decisiones sobre la red territorial del AVE, sino en su integración urbana. Ya ha sido tratado en apartado de esta Tesis *Agentes nacionales comunes a ambas metrópolis*, la condición de Senadora de su alcaldesa que le ha permitido participar simultáneamente en ambos niveles al desempeñar sus funciones como miembro de la Cámara Baja. Centrándonos en la integración del AVE en la metrópoli de Cartagena el proceso de aprendizaje mostrado por los agentes de ámbito local comenzó con el aprendizaje inicial por parte del Ayuntamiento de la tarea de vigilancia y colaboración con los trabajos preparativos acordados en el seno de la sociedad Murcia Alta Velocidad. En uso de sus competencias le correspondió las aprobaciones urbanísticas necesarias en la zona de la estación actual en diciembre de 2010, y los trabajos de revisión del PGMO de su municipio.

También formó parte de este aprendizaje inicial la oposición del ayuntamiento a los retrasos acumulados por el Ministerio que por entonces tenían distinto signo político, como lo muestran las mociones del PP en el Pleno del Ayuntamiento exigiendo al Gobierno de la Nación el cumplimiento de los plazos para la llegada del AVE, el cierre del acuerdo para construir la estación del AVE junto con la adhesión a la Plataforma en Defensa del AVE, y la aprobación inicial de la modificación puntual nº 134 del PGMO en la zona de la estación, en junio, julio y diciembre de 2010 respectivamente.

Con el cambio del Gobierno de la Nación surgido de la mayoría del PP en las elecciones generales de noviembre de 2011, el aprendizaje inicial de oposición de los agentes locales a la lentitud del proceso continuó, pero en este caso ejercido por los grupos políticos municipales de la oposición en el Pleno del Ayuntamiento. También se da una interpretación más reflexiva y a la vez preocupante de las omisiones del Ministerio, pues se ha aprendido a filtrar la información útil, habilidad propia del segundo nivel de aprendizaje. Así se sucedieron mociones del PSOE exigiendo al Gobierno de la Nación plazos para la llegada del AVE y el mantenimiento del Protocolo de 2006 en noviembre de 2012, de IU exigiendo un calendario con importes, o en su defecto revertir la situación urbanística de los terrenos de la estación previa a la del Protocolo de 2006, y sobre otros asuntos pero incluyendo parecer positivo al cambio de estación AVE a Mandarache, en julio de 2013.

Es en el mes de junio de 2013, transcurridos dos meses desde el documento Nuevos criterios para el desarrollo de los corredores de alta velocidad ferroviaria, y seis

meses desde noviembre de 2012 en que Murcia solicitaba al Ministerio la aprobación de la estación de Los Dolores, tiene lugar una acción de la alcaldesa denota un aprendizaje de tercer nivel o de resolución de enroque con vínculos complejos. Reunida en Madrid juntamente con el Consejero y el Secretario de Estado de Infraestructuras, plantea formalmente el cambio de estación del AVE a la zona periférica de Mandarache.

Tras la contestación favorable del Ministerio en octubre de 2013, inicia una serie de contactos para conseguir alianzas en favor del cambio de ubicación de la estación, como la reunión con representantes de la CC y COEC en febrero de 2014, influenciada quizás por el gran consenso obtenido en ese mes en Murcia por los partidarios del Protocolo de 2006 y con el Ministerio. En marzo de 2014 vuelve a Madrid, en este caso acompañada por el presidente de la COEC y se reúne con la ministra para tratar del nuevo proyecto de la estación de Mandarache y en mayo de 2014 recibe la visita en Cartagena del Secretario de Estado de Infraestructuras con la misma agenda.

Al año de abrirse este nuevo escenario de Ayuntamiento y Ministerio alineados con el mismo proyecto con el beneplácito de la COEC, empieza a encontrar en el resto de agentes locales un segundo ciclo de aprendizaje, sensibilizados por las consecuencias de este cambio, la opinión de las asociaciones de vecinos y sus influencias demostradas recientemente en el caso vecino de la ciudad de Murcia. Comienzan acciones en el campo político como las mociones de MC para la restauración de la estación actual y la petición a la alcaldesa para que reconsidere su postura, sobre las repercusiones sobre la pérdida de negocio en el Parking asociado a la estación y demolición innecesaria de naves ferroviarias, y sobre la urbanización pendiente del PP CC1 de Mandarache con fondos públicos, en junio, julio y septiembre de 2014.

Finalmente, una serie de acontecimientos en el mes de noviembre de 2014 como fueron la publicación de la investigación de la UPCT sobre la viabilidad del soterramiento contemplado en el Protocolo de 2006, los contactos del director de la misma con algunos agentes locales interesados, el posicionamiento del presidente regional del PSRM en su visita a la ciudad a favor de la intermodalidad y la centralidad, y la ruptura del consenso político sobre la integración urbana en la ciudad Murcia, desencadenaron una nueva alianza estratégica. Se alcanzó un acuerdo de frente de partidos políticos para incluir en sus programas electorales la vuelta de la estación AVE a la actual, rechazando el cambio a la zona de Mandarache. De nuevo la irrupción de la tercera dimensión del poder en forma de influencias estratégicas.

5.- Conclusiones

Se ha preferido estructurar las conclusiones de esta Tesis analizando las que se refieren a los distintos apartados tratados: características técnicas y características organizativas.

5.1. Conclusiones Técnicas.

Se pueden destacar en el proceso estudiado los siguientes acontecimientos de carácter técnico que han condicionado decisivamente su evolución hasta alcanzar la solución definitiva. En primer lugar los que han afectado a las características de la red territorial de alta velocidad ferroviaria de las dos metrópolis, Murcia y Cartagena:

1. *Estudio Informativo del Corredor de Levante del AVE* en 1999, y trazado aprobado con el consenso de las comunidades Autónomas afectadas, conocido como el *Pacto de Murcia*, acordado con el Ministerio de Fomento, el 08/01/2001.
2. Definición y aprobación del *trazado del AVE de la Vega Baja alicantina* (tramo Elche-Beniel), desde la alternativa Sur del año 2000, a la Sudeste del año 2002, y la definitiva solución Centro en abril de 2003.
3. Aprobación en 2003 de la *Variante del Reguerón*, y su puesta en servicio en 2008 como el primer tramo AVE de la Región de Murcia.
4. Presentación del *PEIT* en el 2004, y cambio en los criterios técnicos acordados en el Pacto de Murcia: progresividad en ejecución, reducción de velocidad y tráfico mixto.
5. Propuesta en 2009 del Trazado Centro del *tramo AVE Murcia-Cartagena* por su conexión con el Aeropuerto Regional de Corvera, y su desestimación por razones presupuestarias y de plazos de ejecución en favor del *Trazado Este* tras Estudio Informativo en 2012.
6. Firma en 2009 del Protocolo de actuaciones regionales prioritarias entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno Regional.
7. Declaración de no disponibilidad de inversiones para el Ministerio de Fomento y *Plan de Extraordinario de colaboración Pública-Privada en Inversiones*, en 2010.
8. Finalización en diciembre de 2010 del tramo *AVE Madrid-Cuenca-Albacete-Valencia*, e inauguración del servicio en el primer destino del Corredor de Levante.
9. Presentación del *PITVI* en el 2012 y Documento *Nuevo modelo de desarrollos de los corredores de alta velocidad* del Ministerio de Fomento en abril de 2013: nuevas fechas de finalización, uso de vías compartidas AVE-Cercanías, y redefinición de la RAF de las dos metrópolis estudiadas.

10. Finalización en junio de 2013 del *tramo AVE Albacete-Alicante*, e inauguración del servicio al segundo destino del Corredor de Levante.
11. Finalización de *obras singulares del tramo Elche-Beniel del AVE* como túnel de Callosa del Segura, nuevas estaciones AVE de Beniel y soterrada de Orihuela y plataforma elevada sobre los canales del Post-trasvase Tajo-Segura en 2014. Licitación de ADIF en septiembre de dicho año de la electrificación de dicho tramo.
12. Presentación por el Ministerio de Economía del *anteproyecto de PGE 2015*, con asignación y programación de inversiones en la RM y aquellas destinadas al AVE en la misma, el 30/10/2014.

La definición técnica del Corredor de Levante de la AVF, ha demostrado en estos quince años de duración, una adaptación progresiva desde modelos iniciales consensuados por todos los territorios afectados y por este motivo no excesivamente favorables para las dos metrópolis estudiadas, hacia otro con características técnicas y plazos de ejecución peores que los iniciales. Resulta llamativo que para culminar en Cartagena este corredor tuviese que desviarse a ciudades como Cuenca o Alicante alejadas de un trazado más lógico.

La necesidad de atender las demandas de las poblaciones del tramo de la Vega Baja Alicantina es uno de estos ejemplos en los que la gobernanza metropolitana regional ha impuesto la concreción de recorridos definitivos. Otras definiciones técnicas no menos importantes, en vez de surgir de un proceso participativo como es el de las alegaciones a los Estudios Informativos de tramos de LAV, han provenido de imposiciones del Gobierno Central a través del Ministerio de Fomento, como han sido los últimos dos Planes Nacionales: el *PEIT* en el 2004, y el *PITVI* en el 2012.

Tan sólo el trazado de la Variante del Reguerón, cuyo proyecto data del 2003 y su inauguración del 2008, ha interactuado directamente a la metrópoli de Murcia y su gobernanza metropolitana (alcaldía y Gobierno Regional) ya que discurre íntegramente en la Región de Murcia y a pocos kilómetros de distancia de la misma, creando expectación por ser el primer tramo AVE de la Región y reflexión acerca del modelo de la RAF de la ciudad de Murcia.

El estudio del segundo tramo AVE con recorrido íntegro en la Región de Murcia, el de Murcia-Cartagena, con mucho más recorrido y trascendencia por unir las dos primeras metrópolis regionales, comenzó a activarse en el 2009, al año de inaugurarse el anterior. Se hizo apostando desde el Gobierno Regional por su alternativa Centro para beneficiar una de las infraestructuras más deseadas por el mismo como es el Aeropuerto Regional. Actuando así, varió su voluntad inicial de no tunelar la sierra de Carraschoy-El valle, un espacio natural protegido en beneficio de una mayor intermodalidad entre los transportes aéreo y de AVF.

Los retrasos en la tramitación, y la escasez de recursos para inversión en AVF hicieron desistir de esta alternativa en consenso con el resto de agentes de la gobernanza metropolitana de la ciudad de Cartagena, pasando a la opción Este en 2012. Con esta decisión, al compartir plataforma con el trazado actual, también se permitió la progresividad en la ejecución del trazado AVE Murcia-Cartagena, llegando antes a su nodo final, pero en peores condiciones técnicas: al asumir casi íntegramente el trazado quedan limitadas las velocidades y la densidad de tráfico.

La inauguración en 2010 del primer servicio AVE Madrid-Valencia, en el 2013 del servicio Madrid-Alicante, y en el 2015 estar concluidas obras singulares del Tramo Monforte-Murcia, ha permitido a la gobernanza metropolitana de las dos ciudades estudiadas preparar sus estrategias tanto de proyectos de dinamización asociados como de sus Redes Arteriales Ferroviarias, y sus respectivos proyectos de integración urbana de la AVF.

En cuanto a los **acontecimientos técnicos** relacionados con *la integración urbana de la ciudad de Murcia*, cabe destacar por su relevancia los siguientes:

1. Como parte de los trabajos asociados a la Revisión del PGMO de Murcia, en 1998 se realiza un primer estudio de Proyecto de soterramiento de las vías en su tramo urbano valorado en 16.000 millones de pesetas que es propuesto al Ministerio.
2. Con motivo de la *Variante ferroviaria del Reguerón*, se abordan soluciones técnicas para la integración, pasando desde un soterramiento en tramo de acceso Este de 2,8 Km en el año 2002, hasta la prolongación de la Variante como circunvalación urbana, desmantelamiento del tramo Murcia-Alcantarilla y llegada a Estación El Carmen con soterramiento parcial en el año 2003.
3. Firma del *Protocolo de Colaboración* el 22/06/2006 entre la AGE representada por ADIF, la CA y el Ayuntamiento para la remodelación de la RAF e integración del AVE en la ciudad mediante la creación de la Sociedad Murcia Alta Velocidad, encargada de las actuaciones urbanísticas y ferroviarias, en el marco del PEIT.
4. *Estudio Informativo de la Remodelación de la RAF*, aprobado provisionalmente en noviembre de 2007 y definitivamente en junio de 2009.
5. Aprobación definitiva de la *modificación puntual del PGMO* que permite la estación en el ámbito PC-Mc10 el 12/06/2009 por la CA.
6. Aprobación definitiva del *Plan Especial PC-Mc10*, y su Programa de Actuación, el 27/05/2010 por el Ayuntamiento de Murcia.
7. Encargo por ADIF en marzo de 2011 del *Proyecto Básico de la remodelación de la RAF*, con fase 1 de acceso en superficie, y fase 2 con integración urbana y nueva estación intermodal.
8. Licitación por ADIF en agosto de 2012 de la *Asistencia Técnica para redacción del Proyecto Constructivo de la fase 1 del Proyecto Básico de la Remodelación de la RAF*, y suspensión de la adjudicación por oposición del Ayuntamiento y CA.

9. Solicitud al Ministerio de Fomento por parte de la CA y el Ayuntamiento del estudio y aprobación de una *estación provisional del AVE en Los Dolores*, en noviembre de 2012.
10. En abril de 2013 el documento del Ministerio de Fomento *Nuevos criterios para el desarrollo de los corredores de alta velocidad ferroviaria*, plantea en la integración urbana una entrada en superficie con doble vía de ancho mixto en el pasillo de acceso este, y una adecuación de la estación actual ampliándolo con nuevos módulos y reordenación de aparcamientos, todo ello por un importe de 57 millones de euros.
11. Acuerdo en febrero de 2014 entre todas las administraciones competentes para encargar un *Proyecto Básico de soterramiento dividido en cinco etapas sucesivas* acorde con el Protocolo de 2006, con un presupuesto de 500 millones de euros.
12. Licitación de ADIF en septiembre de 2014 de la *primera fase de las obras de Accesos a Murcia y la Permeabilización del trazado Ferroviario* por importe de 80 millones de euros con cargo al presupuesto de la línea de AVF Monforte-Murcia, y presentación en octubre ante al Ayuntamiento del *Estudio de alternativas para la permeabilización de la RAF de Murcia en el entorno de Barriomar*, correspondiente con la segunda fase de la integración urbana.
13. *Adif adjudica el proyecto técnico del soterramiento integral del AVE en la ciudad de Murcia*, el 13/03/2015, por un importe de 0,50 millones de euros y un plazo de realización de 18 meses.

En el proceso técnico relacionado con la integración urbana de la AVF en la ciudad de Murcia, la solución plasmada en el Protocolo de Colaboración del año 2006, se vio beneficiada por los estudios de soterramiento ya realizados en el año 1998, la reflexión que el proyecto de la *Variante ferroviaria del Reguerón* introdujo en el año 2002, y la apuesta del plan *PEIT* en el 2004 por las actuaciones en la Red Arterial Ferroviaria y estaciones como “operaciones de Estado” contemplando soluciones complejas como el soterramiento, renovación urbana proporcional a las posibilidades de financiación, y herramientas para ello como el planeamiento, la gestión urbanística y los entes de gestión concertada de carácter instrumental.

En base a ello, se definió técnicamente un modelo de integración ambicioso, que satisfacía plenamente todas las necesidades urbanas de conexión entre barrios separados por las vías y con soluciones “drásticas o duras” como es el soterramiento completo y nueva estación subterránea. Las tareas de planeamiento se fueron completando hasta el año 2010, continuando las de gestiones urbanísticas ya inmersas en una situación de crisis inmobiliaria que impedían obtener financiación de las plusvalías urbanísticas.

Tienen lugar entonces, en 2011 y 2012 las primeras modificaciones del proyecto de RAF, mediante la división en dos fases del proyecto inicial, con estimaciones de costes corregidos, suponiendo importantes incrementos respecto de los estimados en el

Protocolo del 2006, y en el Estudio Informativo en 2009. La incertidumbre acerca de la continuidad de ambas fases y los posibles efectos de escasa integración en la primera de ellas genera la propuesta de una estación provisional del AVE en Los Dolores a finales de 2012 elevada al ministerio.

Los *Nuevos criterios para el desarrollo de los corredores de alta velocidad ferroviaria* para la integración en Murcia hacen caso omiso a la alternativa de Los Dolores y confirman esta primera fase, sin aclarar las condiciones técnicas y programación del resto de la integración. Sin embargo, a principios de 2014 se logra el acuerdo de dividir toda la actuación del Protocolo en cinco etapas, contemplando su totalidad. A finales de dicho año se licitan las obras de la primera fase, y se presentan las alternativas técnicas para la segunda fase. Se empieza a poner en duda la fecha de 2015 como meta para la llegada del AVE a la Estación del Carmen, y la adjudicación en marzo de ese año del proyecto técnico de soterramiento integral con un plazo superior al año, plantea unas fechas para disponer de dicho soterramiento muy posteriores.

Por lo que respecta a los **acontecimientos técnicos** relacionados con la integración urbana de la ciudad de Cartagena, se pueden reseñar los siguientes:

1. Firma del *Protocolo de Colaboración* el 22/06/2006 entre la AGE representada por ADIF, la CA y el Ayuntamiento *para la remodelación de la RAF e integración del AVE en la ciudad* mediante la creación de la Sociedad Cartagena Alta Velocidad, encargada de las actuaciones urbanísticas y ferroviarias, en el marco del PEIT.
2. *Estudio Informativo de la Remodelación de la RAF*, aprobado provisionalmente en julio de 2008 y definitivamente en 2009.
3. En marzo de 2011 el Ayuntamiento aprueba provisionalmente la *modificación puntual nº 134 del PGMO Estación del Ferrocarril de Cartagena* para aumentar su edificabilidad, abandonando su tramitación por dificultades técnicas ese mismo año.
4. ADIF adjudica la redacción del *Proyecto Básico de Remodelación de la RAF* en abril de 2011.
5. ADIF inicia la redacción del *Proyecto Básico de la Nueva estación de AVE* con la previsión de acabarlo a la finalización de 2012.
6. En abril de 2013 el documento del Ministerio de Fomento *Nuevos criterios para el desarrollo de los corredores de alta velocidad ferroviaria*, plantea en la integración urbana la adecuación de la estación actual a los tráficos de alta velocidad por un importe de 3,5 millones de euros, dejando el resto de actuaciones en suspensión temporal.
7. El Ayuntamiento propone un *cambio de la estación del AVE a la zona de Mandarache*, siendo aprobada esta propuesta por el Ministerio de Fomento en octubre de 2013, y oficializada su aprobación en el consejo de administración de febrero de 2014 de CAV.

8. En marzo de 2014 se aprueba un fondo de dos millones de euros para encargar el *Proyecto Básico de la nueva estación, y la modificación del Protocolo de Colaboración del 2006*, para adaptarlo a la nueva situación.
9. En noviembre de 2014 la UPCT presenta una *investigación sobre la viabilidad del soterramiento* incluido en el Protocolo de 2006.
10. En febrero de 2015 recibe *Resolución favorable el documento ambiental de la nueva estación del AVE de Cartagena* en la zona de Mandarache recibe por la Secretaría de Estado del Ministerio de Agricultura, Agua y Medio Ambiente.

En el caso de la integración urbana de la LAV en la ciudad de Cartagena, no se tiene constancia de que el proyecto reflejado en el Protocolo de colaboración de 2006, cuente con antecedentes de estudios previos, y parece más bien el resultado de la inclusión de la ciudad en el conjunto de urbes seleccionadas para la asociación de llegada del AVE y operaciones de integración ferrocarril-ciudad, haciendo corresponder necesidades urbanísticas y objetivos ferroviarios con las posibilidades de financiación derivadas de la escala de la renovación.

Tras la finalización en 2009 de la aprobación del Estudio Informativo de la remodelación de la RAF, el resto de los trabajos previos consistentes en el planeamiento urbanístico necesario para la operación se encontraban en un estadio inicial. En 2011 se cambió el instrumento urbanístico elegido, la modificación puntual de PGMO al comprobar que resultaba más sencilla y rápida la incorporación de las modificaciones necesarias durante el proceso de revisión del PGMO.

Con el documento Nuevos criterios para el desarrollo de los corredores de alta velocidad ferroviaria, su aplicación a la integración de la ciudad de Cartagena implicaba un cambio sustancial al proyecto del Protocolo, al reducirse a la adecuación de la estación actual. Esta situación desencadena la propuesta de un cambio de ubicación de la estación a una posición periférica, colindante con el trazado de la RAF, de propiedad municipal y con el planeamiento resuelto, aunque no la urbanización de su PP.

Aprobado por el ministerio esta propuesta, previo envío por parte del Ayuntamiento de un Estudio Técnico, se acuerda en 2014 la financiación del Proyecto Básico de la nueva estación y se comienza la tramitación ambiental del cambio como procedimiento abreviado. Los aspectos técnicos menos sólidos de la propuesta, como son la carencia de intermodalidad y la distancia de acceso desde la centralidad, junto con la presentación en la UPCT a finales del mismo año de una investigación sobre la viabilidad del soterramiento recogido en 2006, desencadenan reflexiones y reposicionamientos al respecto. En febrero de 2015, se recibe resolución favorable del Informe de impacto ambiental del proyecto de nueva estación.

Como consecuencia de estos acontecimientos técnicos y sus relaciones mutuas, esta Tesis propone las siguientes **conclusiones de carácter técnico**:

- I. En primer lugar, se constata que la situación de las metrópolis medianas periféricas con respecto a las inversiones en nuevas infraestructuras de transporte, es de mayor vulnerabilidad respecto de otras más pobladas y centradas en el territorio. Su menor importancia poblacional y peor posición geográfica las sitúan en un segundo plano respecto de las inversiones prioritarias tanto en su programación como en su cuantía. Esta posición, ofrece un clima favorable para el desarrollo de los procesos estudiados en relación con la toma de decisiones para la mejora urbana, aunque introduce el riesgo de la imposición de soluciones por motivos prácticos.
- II. En segundo lugar, la restricción presupuestaria, y los largos procesos de tramitación, debido al considerable impacto ambiental del trazado interurbano o territorial de esta infraestructura, han hecho retrasarse en varios años su plazo planificado de ejecución. La consecuencia de esta espera para los tramos analizados en esta tesis (los que conectan con las dos metrópolis regionales), ha sido su configuración como líneas de altas prestaciones (velocidades a partir de los 200 Km/h), más que alta velocidad (velocidades de hasta 350 Km/h) al aprovechar alguno de los pasillos ferroviarios ya existentes, la implantación de tráfico mixto con otros tipos de ferrocarril, y la previsible liberalización en la explotación de estos tramos. En cuanto a la consecuencia para las metrópolis, ha sido la de favorecer la reflexión para el afianzamiento o rectificación del modelo de integración urbana más conveniente, en función de sus intereses.
- III. En tercer lugar, se observa que de entre todas las decisiones, la ubicación de su Estación de viajeros es la más representativa para este modelo, condicionando todo un conjunto de decisiones secundarias. Así, el debate no ha de obviar las políticas urbanas sectoriales, que permitan potenciar los efectos de mejora, que el uso de esta infraestructura brinda a la ciudad.

5.2. Conclusiones Organizativas.

Acontecimientos organizativos marcados por el desarrollo del corredor de Levante del AVE de relevante importancia han sido los siguientes:

1. *Plan integral de las infraestructuras ferroviarias* en la Región de Murcia, y creación del *Grupo de Trabajo del Ferrocarril*, por el Gobierno Regional, la patronal y los sindicatos en 2003. Defensa inicial del presidente Valcárcel de la opción Oeste del tramo AVE Murcia-Cartagena, por motivos medioambientales y para potenciar Alcantarilla en la red.
2. Alegaciones del Gobierno Regional, CCM-CROEM, y del COICCP en 2003 y 2004 a la *solución centro del tramo AVE Elche-Beniel*, y demanda del primero al Ministerio por incumplimiento del Pacto de Murcia ante la Audiencia Nacional en 2004.
3. Moción del PP en la *Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados* del 28/09/2004, sobre afección de fondos comunitarios a la línea AVE Murcia-Cartagena, para su finalización en 2010.
4. Enmiendas a la aprobación de los PGE presentadas por el PP, para incluir partidas presupuestarias de las obras del Corredor de Levante del AVE, durante las dos legislaturas socialistas 2004-2011 (rechazadas).
5. *Asamblea CROEM-CMM Por un ferrocarril competitivo* de fecha 17/01/2008, y aprobando un manifiesto en defensa del TAV y la mejora de las infraestructuras ferroviarias, pidiendo a los partidos políticos que incluyeran en sus programas electorales la línea AVE con Madrid.
6. Reiteración del *COICCP de Murcia de los reparos técnicos del trazado AVE Elche-Murcia* en mayo de 2008.
7. Proposición no de Ley del PP presentada en la *Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados* el 23/01/2009, sobre la situación del Corredor de Levante del AVE.
8. Acuerdo Marco en octubre de 2009, para el tercer protocolo entre el Ministerio, Adif y el BEI, con un préstamo de hasta 5.000 millones de euros, de los que 1.030 millones estaban previstos para los tramos Albacete-Alicante-Murcia del Corredor de Levante del AVE, haciendo disposiciones de 500 y 200 millones, en junio y octubre de 2010 respectivamente.
9. Reactivación por la Alcaldía de Cartagena y la COEC, de la *Plataforma en Defensa del AVE* en junio de 2010.
10. *Acuerdo Presidente Regional con alcaldesa Cartagena y COEC, para defender la opción Este en el tramo AVE Murcia-Cartagena* en abril de 2012 por motivos económicos y de plazos, antes de la publicación en agosto del Estudio Informativo de este tramo.
11. *Rueda de prensa y comunicado oficial* del sindicato CCOO y *Comunicado COEC* de junio de 2013, en relación con el Nuevo modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad del Ministerio.

12. *Comunicado conjunto CROEM-CMM* de fecha 31/07/2013 denunciando los incumplimientos y retrasos, e instado al Gobierno Regional a exigir al nacional la concreción de inversiones y fechas.
13. *Convenio COEC y UPCT, para la creación del Gabinete de Estudios de Coyuntura Económica* en julio de 2013.
14. *Asamblea COEC con presencia de autoridades y sindicatos* en febrero de 2014 acordando presentar reivindicaciones e Informe de impacto económico del AVE a la Ministra.
15. Anuncio del Presidente Autonómico en su discurso de investidura, de la creación de una *Comisión de seguimiento y actuación*, integrada por las consejerías afectadas, para abordar la llegada del AVE, en abril de 2014.
16. *Jornada organizada por la COEC con Presidente Regional y Secretario Estado de Infraestructuras* tratando situación del AVE el 21/05/2014.
17. Presentación por parte de la *CROEM de su Informe sobre los PGE 2015: Inversiones en la Región de Murcia* el 30/10/2014, analizando la situación respecto del AVE, y presentación de Moción el 03/12/2014, (aprobada) para partida en PGE permitiendo uso en tramo Murcia-Cartagena del AVE a partir de 2016.
18. Presentación por el Decano del COICCyP, ante la delegación en Murcia del Ministerio de Fomento en diciembre de 2014, del *Informe sobre las repercusiones de la llegada del AVE a la Región de Murcia*.

La definición del trazado del corredor de Levante del AVE, supuso la intervención de los agentes interesados en el mismo, principalmente regionales, pero haciendo cada uno su aportación por separado, encargando estudios técnicos, o realizando alegaciones. Sin embargo, el primer fenómeno colaborativo de suma de sinergias se dio en 2003 con el *Plan integral de las infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia*, y la creación del *Grupo de Trabajo del Ferrocarril*.

El proceso de aprobación del tramo AVE Elche-Beniel en ese año y en 2004 es una segunda ocasión en la que los agentes vuelven a intervenir, pero sin crear alianzas o estructuras intermedias. La falta de resultados y el agotamiento de las vías de acción convencionales, lleva al gobierno regional a intentar abrir el sistema a las propuestas del Pacto de Murcia de 2001, demandando el incumplimiento de este acuerdo ante los tribunales.

Otro camino de acción abierto desde el 2004, en que el gobierno nacional es de signo contrario al regional, y con planes de infraestructuras distintos, fueron las mociones presentadas en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados sobre cofinanciación del tramo AVE Murcia-Cartagena, y las enmiendas a la aprobación de los PGE para incluir partidas presupuestarias para el corredor.

Un fenómeno organizativo interesante en este proceso, fue la Asamblea CROEM-CMM por un ferrocarril competitivo de 2008, por lo que de frente común entre distintas

asociaciones de ámbito regional tuvo, así como el primer caso de relación entre elecciones políticas y peticiones de soluciones técnicas para este corredor. En el año siguiente se volvieron a ejercitar acciones relacionadas con el corredor a niveles nacionales e internacionales, como fueron la Proposición no de Ley en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, y el recurso al BCE para la financiación del mismo, mediante la firma del tercer protocolo de préstamos Ministerio-Adif-BEI.

En el ámbito local, la primera experiencia organizativa común, fue la reactivación en 2010 de la Plataforma en Defensa del AVE por parte de la Alcaldía de Cartagena y el COEC. Dos años después, se repite un acuerdo de escala supralocal, Gobierno regional-Ayuntamiento-Organizaciones empresariales para defender la opción Este del tramo AVE Murcia-Cartagena.

Es sin embargo 2013, con el conocimiento del documento Nuevo modelo de desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad, cuando las acciones organizativas se multiplican como reacción al mismo: comunicados de sindicatos, asociaciones empresariales por separado, y una experiencia enriquecedora de cooperación con el Convenio COEC-UPCT, para la creación del Gabinete de Estudios de Coyuntura Económica, que habría de abordar un primer estudio de impacto económico sobre la llegada del AVE a Cartagena.

Un año después, se pueden registrar otros eventos organizativos relacionados con el proceso de implantación del Corredor de Levante del AVE, como fueron la asamblea de la COEC para acordar elevar el citado estudio a la Ministra, la jornada de la misma organización con presencia de autoridades regionales y nacionales competentes, la presentación por la CROEM de su informe sobre los PGE 2015: Inversiones en la Región, y la presentación de un segundo estudio de repercusiones sobre la llegada del AVE, en este caso encargado por el COICCP abarcando toda la Región de Murcia.

De estos tres eventos, quizás el de más impacto y más utilizado por el resto de los agentes locales en sus estrategias fue el informe de la CROEM, desencadenando peticiones de calendarios con asignación de inversiones para la llegada del AVE, y una moción a los PGE, durante su tramitación en el Senado, para dotación de la llegada a Cartagena de AVE, finalmente aprobada.

En cuanto a los **acontecimientos organizativos**, relacionados con la integración urbana de la ciudad de Murcia, cabe destacar los siguientes:

1. Tras la firma del Protocolo de Colaboración entre las tres administraciones, nacional, regional y local en junio de 2006, en diciembre de ese año *se crea la sociedad para la integración Murcia Alta Velocidad*, con reparto de tareas para cada una en el proceso.
2. *Primera reunión de la sociedad Murcia Alta velocidad* junio de 2009, tras primeros pasos de proyectos técnicos urbanísticos y ferroviarios.
3. *Segunda reunión de la sociedad Murcia Alta velocidad* en julio de 2012, tras la definición técnica de dos fases distintas para ejecución de la integración.
4. Moción aprobada el 25/10/2012 por todos los *Grupos municipales del Ayuntamiento* en defensa del soterramiento acordado en el Protocolo de colaboración del 2006.
5. *Defensa del soterramiento realizada por el secretario general del PSRM* y el Portavoz socialista de la Comisión de Fomento de los Diputados, el 01/03/2013.
6. Declaraciones institucionales de fechas 17/05/2013 y 12/02/2014 del *Pleno de la Asamblea Regional* en apoyo del soterramiento acordado en el Protocolo de colaboración del 2006.
7. *Comunicado de la CROEM denunciando los incumplimientos y retrasos* del Ministerio, instando al Gobierno Regional que exigiese inversiones y fechas, realizado el 31/07/2013.
8. *Comunicado oficial* del sindicato CCOO de fecha 04/09/2013 en relación con la propuesta de cambio de Estación del AVE a Los Dolores.
9. Reuniones celebradas en Madrid el 28/01/2014 por el Consejero de Obras Públicas, el Delegado del Gobierno, el Alcalde y el Presidente de ADIF para comunicar *deseo ciudadanía de mantener solución del Protocolo de colaboración de 2006*, y el 13/02/2014 asistiendo el Presidente Regional, el Consejero de Obras Públicas, la Ministra Ana Pastor y técnicos de su ministerio, *acordando la ejecución del proyecto integral de soterramiento en la ciudad de Murcia* y el 14/02/2014 correspondiente con la *tercera reunión de la sociedad Murcia Alta Velocidad*.
10. *Manifestación en defensa del soterramiento integral* de fecha 15/02/2014 con participación de todas las autoridades, organizaciones y asociaciones vecinales.
11. *Reunión Consejero de Obras Públicas y Secretario Estado Infraestructuras*, para la primera fase de la llegada del AVE a Murcia, con el compromiso de sufragar el Ministerio los 80 millones de su coste, en mayo de 2014.
12. Presentación el 11/03/2013, de la *Proposición no de Ley* por el Grupo Parlamentario Socialista, y el 13/06/2014 por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA (la izquierda plural), sobre el soterramiento del ferrocarril de Murcia, para su debate en la *Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados*.
13. *Contactos de la Plataforma pro-soterramiento con parlamentarios europeos* en 2013 y 2014 para la interposición de preguntas en la Comisión de Transportes de

- Parlamento Europeo sobre la cofinanciación con fondos de la UE a la integración del AVE en Murcia.
14. *Enmienda del PSOE a los PGE de 2015*, solicitando la inclusión de una partida que sufrague el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Murcia.
 15. *Manifestación en contra de las expropiaciones de la 1ª Fase de la Remodelación de la RAF* de fecha 22/11/2014 organizada por la plataforma Pro-Soterramiento, ante la delegación del Gobierno.
 16. *Primera reunión de la Comisión territorial y medio ambiente del CSM* el 05/12/2014, aprobando por unanimidad la opción cuarta del Estudio de alternativas para la permeabilización del trazado ferroviario en el entorno de Barriomar (2ª fase de la integración del AVE).
 17. *Cuarta reunión de la sociedad Murcia Alta Velocidad* en Madrid el 10/12/2014, tratando sobre de la licitación de asistencia técnica para la redacción del proyecto de soterramiento por importe de 1,7 millones de euros.
 18. *Pleno del Ayuntamiento en el que se aprueba moción PP, a favor de la 1ª Fase Remodelación RAF*, el 18/12/2014 rompiendo consenso con oposición contraria al mismo.
 19. *Defensa realizada por el Decano del COICCP de la primera fase de las obras de acceso a Murcia y permeabilización del trazado ferroviario*, sin renunciar a la ejecución por tramos de la integración acordada en el Protocolo de 2006, destacando su compatibilidad y complementariedad el 29/12/2014.
 20. *Contactos Plataforma Pro-Soterramiento con grupos oposición y moción conjunta de los mismos en el Pleno* el 29/01/2015, en contra de los vertidos de las obras de soterramiento del AVE.
 21. *Reunión Presidente de ADIF con el consejero Bernabé* en Madrid el 10/02/2015 para tratar sobre la adjudicación de las obras de la 1ª Fase del soterramiento del AVE en Murcia.
 22. *El Defensor del Pueblo notifica a la Plataforma Pro Soterramiento la aceptación de solicitud de amparo*, el 20/02/2015.
 23. *Manifestación conjunta grupos oposición, PSOE (incluyendo llamamiento previo a esta convocatoria del sec. Gral. PSRM), IU y UPyD, con plataforma Pro-Soterramiento* el 29/02/2015, solicitando llegada subterránea AVE a estación El Carmen, anulación expropiaciones paso elevado Los Garres, y vertidos soterramiento.
 24. *En la visita de la Ministra a la pedanía murciana de Zeneta* el 12/03/2015 para inaugurar el comienzo de las obras de la Autovía del Reguerón, manifiesta su compromiso de que *la integración sea con soterramiento*, aunque por fases y anuncia adjudicación proyecto técnico soterramiento integral.

Como se ha visto en el comienzo de los acontecimientos técnicos de la integración urbana de la ciudad de Murcia, el marco organizativo de partida constituido en 2006 por un protocolo de colaboración y una sociedad instrumental, se debe tanto a experiencias previas en otras ciudades, como a la categoría que adquieren los objetivos de la

integración en la ciudad. La demanda social de una solución soterrada a las vías que dividen a los barrios de la ciudad está presente con gran fuerza desde los años noventa, encontrando en el proyecto de integración una respuesta adecuada a sus peticiones.

No obstante, se combinan las primeras reuniones de la sociedad Murcia Alta Velocidad con las actividades en defensa del proyecto protocolizado, aumentando especialmente a partir de 2012. El anuncio del Ministerio de la división del proyecto en dos fases desencadena una activación de posicionamientos de todos los agentes locales defendiendo la integración pactada, empezando por los grupos políticos municipales, regionales, Asamblea Regional, y agentes nacionales a través de los portavoces en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

En el año 2013 tiene lugar el intento de dotar a la integración de una estación provisional periférica, en la pedanía murciana de Los Dolores, defendida especialmente por la administración regional, pasando por ofrecimientos de otros municipios de la región como el realizado por el alcalde de Beniel, la primera estación del AVE en la CA murciana. Empresarios y sindicatos expresan su preocupación por la situación. Sin embargo, los estudios realizados por el Ministerio respecto de esta propuesta tardan en realizarse y no prospera.

Se inicia el siguiente año de 2014 con una gran actividad de contactos y reuniones entre los máximos representantes de las tres administraciones con el intento de llegar a una solución pactada. La presión social en auge plasmada en la manifestación del 15 de febrero es aprovechada por las autoridades para obtener del Ministerio un principio de acuerdo a favor del proyecto de 2006 por fases. ADIF en mayo asume el coste de la primera de ellas con 80 millones de euros.

Los agentes sociales, en especial la plataforma pro soterramiento, en total desacuerdo con las características de esta llegada a la estación en superficie, realiza contactos con europarlamentarios para su implicación, al pretender su ejecución de modo cofinanciado con fondos europeos. Al publicarse a finales de 2014 el informe de la CROEM analizando las inversiones en la Región de Murcia, recogidas en el anteproyecto de PGE de 2015, particularmente en materia de AVE, se vuelven a movilizar los agentes locales. Como muestra de ello el representante de la plataforma acude a la televisión murciana para ser entrevistado y divulgar sus actuaciones.

A ello se unen los afectados por las expropiaciones de esta primera fase que no estaban contemplados en el proyecto de 2006. Se materializa en diciembre la rotura de la unidad entre los partidos con representación municipal, pasando el PP a defender el proyecto del Ministerio, apoyándose en el informe favorable a la compatibilidad de fases del COICCyP, así como en la activación de la Comisión territorial y medio ambiente del CSM. Quizás el comienzo del funcionamiento de éste órgano, aprobando la solución técnica más soterrada de la segunda fase de la integración, sea una de las mayores innovaciones en materia de gobernanza metropolitana sobre infraestructuras observada en el proceso de la ciudad de Murcia.

Con el nuevo año de 2015 se refuerzan alianzas entre las iniciativas de la plataforma pro soterramiento y los grupos de la oposición municipal, llevándolas a Pleno, o haciendo llamamientos a manifestaciones de la misma como la del 29/02/2015. También se obtiene del Defensor del Pueblo, su actuación en relación con las denuncias presentadas por la plataforma. En marzo, ante la visita de la Ministra a la Región en la que habría de dar cuenta de su posición, se acuerda tratar la adjudicación del proyecto técnico del soterramiento completo, que se licitó meses antes.

Los **acontecimientos organizativos** relacionados con la *integración urbana de la ciudad de Cartagena* más destacados por la influencia que han tenido en el proceso han sido los siguientes:

1. Tras la firma del Protocolo de Colaboración entre las tres administraciones, nacional, regional y local en junio de 2006; en diciembre de ese año *se crea la sociedad para la integración Cartagena Alta Velocidad*, con reparto de tareas para cada una en el proceso.
2. *Primera reunión sociedad Cartagena Alta Velocidad* junio 2009, tras primeros pasos de proyectos técnicos urbanísticos y ferroviarios.
3. *Mociones presentadas por el Grupo municipal del PP en el Pleno del Ayuntamiento* exigiendo al Gobierno de la Nación el cumplimiento de los plazos para la llegada del AVE, el cierre del acuerdo para la construcción de la estación del AVE, la adhesión a la Plataforma en Defensa del AVE y la aprobación inicial de la modificación puntual 134 del PGMO en la zona de la Estación, en junio, julio y diciembre de 2010 respectivamente.
4. *Segunda reunión sociedad Cartagena Alta Velocidad* julio 2012, se anuncia la finalización ese año del Proyecto Básico de la Estación.
5. *Moción presentada por el Grupo municipal del PSOE en el Pleno del Ayuntamiento* exigiendo al Gobierno de la Nación el cumplimiento de los plazos para la llegada del AVE, y el mantenimiento del Protocolo de 2006.
6. *Reunión Secretario de Estado de Infraestructuras con Consejero, Delegado del Gobierno y Alcaldesa* en Madrid para plantear formalmente el cambio de ubicación de la estación AVE, en junio de 2013.
7. *El concejal de urbanismo del Ayuntamiento se reúne con los portavoces de los grupos políticos* y con el presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos para explicar el cambio de ubicación de la estación del AVE en julio de 2013.
8. *Mociones presentadas por el Grupo municipal de IU en el Pleno del Ayuntamiento* exigiendo al Gobierno de la Nación un calendario con importes para la llegada del AVE o por el contrario, la reversión de los terrenos incluidos en el Protocolo de 2006 a su estado inicial, y valorando positivamente el cambio a la zona de Mandarache, ambos en julio de 2013.
9. *El ministerio de fomento hace público su conformidad* en octubre de 2013, tras solicitar un estudio del cambio de ubicación y recibirlo por parte del Ayuntamiento.

10. *Reunión Alcaldía con CC y COEC para informar acerca del cambio de ubicación de la estación del AVE a Mandarache en febrero de 2014.*
11. *Tercera reunión sociedad Cartagena Alta Velocidad febrero 2014, se aprueba la propuesta del Ayuntamiento de llevar la estación del AVE a la zona de Mandarache y encargar el proyecto de la estación.*
12. *Reunión de representantes de la AAVV Sector Estación con portavoces de grupos municipales del PSOE e IU, en febrero de 2014 consiguiendo su defensa del Protocolo de 2006 y rechazo al cambio de estación. MC se adhiere también.*
13. *Reunión de conciliación de la FAVCAC con representantes de las asociaciones de vecinos de los barrios afectados por la llegada del AVE en marzo de 2014.*
14. *Reunión Ministra con alcaldesa y COEC en Madrid en marzo de 2014 para tratar el cambio de ubicación de la estación AVE.*
15. *Cuarta reunión sociedad Cartagena Alta Velocidad marzo 2014, se aprueba un fondo de 2 millones de euros para encargar el proyecto de la nueva estación y la modificación del Protocolo de 2006.*
16. *Primera manifestación de la AV Sector Estación en abril de 2014, recogida de firmas y compromiso de repetición periódica de nuevas manifestaciones.*
17. *Asamblea extraordinaria de la FAVCAC en mayo de 2014 en la que se acuerda la defensa de la llegada del AVE a la estación actual por razones económicas y de centralidad, así como apoyo a las manifestaciones organizadas por la Asociación de vecinos del Sector de la Estación.*
18. *Las Juntas Vecinales del Municipio de Cartagena en pleno extraordinario sobre el AVE celebrado en julio de 2014 acuerdan respaldar el cambio de estación.*
19. *Mociones presentadas por el Grupo municipal de MC en el Pleno del Ayuntamiento pidiendo a la alcaldesa la restauración de la estación actual y que reconsidere su postura de cambiar la ubicación de la estación AVE, pidiendo responder a un estudio sobre repercusiones del cambio de la estación por pérdida de negocio en el nuevo Parking asociado a la estación actual y la demolición innecesaria de naves ferroviarias, y pidiendo aclaraciones sobre el uso de fondos públicos para la urbanización del plan parcial CC1 de Mandarache, en junio, julio y septiembre de 2014 respectivamente.*
20. *Tras publicación investigación UPCT sobre viabilidad soterramiento AVE y contactos de su director con agentes partidarios del Protocolo de 2006, se realiza el Acuerdo de frente de grupos políticos municipales para incluir en sus programas electorales la vuelta de la estación AVE a la actual, para favorecer la intermodalidad, en noviembre de 2014.*
21. *El 11/11/2014 se firma ante notario el acuerdo de frente común entre partidos políticos de la oposición para mantener la estación en su actual emplazamiento tras las elecciones municipales y regionales de mayo de 2015.*

Al igual que en el caso de la ciudad de Murcia, el esquema organizativo parte del mismo marco configurado por un acuerdo protocolizado y una sociedad instrumental para gestionar la integración. Sin embargo, en Cartagena este inicio de consenso no cuenta con la misma intensidad de apoyo social, ya que sus soluciones técnicas no formaron parte de las aspiraciones de la población en la década precedente. Surge más bien como el resultado de los planteamientos repetidos en otras ciudades, acomodada a su escala y características peculiares.

No obstante, durante el proceso la apuesta de la ciudad y su empresariado por el crecimiento económico basado en formas de turismo que necesitan de la llegada de esta infraestructura, la inactividad del Ministerio en la definición y ejecución de la LAV que conecta a la ciudad, y su situación de fin de nodo, movilizan a los agentes locales. Así se activa desde el ayuntamiento la plataforma en defensa del AVE, y se producen mociones en los Plenos a instancias del PP, y de los grupos de la oposición a partir de 2012 por el cambio de gobierno tras las elecciones generales.

Al año siguiente, y ante la nueva política del ministerio en materia de integración urbana, en junio de 2013 la alcaldesa plantea formalmente el cambio de ubicación de la estación. Esta propuesta encaja con la prioridad dada por bastantes agentes locales al consenso general de acortar la llegada, frente al modo en que esta se produzca. Durante este semestre se suceden los contactos del ayuntamiento con el resto de agentes para recabar su apoyo, y finalmente es aceptado por el Ministerio y ratificado el acuerdo en febrero de 2014 por la sociedad Cartagena Alta Velocidad.

Influidos ante la defensa del proyecto protocolizado en 2006 realizado por todos los agentes en unanimidad, frente a las modificaciones del Ministerio en la ciudad de Murcia, en Cartagena comienzan los contactos de la AAVV del Sector Estación con los grupos de la oposición, consiguiendo el cambio de su parecer. En abril de 2004, tiene lugar la primera manifestación de vecinos en contra del cambio de estación, y en mayo se suman otras asociaciones como la FAVCAC a la defensa de la ubicación actual.

A finales de año se registran varias mociones de partidos de la oposición en el Pleno del Ayuntamiento cuestionando la oportunidad del cambio y se da a conocer el trabajo de investigación de la UPCT sobre la viabilidad del soterramiento contemplado en el Protocolo de 2006, lo que acelera los contactos entre los partidos municipales de la oposición, culminando con la firma en noviembre del acuerdo de frente común para mantener la estación en el estado actual tras las elecciones municipales y regionales de mayo de 2015. Se repite en Cartagena la alineación de la administración local con el Ministerio, y la polarización de agentes defensores del Protocolo frente a los partidarios de aceptar modificaciones, si bien en Cartagena es más tardío y por ello más breve, además de que la modificación es completa y no parcial como en Murcia.

Como consecuencia de estos acontecimientos organizativos y sus relaciones mutuas, esta Tesis propone las siguientes **conclusiones de carácter organizativo**:

- I. En primer lugar, las metrópolis medianas periféricas, permiten en el campo organizativo una mayor conciencia de la necesidad de participación, racionalidad, y responsabilidad en el proceso de todos los agentes, generando presiones y tiempos de espera adecuados para establecer una auténtica gobernanza en materia de infraestructuras. Las acciones y estrategias de los agentes estudiados avalan esta conclusión.
- II. En segundo lugar, en el caso de la red territorial e integración urbana del AVE, han sido varios los condicionantes organizativos. Los agentes nacionales han sufrido factores macroeconómicos adversos como la crisis económica mundial, y la caída de ingresos que conlleva para las administraciones implicadas. También les ha perjudicado una errónea planificación nacional, basada en el objetivo de servir con esta tecnología a todos los territorios, a veces incluso con escasos resultados comerciales en su demanda de uso. Por último, los agentes supranacionales de donde proceden importantes fuentes de ayudas al AVE, han visto mermada su actuación, debido a la ampliación de la CE a nuevos países con mayores necesidades de inversión que España.
- III. En tercer lugar, la fortaleza y capacidad de las estructuras organizativas locales, especialmente las sociales resultan decisivas para contrarrestar las imposiciones de los agentes de ámbitos con mayor escala. La existencia previa en el sistema local de actores de Murcia de la plataforma pro soterramiento, años antes de la planificación del corredor de AVE del Levante con soporte social y con iniciativas propias, ha movilizó al resto de agentes favorables al proyecto pactado en 2006. Por el contrario, en el caso del sistema local de Cartagena, la plataforma en defensa del AVE, surge en 2001 con ocasión del Pacto de Murcia que define esta planificación del corredor de Levante, sin soporte social ni apenas actividad, hasta que tiene que ser reactivada desde las instituciones oficiales en 2010 de forma artificial e interesada, pero centrada en el trazado territorial y los plazos para su llegada, más que en la forma de hacerlo.
- IV. La combinación de estos factores, ha ocasionado revisiones tanto en el trazado de la línea de conexión con la metrópoli, como en el modelo de la integración de la infraestructura en la ciudad soporte de la misma. Este contexto general hace que la metrópoli mediana periférica reciba decisiones ya tomadas por los agentes nacionales y a veces regionales sobre la red interurbana de transporte. Ante esto, ha de posicionarse al respecto del tramo que discurre por su núcleo urbano, condicionando su modelo de mejora urbana. Así se activan y refuerzan sus mecanismos de gobernanza, respecto de otras metrópolis que no se encuentran con estos problemas.

6.- Bibliografía

6.1.- Bibliografía de autores.

ALEDO TUR, Antonio, (director) y otros. *Conclusiones del Estudio sobre la opinión de los grupos sociales agrarios más representativos de la comarca de la Vega Baja con respecto a las propuestas de trazado del AVE Alicante-Murcia*. Universidad de Alicante. Departamento de Sociología y Teoría de la Educación. 2002.

ASCHER, François. (1995) Dinámicas metropolitanas y apuestas sociopolíticas, globalización y metapolización. *Futur Antérieur Nouveaux Territoires Urbains* n°29. Ed. L'Harmattan, Paris.

ASCHER, François. (1995) *Metapolis, ou l'avenir des villes*. Editions Odile Jacob. Paris.

ASCHER, François. (2003) *Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para arquitectos, urbanistas y políticos*. [Traducción al castellano de Monika Dockendorff y Fernando Pérez Villalón de la conferencia durante la I Bienal Internacional de Arquitectura de Rotterdam, mayo 2003].

AYUNTAMIENTO DE MURCIA, *Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Murcia, Estrategias y Propuestas de Actuación*, 2010.

BAUDRILLARD, Jean (2009) *La sociedad de consumo, sus mitos, sus estructuras*. Madrid.

BERTOLINI, Luca; SPIT, Tejo (1998) *Cities on Rail. The redevelopment of railway station areas*. Routledge; 1st edition Londres.

BERTOLINI, Luca; CURTIS, Carey; RENNE John. *Station Area Projects in Europe and Beyond: Towards Transit Oriented Development?* Built Environment, Volume 38, number 1, March 2012, pág. 31-50. Alexandrine Press.

BELLET SANFELIU, Carmen; ALONSO, Pilar; CASELLES, Antonia. *Infraestructuras del transporte y Territorio: los efectos estructurantes de la llegada de la AVF en España*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. n° 52-2010, p. 143-163.

BELLET SANFELIU, Carmen; GUTIERREZ, Aarón. *Ciudad y Ferrocarril en la España del Siglo XXI. La integración de la Alta Velocidad Ferroviaria en el Medio Urbano*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, n° 55-2011, p. 251-279. 2011.

BELLET SANFELIU, Carmen. (2013) *Transporte y desarrollo territorial. El estudio de los efectos asociados a la infraestructura de la alta velocidad a través del caso español*. Revista Transporte y Territorio n° 8, Universidad de Buenos Aires. pp. 117-137.

BIXEL, Elena. (2014) *Sustainability or Connectivity? The Neoliberal Logics of Train Station Area Development*. Critical Planning, Journal of the UCLA Department of Urban Planning.

BORJA I SEBASTIÁ, Jordi. *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial, Madrid, 2003.

BORJA I SEBASTIÁ, Jordi, CASTELLS, Manuel. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Santillana Ediciones Generales, Madrid. 7ª Edición, enero 2004.

CASELLAS, Antonia, BELLET SANFELI, Carmen, ALONSO LOGROÑO, María Pilar. (2011) *Gobernanza, infraestructuras y desarrollo territorial: análisis a través de una estación de tren de alta velocidad*. Eria, 84-85, pp. 159-172.

CASTRILLO ROMÓN, María y JIMÉNEZ JIMÉNEZ, Marina, *La práctica de la arquitectura contemporánea en las ciudades históricas españolas. Notas para una aproximación histórico-urbanística*. Espacio, tiempo, forma nº 24. Universidad Nacional de Educación a Distancia UNED. Madrid. (2011) pág. 291-322.

CONSEJERÍA DE TURISMO, COMERCIO Y CONSUMO de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. *Plan Director de Turismo de la Región de Murcia, 2006-2012*.

CORET FRANCÉS, Pablo A. (2011) *Transporte, movilidad y sostenibilidad en el Corredor Madrid Valencia*. Trabajo Fin de Master, Departamento de Geografía Humana, Universidad Complutense de Madrid.

CORONADO, José M, y Otros. (2004) *Alta velocidad, integración metropolitana y proyectos territoriales. El caso de Ciudad Real y Puertollano*. Urban nº 9. pp. 30-44.

CROEM. *Informe sobre los Presupuestos Generales del Estado 2015: Inversiones en la Región de Murcia*. Sección económica de la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia. 30/10/2014

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS, Consejería de Fomento, Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. *Líneas Estratégicas para la ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia 2008-2022*. 2009.

DÓMINE CHUST, Blanca. Alta velocidad y desarrollo urbano. 30 años de experiencia. Revista Vía Libre Técnica Nº 3. Febrero 2012, pp. 125-135.

ESPEJO MARÍN, Cayetano, y PONCE SÁNCHEZ, María Dolores. *Turismo de Congresos y Reuniones en la Ciudad de Murcia*. Cuadernos de Turismo, nº3, 1999, pág. 45-59.

ESPEJO MARÍN, Cayetano. *Innovación para la competitividad turística en La Manga del Mar Menor (Murcia)*. Cuadernos de Turismo, nº 27, 2011, pág. 321-339.

ESTEPA MONTERO, Manuel. *Los Puertos del Estado y el tráfico de cruceros marítimos*. Anuario Jurídico y Económico Escurialense, XLVI (2013), p. 325-344.

FARINOS, J. (2008). *Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y oferta*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 46. Pp.11-32.

FARIÑA TOJO, José; POZUETA ECHEVARRI, Julio; LAMIQUIZ DAUDÉN, Francisco. *Efectos territoriales de la implantación de infraestructuras de acceso controlado*. Cuadernos de Investigación Urbanística, 2000, Instituto Juan de Herrera, Madrid.

FELIU TORRENT, Jaume. *Les Grans Infraestructures de Transport I el desenvolupament de la Ciutat Mitjana. El Tren d'alta velocitat en les ciutats de Lleida, Avinyó I Novara*. Tesis Doctoral dirigida por Dra. Margarida Castañer. Universidad de Girona, 2005.

FELIU TORRENT, Jaume. *La organización de los actores en el desarrollo territorial. El tren de alta velocidad en la ciudad intermedia*. Investigaciones Geográficas, nº43, 2007, pp. 97-120. Instituto Universitaria de Geografía. Universidad de Alicante.

FERRADÁS CARRASCO, Salvador. *La Relevancia del Turismo Náutico en la Oferta Turística*. Cuadernos de Turismo, 2001, número 7; pp. 67-80.

GARCÍA AYALA, José Antonio. *Agua y Golf en la Región de Murcia*. Comunicación presentada en el XXVII Encuentro nacional de jóvenes geógrafos, “Geografía Integral/Geografía Diferencial”, desarrollada en la Universidad de Murcia UMU, del 13-17 de septiembre de 2004.

GARCÍA PÉREZ, Noelia. *Huellas. Repercusiones del Turismo Cultural en la Región de Murcia*. Cuadernos de Turismo, 2003, número 12; pp. 119-130.

GARCÍA SÁNCHEZ, Rafael. (2006) Capítulo I *A modo de introducción: la postmodernidad globalizada* de la Tesis Doctoral *Una revisión de la deconstrucción postmoderna en Arquitectura*. UPV, Valencia.

GARCÍA SÁNCHEZ, Rafael. (2013) *Meditación sobre la ciudad actual*. Edit.um, Murcia.

GARMENDIA ANTIN, Maddi, UREÑA, José María, CORONADO TORDESILLAS, José María. *Cambios en la estructura territorial debidos a nuevas conexiones de alta velocidad en territorios aislados: la provincia de Ciudad Real en España*. EURE [en línea]. 2011, vol. 37, no. 110 [citado 2013-08-22], pp. 89-115.

GUTIÉRREZ PUEBLA, Javier. *El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales*. Investigaciones Regionales, nº5. Otoño 2004, Pág. 199-221. Asociación Española de Ciencias Regionales. España.

HERCE VALLEJO, Manuel. (2011) *Ferrocarril de alta velocidad: impactos socioeconómicos, efectos territoriales y oportunidades de renovación urbana*. Revista digital del Programa en Gestión de la Ciudad. Universidad Oberta de Catalunya.

INSTITUTO DE TURISMO, Región de Murcia. *IMPACUR 2011, Estudio del Impacto Económico del Turismo sobre la Economía y el Empleo de la Región de Murcia*.

LALANA SOTO, José Luis; Luis SANTOS Y GANGES. (2009) “Las fronteras del Patrimonio Industrial”. *Mirada Ferroviaria nº 13, Cruce de Caminos*, p. 35-47.

LALANA SOTO, José Luis; Luis SANTOS Y GANGES. (2011) “El paisaje urbano histórico. Modas, paradigmas y olvidos”. *Ciudades nº 14*, pp. 16-38. Instituto urbanístico de Valladolid.

LALANA SOTO, José Luis. (2012) *Los ferrocarriles y el patrimonio mundial*. Del monumento al paisaje cultural. VI Congreso de Historia Ferroviaria. Vitoria.

LEVY, Jacques; Michel LUSSAULT (2003). *Diccionario de la Geografía y del Espacio de las Sociedades*. París, Editions Belin.

LICNERSKI, Joao Ricardo. (2008) *Las Grandes Intervenciones urbanas como espacios de Centralidad*. I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio, organizado en Bilbao por el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.

PETERS, Deike, NOVY, Johannes. *Rail Station Mega-Projects: Overlooked Centrepieces in the Complex Puzzle of Urban Restructuring in Europe*. Built Environment, Volume 38, number 1, March 2012, pág. 5-11. Alexandrine Press.

PETERS, Deike, NOVY, Johannes. *Train Station Area Development Mega-Projects in Europe: Towards a Typology*. Built Environment, Volume 38, number 1, March 2012, pág. 12-30. Alexandrine Press.

PONCE SÁNCHEZ, M^a Dolores. *Turismo de reuniones en la Ciudad de Murcia. Un enfoque desde el tejido empresarial involucrado*. Cuadernos de Turismo, 2007, nº19, pág. 105-131.

MARTÍ CIRQUIÁN, Pablo; MORENO VICENTE, Elisa. *La transformación urbana y territorial de la ciudad de Murcia y su entorno (1997-2010)*. Estudios Geográficos. Vol. LXXV, 276, pp. 261-309. Enero-junio 2014.

MARTÍN, Juan Carlos, y NOMBELA, Gustavo. (2008) *Impacto de los nuevos trenes AVE sobre la movilidad*. Revista de Economía Aplicada. 2008, Vol. XVI, no. 47, pp. 5-23.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO del Gobierno de España. Secretaría de Estado de Turismo. *Turismo de salud en España*. Auren, Fundación EOI, Madrid, 2013.

MINISTERIO DE FOMENTO del Gobierno de España. *Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, (PIT)*.

MINISTERIO DE FOMENTO del Gobierno de España. *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, (PEIT)*.

MINISTERIO DE FOMENTO del Gobierno de España. *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, (PITVI)*.

NOVY Johannes; PETERS Deike (2012) Railway station mega-projects as public controversies: The case of Stuttgart 21. Built Environment. 37(3): 128–145.

ORTUÑO PADILLA, Armando, y otros, *El impacto económico del AVE en Alicante, estrategias de aprovechamiento*. Universidad de Alicante, Alicante, 2013.

PONCE SÁNCHEZ, M^a Dolores. *Salcillo, testigo de un siglo. La implementación de la calidad en la gestión turística de un recurso natural*. Cuadernos de Turismo, 2007, nº 20, páginas 7-26.

RAMOS PARREÑO, José M^a, y otros. *Estudio de impacto económico regional del Puerto de Cartagena*. Universidad Politécnica de Cartagena, 2014.

RIBALAYGUA BATALLA, Cecilia; GUIRAO ABAD, Begoña; RODRÍGUEZ LÁZARO, Fco. Javier. (2001). *Alta velocidad ferroviaria en ciudades pequeñas europeas: nuevas oportunidades para el desarrollo urbano*. Congreso de Ingeniería del Territorio. Gijón.

RIBALAYGUA, Cecilia; UREÑA FRANCÉS, José María; MENÉNDEZ MARTÍNEZ, José María; RODRÍGUEZ LÁZARO, Francisco Javier; CORONADO TORDESILLAS, José María; ESCOBEDO CARDEÑOSO, Fernando; GUIRAO ABAD, Begoña; RIVAS ÁLVAREZ, Ana. (2002), *Efectos territoriales de la alta velocidad ferroviaria. Estrategias para el planeamiento supramunicipal*. Revista Ingeniería y Territorio, nº 60.

RIBALAYGUA BATALLA, Cecilia. *Alta velocidad y ciudad. Estrategias de incorporación de las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas*. Cuadernos de Investigación Urbanística, nº 44, Madrid, mayo 2005.

RIBALAYGUA, Cecilia (2005), *Estrategias de las pequeñas ciudades para acoger el AVE*. Revista Ingeniería y Territorio, nº 70.

RIBALAYGUA, Cecilia. (2006), *Diseño, dimensión óptima y emplazamiento de estaciones de alta velocidad en ciudades de tamaño pequeño*, Colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio, 7. Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real.

RIBALAYGUA BATALLA, Cecilia. (2008), *La nueva llegada del ferrocarril a la periferia urbana: ¿una amenaza o una oportunidad para la consolidación de un modelo de ciudad?* Revista Ciudades, nº 11. pp. 81-104. Valladolid.

SANTOS Y GANGES, Luis. (2001) *La gran velocidad ferroviaria en España: ancho de vía y duplo-red*. Revista de Geografía, 11-12 (2001-2002); pp. 137-165.

SANTOS Y GANGES, Luis, y DE LAS RIVAS SANZ, Juan Luis. (2005) El Proyecto Urbanístico de AVE en Valladolid. Hacia la creación de un nuevo espacio de centralidad en los terrenos ferroviarios. Revista Ingeniería y Territorio, nº 70, p. 88-95.

SANTOS Y GANGES, Luis. (2006) *Áreas de nueva centralidad urbana y estaciones del ferrocarril de gran velocidad en España*. En CASTRILLO ROMÓN, María; GONZÁLEZ-ARAGÓN CASTELLANO, Jorge (coord.) Planificación territorial y urbana: investigaciones recientes en México y España. Universidad de Valladolid. Instituto Universitario de Urbanística, p. 165-186.

SANTOS Y GANGES, Luis. (2010) *Como integrar el ferrocarril en la ciudad. Algunas reflexiones desde el caso español*. Metropolitics, 13 abril 2010.

SECRETARÍA GENERAL de la Consejería de Cultura y Turismo de la Región de Murcia. *Fortalezas del sector turístico en la Región de Murcia, Diagnóstico 2008*.

SERRANO DE LA FUENTE, Raúl, y otros. (2006) *Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano*. Estudios Geográficos, nº 260, p. 199-229.

SERRANO MARTÍNEZ, José M^a (1996): “Proceso de revitalización y peatonalización en el centro histórico de la ciudad de Murcia. Balance de los últimos años”, en Antonio Ramos Hidalgo, Gabino Ponce Herrero y Juan Manuel Dávila Linares (ed.): *II Jornadas de Geografía urbana: Recuperación de centros históricos, utopía, negocio o necesidad social; La Geografía de la Percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación; Las fachadas urbanas, marítimas y fluviales*. Alicante, Universidad de Alicante/Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 209-220.

SERRANO MARTÍNEZ, José M^a. *Organización y Funcionamiento del Área Metropolitana de Murcia: rasgos y problemas básicos*. Universidad de Murcia, Murcia, 2005.

SERRANO MARTÍNEZ, José M^a. *El turismo residencial en la Región de Murcia frente a los nuevos retos*. Cuadernos de Turismo, 2007, nº19, pág. 189-216.

SCHMIDT-THOMÉ, Kaisa, MÄNTYSALO, Raine. *Interplay of power and learning processes: a dynamic view*. Planning Theory. June 2013.

SOSVILLA-RIVERO Simón, y HERCE José A. *La política de cohesión europea y la economía española: evaluación y prospectiva*. Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos. Área: Europa –DT nº52/2004. Septiembre de 2004.

UNESCO, Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico (2011).

UREÑA, José María (2005). *Alta velocidad ferroviaria (AVF) y nuevas actividades en tres situaciones territoriales*. Revista Ingeniería y Territorio, nº 70.

UREÑA, José María, GARMENDIA, Maddi, CORONADO, José María, y SANTOS, Luis (2012). *El análisis de red en las ciudades intermedias sobre líneas de Alta Velocidad Ferroviaria*. Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales, Vol. XLIV (173), p. 483-497.

UREÑA, José María, OTROS. *Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano*. EURE [en línea]. 2005, vol. 31, no. 92 [citado 2013-08-22], pp. 87-104.

VENTOSA, JAVIER R. (2013). *Trazado entre Regadíos, Ejecución de la Plataforma del Tramo de Alta Velocidad Monforte del Cid-Murcia*. Revista Ministerio de Fomento, nº 634 (diciembre 2013).

WOLFRAM, Marc. (2003). *Planning the integration of the High-Speed Train, A discourse analytical study in four European regions*. Tesis publicada en la Universidad de Stuttgart.

6.2.- Relación de páginas web consultadas.

<http://www.abriendopuertasdelparlamentoeuropeo.wordpress.com>
<http://www.adif.es>
<http://www.asambleamurcia.es/>
<http://atlas.vivienda.es/>
<http://blog.renfe.com>
<http://www.cartagena.es>
<http://www.cartagenaaltavelocidad.es>
<http://www.cartagenaturismo.es>
<http://www.cartagenapuertodeculturas.com>
<http://www.carm.es>
<http://www.casinomurcia.com>
<http://www.clubregatascartagena.es/>
<http://www.coec.es>
<http://www.congreso.es>
<http://croem.es>
<http://www.feriayecla.com/instalaciones.php>
<http://fcmaf.es>
<http://www.fomento.gob.es>
<http://www.forocartagena.com>
<http://golf.marmenorresort.com/en/golf>
<http://www.hostecar.com>
<http://ifemur.net/>
<http://www.ifepa.es>
<http://www.lamangaconsorcio.org>
<http://www.lamangaturismonautico.com>
<http://www.medcup.org>
<http://www.murcia.es>
<http://www.murcia.com>
<http://www.murciaaltavelocidad.es>
<http://www.murciacongresos.com>
<http://www.murciaturistica.es>
<http://www.museosdemurcia.com>
<http://www.observatorioferrocarril.es>
<http://www.oficinadecongresoscartagena.es>
<http://regatabmwcartagena.blogspot.com.es/>
<http://pgestionadvapublica.blogspot.com.es>
<http://www.podemosmurcia.org>
<http://www.puertos.es>
<http://www.realinstitutoelcano.org>
<http://soterramientomurcia.blogspot.com.es/>
<http://www.senado.es>
<http://urbanismoavanzado.blogspot.com.es/>
<http://www.vialibre.org>

Anexo I. Relación de abreviaturas y acrónimos utilizados en la Tesis.

AALL	Administraciones Locales.
ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
AEB	Asociación Española de la Banca.
AGE	Administración General del Estado.
ALVIA	Servicio de trenes que utilizan en un mismo recorrido LAV y línea convencional.
AM	Área Metropolitana.
APRIM	Asociación de Promotores Inmobiliarios de Murcia.
ARQUA	Museo Nacional de Arqueología Subacuática.
AVF	Alta Velocidad Ferroviaria.
BEI	Banco Europeo de Inversiones.
BOE	Boletín Oficial del Estado Español.
BORM	Boletín Oficial de la Región de Murcia.
CAC	Proyecto Asociativo Comercio Amigo de los Cruceros.
CAV	Sociedad pública para la integración urbana Cartagena Alta Velocidad, s.a.
CCAA	Comunidades Autónomas.
CCM	Cámara de Comercio Industria y Navegación de Murcia.
CCOO	Sindicato Comisiones Obreras
CECA	Confederación Española de Cajas de Ahorros.
COEC	Confederación de Organizaciones Empresariales de Cartagena y Comarca.
COICCP	Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
CROEM	Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia.
CSM	Consejo Social del Municipio de Murcia.
DIA	Declaración de Impacto Ambiental.
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea.
EMR	European Metropolitan Regions (Programa Europeo de Regiones Metropolitanas).
EUROMED	Servicio ferroviario Barcelona-Alicante con velocidad comercial de 220Km/h.
ERTMS	European Rail Traffic Management System.
FAVCAC	Federación de Asociación de Vecinos de Cartagena.
FEAPS	Federación Española de Organizaciones en favor de las personas con retraso mental.
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional.
FERRMED	Asociación para la Promoción de los Grandes Ejes Ferroviarios de Mercancías.
FFCC	Ferrocarriles.
FITUR	Feria Internacional de Turismo.
FREMM	Federación Regional de Empresarios del Metal de Murcia.
GECE	Gabinete de Estudios de Coyuntura Económica.
GIF	Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (extinto el 31/12/2004 en favor de ADIF).
HII	Humedal de Importancia Internacional.
HOSTECAR	Asociación de Empresarios de Hostelería de Cartagena y Comarca.
HOSTEMUR	Asociación de Empresarios de Hostelería de Murcia.
HSR	High-speed rail network development (desarrollo de la alta velocidad ferroviaria).
ICO	Instituto de Crédito Oficial.
IFEMUR	Institución Ferial de la ciudad de Murcia.
IFEPA	Institución Ferial Villa de Torre Pacheco.
IU	Partido Izquierda Unida.
LAV	Línea de Alta Velocidad.
LSRM	Ley del Suelo de la Región de Murcia 2001.
MAM	Museo Arqueológico de Murcia.
MAV	Sociedad pública para la integración urbana Murcia Alta Velocidad, s.a.
MC	Partido Movimiento Ciudadano de Cartagena.
MOPTMA	Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
MPIB	Movilidad de personas, información y bienes.
MUBAM	Museo de Bellas Artes de Murcia.
MURAM	Museo Regional de Arte Moderno.
NTIC	Nuevas tecnologías de información y comunicación
PAC	Proyecto de Arte Contemporáneo.
PEI	Plan Extraordinario de colaboración público-privada en Infraestructuras 2010-2011.
PEIT	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020.

PERM	Plan Estratégico Región de Murcia.
PC-Mc10	Plan Especial Estación de Murcia-El Carmen.
PDI	Plan Director de Infraestructuras 1993-2007.
PDTRM	Plan Director del Turismo de la Región de Murcia.
PGMO	Plan General Municipal de Ordenación Urbana.
PIB	Producto Interior Bruto.
PIT	Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007.
PITVI	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024.
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
PP	Partido Popular.
PTF	Plan de Transporte Ferroviario.
PSOE	Partido Socialista Obrero Español.
RAF	Red Arterial Ferroviaria.
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.
RTE-T	Red Transeuropea de Transportes.
SCB	Spain Convention Bureau.
TEN-T	Trans European Transport Network.
TOD	Transit-oriented development (desarrollos en las áreas de estaciones de ferrocarril orientadas a las infraestructuras de transporte).
TRLSRM	Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia.
TSAD	Train Station area development (desarrollos en áreas de estaciones de ferrocarril).
UGT	Sindicato Unión General de Trabajadores.
UIC	Servicio ferroviario en Ancho Internacional.
UMU	Universidad de Murcia.
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
UPCT	Universidad Politécnica de Cartagena.
UPyD	Partido Unión Progreso y Democracia.
ZEPIM	Zona Especialmente Protegida de Importancia Internacional.

Anexo II: Tabla cronológica de agentes nacionales, regionales y locales.

Nacionales	Regionales	Locales Murcia	Locales Cartagena
	Elecciones Autonómicas IV Legislatura y Municipales (V.1995-VI.1999)		
	Presidente RAMÓN LUIS VALCÁRCEL	Alcalde MIGUEL ANGEL CÁMARA	Alcaldesa PILAR BARREIRO
	<i>Consejero Obras Públicas: José R. Bustillo.</i>	<i>Concejal Urbanismo: Ginés Navarro.</i>	<i>Concejal Urbanismo: Vicente Balibrea</i>
VI Legislatura Presidente AZNAR (III.1996-III.2000)	Acuerdo conjunto Presidente-Empresarios Región por un ferrocarril Competitivo, y con una voz unánime por el AVE (1999).	1º Estudio soterramiento (1998). Aprobación inicial PGMO (1998).	Creación La Manga Consorcio.
<i>Ministro Fomento R. Arias-Salgado.</i>	Elecciones Autonómicas V Legislatura y Municipales (VI.1999-V.2003)		
	Presidente RAMÓN LUIS VALCÁRCEL	Alcalde MIGUEL ANGEL CÁMARA	Alcaldesa PILAR BARREIRO
	<i>Consejero Obras Públicas: José R. Bustillo.</i>	<i>Concejal Urbanismo: Ginés Navarro y Pilar Mejía.</i>	<i>Concejal Urbanismo: Vicente Balibrea</i>
	VII Legislatura Presidente AZNAR (III.2000-III.2004)	Plan Estratégico RM. Pacto de Murcia 2000-2006.	Aprobación Definitiva PGMO (2001). Creación Consorcio Cartagena Puerto de Culturas (2001).
	Se aprueba y adjudica la	Manifiesto Consejo Gobierno	

<i>Ministro Fomento F. Álvarez-Cascos. Secretario Estado Infraestructuras Benigno Blanco Rodríguez.</i>	Variante del Reguerón (2002).	Ayuntamiento sobre necesidad soterramiento (2002).	
	Propuesta desvío para la RAF de Murcia (2003).		
	Trazado Sur-Este del AVE por la Vega Baja y alegaciones (2002/4).		
<u>Aprobación PIT.</u>			
Aprobación Pacto de Murcia sobre trazado corredor Levante AVE (2001).	Grupo de Trabajo del FFCC (2003).		
	Elecciones Autonómicas VI Legislatura y Municipales (V.2003-V.2007)		
	Presidente RAMÓN LUIS VALCÁRCEL	Alcalde MIGUEL ANGEL CÁMARA	Alcaldesa PILAR BARREIRO
	<i>Consejero Obras Públicas: Joaquín Bascuñana.</i>	<i>Concejal urbanismo: Fernando Berberena</i>	<i>Concejal Urbanismo:</i>
VIII Legislatura presidente ZAPATERO (III.2004-III.2008)	Valcárcel rompe Pacto Murcia, y demanda incumplimiento (2004).	Adaptación del PGMO al TRLSRM (2005).	Protocolo creación CAV (2006).
	Aprobación provisional EI RAF ciudad de Murcia (2007).	Protocolo creación MAV (2006).	
		Aprobación inicial MP 101 PGMO en zona estación (2007).	
<i>Ministra Fomento Magdalena Álvarez. Secretario Estado Infraestructuras Victor Morlán.</i>			
Se crea ADIF (2005).	Elecciones Autonómicas VII Legislatura y Municipales (V.2007-V.2011)		

<u>Se aprueba el PEIT.</u>			
	Presidente RAMÓN LUIS VALCÁRCEL	Alcalde MIGUEL ANGEL CÁMARA	Alcaldesa PILAR BARREIRO
	<i>Consejero Obras Públicas: José Ballesta.</i>	<i>Concejal urbanismo: Fernando Berberena.</i>	<i>Concejal Urbanismo:</i>
	Manifiesto por un FFCC competitivo. Fallo y recurso en el TS. (2008).		
	Se inaugura Variante Reguerón (2008).		
IX Legislatura: Presidente ZAPATERO (III.2008-XI.2011) <i>Ministros Fomento M. Álvarez (hasta 2009) y José Blanco.</i> <i>Secretario Estado Infraestructuras Víctor Morlán.</i>	Se aprueba EI RAF ciudad de Cartagena (2008).	Se reabre el Casino de Murcia (2009).	Se crea el Proyecto Amigo de los Cruceros (2008).
	Aprobación definitiva EI RAF ciudad de Murcia (2009).	Protocolo creación IFEMUR (2009).	Inauguración Teatro Romano (2008).
	Aprobación definitiva MP 101 PGMO en zona estación (2009).	Primera reunión MAV (2009).	Se inicia Trofeo Regatas Audi Med Cap (2008).
		Aprobación definitiva del PE Estación AVE (2010).	Se inaugura ARQUA (2008).
<u>Se aprueba el PEI.</u>	Protocolo Actuaciones prioritarias RM (2009).		
Proposición no de Ley del grupo parlamentario popular para llegada AVE antes del 2012 a las dos ciudades (2009).	Plan Puertos Deportivos y de Competitividad Turística RM (2009).	Se presenta el PMUS (2011).	Primera reunión CAV (2009).
	Se adjudica proyecto Básico RAF ciudad de Murcia (1ª fase) y Cartagena (2011).		Reactivación y adhesión plataforma defensa AVE (2010).
			Se aprueba definitivamente el PGMO (2009) y

			provisionalmente MP 134 del PGM zona estación AVE (2011).
			Se inaugura El Batel (2011).
	Elecciones Autonómicas VIII Legislatura y Municipales (V.2011-V.2015)		
	Presidente RAMÓN LUIS VALCÁRCEL/ALBERTO GARRE <i>Consejeros Fomento: Antonio Sevilla (hasta marzo 2014), Manuel Campos (hasta noviembre 2014) y Francisco Bernabé (hasta fin legislatura)</i>	Alcalde MIGUEL ANGEL CÁMARA <i>Concejal Urbanismo: Juan Antonio Bernabé.</i>	Alcaldesa PILAR BARREIRO <i>Concejal Urbanismo: Joaquín Segado (2011-2013) y Francisco Espejo (2013-2015).</i>
X Legislatura: Presidente RAJOY (XI.2011-III.2015) <i>Ministra Fomento Ana Pastor.</i> <i>Secretario Estado Infraestructuras</i> <i>Rafael Catalá (hasta 30/09/2014) y</i> <i>Julio Gómez-Pomar (hasta fin legislatura).</i> <u>Se presenta el PITVI.</u> Nuevo Modelo de Desarrollo de los Corredores del AVE (2013).	Acuerdo sobre opción Este tramo AVE Murcia-Cartagena y EI de este tramo (2012). Proyecto Básico RAF ciudad de Murcia fase 1 (2012). Negociaciones nueva estación AVE Los Dolores (2013). Comparecencias Asamblea Regional (2013). Comunicado conjunto CROEM-CCM (2013).	2ª Reunión MAV (2012). Declaraciones del Pleno defensa protocolo 2006 y creación CSM (2012). Reuniones Alcaldía-AAVV (2013). Manifiesto común con partidos políticos defensa convenio 2006 (2013). Reunión conjunta en Madrid en defensa del protocolo 2006	2ª Reunión CAV (2012). Se inaugura nueva terminal Cruceiros. Protocolo creación GECE e informe impacto económico AVE en Comarca (2013). Se consigue aprobación cambio estación AVE (2013). Reuniones Alcaldía-COEC y CCM, así como con AAVV

		(2013).	(2013).
Proposición no de Ley del grupo parlamentario socialista en defensa del protocolo de 2006 para la integración en la ciudad de Murcia (2013).	Se acuerda respetar soterramiento integral en Murcia por fases (2014).	Manifestación conjunta pro-soterramiento (2014).	3ª Reunión CAV.
	Declaración Asamblea Regional (2014).	3ª Reunión MAV.	4ª Reunión CAV para encargar proyecto nueva Estación AVE (2014).
Proposición no de Ley del grupo parlamentario Izquierda Plural para el soterramiento en Murcia, desvío de Alcantarilla, enlace con Variante de Camarillas y Corredor Mediterráneo (2014).	<i>Renovación del Gobierno Regional</i> y contactos institucionales (2014).	Moción del Pleno pidiendo acelerar proyecto (2014).	Encuentro COEC-Valcárcel-Catalá-Empresarios (2014).
	Moción y debate en Asamblea Regional rechazo obra llegada AVE 1ª fase (2014).	Junta Portavoces Ayuntamiento elaboran manifiesto de rechazo llegada AVE 1ª fase aprobada por Consejo de Ministros (2014).	Las Juntas Vecinales apoyan nueva estación (2014).
El Consejo de Ministros aprueba licitación 1ª fase obras llegada AVE a Murcia (2014).			Acuerdo de un frente común de partidos políticos para incluir en programas electorales vuelta a la estación AVE actual.
Se publica en el BOE la licitación por importe de 82 M€.			

Anexo III Cronología Transversal.

1998

En marzo el alcalde de Murcia hace público el informe encargado a empresa especializada *Soterramiento de las vías del tren a su paso por la zona sur de la ciudad*, valorando este proyecto en 16.000 millones de pesetas.

En septiembre se licita la redacción de los *Estudios Informativos de los tramos La Encina-Alicante y Alicante-Murcia del Corredor de Levante en velocidad alta*.

En octubre Se aprueba inicialmente la *Revisión del PGMO de Murcia*.

1999

En febrero la CROEM y la CCM organizan una cumbre con el presidente Valcárcel sobre el FFCC y la AVF, elaborando acuerdo conjunto de reivindicaciones para el Ministerio *Los empresarios de la Región por un ferrocarril competitivo*.

En mayo durante la conferencia informal de ministros en Potsdam se aprueba la *Estrategia Territorial Europea*, que afecta a la alta velocidad ferroviaria.

En julio se reúne la Mesa Unitaria en Defensa del AVE por Albacete, la CROEM y las Cámaras de Cartagena, Lorca y Murcia.

En septiembre el Consejo de Ministros decide adjudicar a GIF la gestión y construcción del *Corredor de AVE de Levante*.

En noviembre se reúnen las Cámaras de la Región y CROEM, presididas por Valcárcel bajo el lema *Con una voz unánime por el AVE*, para estudiar los trazados propuestos para el AVE.

Se crea en la ciudad de Murcia el *Festival Internacional Murcia Tres Culturas*. Se completan infraestructuras Congresuales en la ciudad de Murcia, con aforo total de 8.500 asistentes, y una cuota de mercado nacional del 3,24%. Los Ayuntamientos de San Javier y Cartagena crean *La Manga Consorcio*, para coordinar y compartir los servicios a residentes y visitantes. El *turismo náutico de la Región de Murcia* alcanza una representación del 6,20% nacional en puertos deportivos, y del 4,80% en números de amarres.

2000

Revalida las elecciones generales el PP con mayoría absoluta. Se aprueba el *Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 (PIT)*. Se realizan varios Estudios Informativos de los tramos del Corredor del AVE de Levante.

Se aprueba el *Plan Estratégico de la Región de Murcia 2000-2006*. Se celebra en Murcia el *150º Aniversario del desfile del Bando de la Huerta*, con una afluencia de 1 millón de asistentes.

2001

En enero se firma en el Palacio de San Esteban, sede del Gobierno Regional, el acuerdo del Ministerio con los presidentes de las cuatro CA afectadas para el trazado del Corredor de Levante del AVE, conocido como *El Pacto de Murcia*. El alcalde de Murcia apuesta por el soterramiento de ente 8 y 10 kilómetros de vías y de la estación de El Carmen para recuperar los barrios sur de

la ciudad. Se crea el *Consortio Cartagena Puerto de Culturas*. Se aprueba definitivamente la *Revisión del PGMO de Murcia*.

En septiembre la CE publica su *Libro Blanco del Transporte*, incorporando una revisión de los proyectos europeos de la RTE-T prioritarios, incluyendo la *Interoperatividad ferroviaria de la Red Ibérica de Alta Velocidad*.

En octubre el Ayuntamiento de Murcia remite al Ministerio un informe solicitando el soterramiento del pasillo ferroviario a su paso por el casco urbano.

2002

En enero se inaugura en la Catedral de Murcia la *Exposición Huellas* recibiendo casi 600.000 visitantes en su finalización en el mes de junio. Se inaugura la *primera intervención en el Museo Salcillo*. Se amplía el *Auditorio y Palacio de Congresos* con un segundo edificio.

En agosto se publica la *adjudicación del Proyecto del Acceso del AVE a la Ciudad de Murcia*, Variante del Reguerón. Se realiza la información pública complementaria sobre la *Solución Sur-Este del tramo del AVE por la Vega Baja* de la provincia de Alicante. Se crea la primera *Comisión Interadministrativa para estudiar la integración urbana del AVE en la ciudad de Murcia*, apostando por una solución soterrada.

En septiembre el Consejero Bascuñana obtiene un principio de acuerdo para soterrar un tramo de vías de FFCC para acceso a Murcia, planificando reunión con el Ministerio.

En octubre la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Murcia aprueba un manifiesto en el que insiste en la necesidad del soterramiento.

El Consejo de la UE define los *parámetros técnicos de interoperatividad de las líneas ferroviarias de alta velocidad*.

Se crean las sociedades para la integración urbana de la AVF de las ciudades de Zaragoza, Gijón, y Logroño.

2003

El Consejo de la UE presenta un primer informe *recomendando aumentar la ayuda económica a los proyectos transfronterizos*.

Se firman los convenios de integración urbana del AVE en Barcelona, Valladolid, León, Valencia y Alicante. Se inaugura la línea de AVF Madrid-Guadalajara-Zaragoza-Lérida.

En enero el presidente Valcárcel propone utilizar el corredor de la Variante del Reguerón para desviar el paso ferroviario y evitar soterrar.

En julio se crea el Grupo de Trabajo del ferrocarril integrado por el Gobierno Regional, CROEM, y los Sindicatos.

En septiembre se publica la adjudicación de las obras del *Acceso del AVE a la Ciudad de Murcia*, Variante del Reguerón.

El Campo de Golf La Manga Club Resort recibe por segundo año el premio mundial a la excelencia WorldTravel Awards.

2004

En enero la Consejería plantea alegaciones a la opción Sur-Este del trazado del AVE por la Vega Baja alicantina. También lo hacen de modo conjunto la CROEM y la CCM, y el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos.

En marzo gana las elecciones generales el PSOE. El Gobierno Regional rompe por escrito el Pacto de Murcia, pasa a defender el acceso del AVE por el corredor Chinchilla-Cartagena, y demanda al Ministerio ante la Audiencia Nacional por su incumplimiento.

En mayo se firma el tratado de adhesión de 10 nuevos países a la UE.

En diciembre se inaugura el tramo del AVE Sevilla-Córdoba.

Se inaugura el campo *Mosa Trajectum Golf Murcia*, y se aprueba la construcción de ocho campos de golf más en la Región de Murcia.

2005

En enero se crea el *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* ADIF.

En marzo se aprueba el reglamento de organización y funcionamiento del Consejo Social del Municipio de Murcia, como órgano consultivo del Pleno del Ayuntamiento.

En abril se inaugura el tramo del AVE Zaragoza-Huesca y en noviembre el tramo Madrid-Toledo.

En diciembre se aprueba definitivamente la *adaptación del PGMO de Murcia* al TRLSRM, disponiendo las reservas de suelo para el *pasillo ferroviario de la línea AVE Murcia-Cartagena* en su municipio.

Se aprueba el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020* (PEIT). Se inaugura la *reforma y adecuación museística del Museo de Bellas Artes de Murcia*, MUBAM.

2006

En junio se firman los Protocolos para la *creación de las sociedades de integración urbana del AVE en Murcia y Cartagena*.

En agosto se publica la *aprobación del trazado de AVE del tramo Elche-Beniel*.

La Consejería de Turismo aprueba el *Plan Director del Turismo de la Región de Murcia 2006-2012*, PDTRM con una dotación de inversiones de 207 millones de euros.

En diciembre se inaugura el tramo AVE Lérida-Tarragona, y Córdoba-Antequera.

2007

Se firma el tratado de adhesión de 2 nuevos países a la UE. Se aprueban los *presupuestos de la UE para el periodo 2007-2013*, con importantes reducciones de las ayudas concedidas a España para infraestructuras.

En marzo se inaugura la *Exposición Salcillo, Testigo de un siglo* en la ciudad de Murcia, con más de 350.000 visitantes y una duración de tres meses. Se exporta parte de la exposición a otras ciudades con el nombre de *Las Ciudades de Salcillo*.

En abril el Ayuntamiento de Murcia aprueba inicialmente la *Modificación Puntual n° 101 del PGMO de Murcia* que permite ampliar edificabilidad y ámbito al Plan Especial Estación del Carmen promovida por MAV, s.a.

En noviembre se aprueba provisionalmente el *Estudio Informativo de la RAF de la ciudad de Murcia, Zona Este*.

En diciembre se inaugura el tramo AVE Antequera-Málaga y Madrid-Segovia-Valladolid.

Finaliza la *remodelación del Museo Arqueológico de Murcia, MAM*. Se inaugura el nuevo *Museo de la Catedral de Murcia*. Se aprueba el *Plan Estratégico de la Región de Murcia 2007-2013*. Al finalizar el año se alcanzan los 93.000 turistas desplazados a los campos de Golf de la Región.

2008

Se firman los convenios para la integración urbana del AVE en Palencia y Granada.

En enero se celebra asamblea de la CROEM-CCM aprobando el manifiesto *Por un ferrocarril competitivo*, con la asistencia del Presidente Valcárcel, su consejero y el alcalde de Murcia.

En febrero se inaugura el tramo AVE Tarragona-Barcelona. Se inaugura el primer tramo de AVE en la Región de Murcia, conocido como *Variante del Reguerón*, con una longitud de 8,9 Km. La Audiencia Nacional falla en contra del Gobierno Regional su demanda de incumplimiento del Pacto de Murcia por parte del Ministerio. Recurre ante el Tribunal Supremo. Se inaugura la *ampliación del Palacio de Ferias y Exposiciones Región de Murcia, IFEPA*.

En marzo se celebran elecciones generales, siendo reelegido el presidente Zapatero. Tras el nombramiento de Ministros, continua en el cargo Magdalena Álvarez.

En mayo el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos reitera los reparos técnicos al trazado del AVE Elche-Murcia. Se crea en la ciudad de Murcia, como iniciativa de la Consejería de Turismo el *Festival Internacional de acción artística sostenible Estrella de Levante SOS 4.8*. Se crea en Cartagena el *Proyecto Comercio Amigo de los Cruceros*.

En julio se aprueba el *Estudio Informativo de la remodelación de la RAF de la ciudad de Cartagena*. Se inaugura el *Museo del Teatro Romano de Cartagena*. Se celebra con sede en el Puerto de Cartagena el *Trofeo Región de Murcia de la Regata Audi Med Cup*.

En septiembre se inaugura la *Exposición Floridablanca, la utopía reformadora* en la ciudad de Murcia, y se traslada a Madrid en diciembre donde es clausurada.

En octubre se aprueba inicialmente el PGMO de Cartagena.

En noviembre se inaugura el *Museo Nacional de Arqueología Subacuática, ARQUA*.

El *Consortio de Turismo de Salud de la Región de Murcia* pasa a integrar diez centros basados en terapias con aguas.

2009

En enero se firma protocolo de colaboración Ayuntamiento-Cámara de Comercio para la *creación del Recinto Ferial de Murcia, IFEMUR*.

En junio el Consejero aprueba definitivamente la *Modificación Puntual nº 101 del PGMO de Murcia*, ámbito PC-Mc10. El Secretario Estado Infraestructuras aprueba *definitivamente el Estudio Informativo de la remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia*. Se celebra la primera reunión de la Sociedad Murcia Alta Velocidad y Cartagena Alta Velocidad, s.a. Se acuerda la redacción de los proyectos de urbanización y reparcelación de la Estación del Carmen, y se informa sobre la RAF de Cartagena. Con motivo del *50º Aniversario del Museo Salcillo*, se

amplían sus espacios expositivos. En noviembre se inaugura la *intervención integral en el Casino de Murcia*.

En julio y octubre se realizan contactos frecuentes Ministerio-Consejería para negociar recortes infraestructuras y defender la *opción Centro de la línea AVE Murcia-Cartagena*, culminando con la firma protocolo Blanco-Valcárcel para actuaciones prioritarias en la Región de Murcia. Se adquiere compromiso de *comienzo en 2010 de los tramos de la línea AVE Alicante-Murcia*.

En septiembre se celebra con sede en el Puerto de Cartagena el *Trofeo Caja Mediterráneo Región de Murcia de la Regata Audi Med Cup*.

En octubre se firma el Acuerdo Marco para el tercer *protocolo Ministerio-ADIF-BEI* para la construcción de líneas AVF. Se organiza la *Exposición Alfonso X el Sabio* en la ciudad de Murcia con tres meses de duración, superando las 125.000 visitas.

En diciembre se aprueba provisionalmente el PGMO de Cartagena.

La Consejería redacta las *Líneas Estratégicas para la ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia 2009-2022*. Comienza en la ciudad de Cartagena la *Ruta de los Museos*. Al finalizar el año se alcanzan los 100.000 turistas desplazados a los campos de golf de la Región de Murcia. Se inaugura el tramo AVE Figueras-Perpiñán.

2010

Se firman los convenios para la integración urbana en las ciudades de Almería y Vitoria.

En abril se aprueba como enmienda al PEIT, *el Plan Extraordinario de colaboración público-privada en Infraestructuras*, PEI 2010-2011.

El Ministerio junto a la consejería y La Manga Consorcio, financian el *Plan de Competitividad Turística La Manga del Mar Menor Turismo Náutico 2010-2014*. El *Consortio de Turismo de Salud de la Región de Murcia* aumenta a once los centros basados en terapias con aguas.

En mayo, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Murcia realiza la aprobación definitiva del *Plan Especial Estación del Carmen*, PC-Mc10. Se concluye la *ampliación del Museo de Bellas Artes de Murcia*, MUBAM.

En junio se ejecuta primera *disposición de fondos europeos para el corredor de Levante del AVE*, y en octubre la segunda, provenientes del Acuerdo Marco de 2009.

En julio la CROEM denuncia trato que ha recibido la Región por el Ministerio y organiza protestas de los empresarios. Conjuntamente con la CCM deciden reactivar la *Plataforma en Defensa del AVE*. El Pleno del Ayuntamiento de Cartagena acuerda su adhesión a la plataforma, pedir al Ministerio plazos para la llegada del AVE, y la construcción de la estación.

En septiembre se celebra con sede en el Puerto de Cartagena el *Trofeo Caja Mediterráneo Región de Murcia de la Regata Audi Med Cup*.

En octubre se produce encuentro Ministerio de Fomento-Gobierno Regional firmándose Convenio para estudio de plataformas logísticas, así como compromiso sobre la opción Centro del tramo AVE Murcia-Cartagena. El Ministerio licita la redacción del *Proyecto de la RAF de la ciudad de Murcia*.

En diciembre el Pleno del Ayuntamiento de Cartagena aprueba inicialmente la *Modificación Puntual n° 134 del PGMO* para aumentar la superficie y edificabilidad fijada por el Protocolo de

2006 en el ámbito estación de FFCC. Se inaugura el tramo AVE Cuenca-Albacete, y Montilla del Palanca- Valencia.

2011

En febrero el Ministerio adjudica el contrato de redacción del *Proyecto Básico de la Remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia*. El Tribunal Supremo falla ratificando sentencia de la Audiencia Nacional en contra del Gobierno Regional, argumentando que el Pacto de Murcia no fue un convenio que obligase al Ministerio.

En marzo se encarga la elaboración del *Proyecto Básico de la remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia*. Se inaugura en Cartagena el *Auditorio El Batel*, con una inversión de 57,80 millones de euros. Pleno del Ayuntamiento de Cartagena aprueba provisionalmente la Modificación Puntual nº 134 del PGMO, estación de FFCC.

En abril se aprueba la adjudicación del contrato para la redacción del *Proyecto básico de la RAF de la ciudad de Cartagena*.

En mayo se inaugura la línea 1 del tranvía metropolitano de Murcia. Se presenta al Ayuntamiento el *Plan de Movilidad Urbana Sostenible*, PMUS. Se constituye el consejo rector, y comité ejecutivo del Recinto Ferial de Murcia, IFEMUR.

En junio ADIF da instrucciones para que el *Proyecto Básico de la RAF de la ciudad de Murcia se desglose en dos fases*, una en superficie con supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y la Senda de Los Garres, y la segunda la integración urbana y nueva estación.

En Julio la Consejería paraliza la tramitación de la Modificación Puntual nº 134 del PGMO, estación de FFCC, solicitando DIA del proyecto.

Se celebra con sede en el Puerto de Cartagena el *Trofeo Región de Murcia Ciudad de Cartagena, de la Regata Audi Med Cup*. Se alcanzan las 200.000 visitas a las instalaciones de la Regata.

Se adjudica con cargo al PEI la instalación y mantenimiento de los sistemas de señalización y telecomunicación de la línea AVE Albacete-Alicante. Se firman los convenios para la integración urbana del AVE en las ciudades la Comunidad Autónoma Gallega. Se inaugura el tramo AVE Orense-Santiago de Compostela-La Coruña.

En diciembre se aprueba definitivamente el PGMO de Cartagena y el PP gana las elecciones generales.

2012

Se presenta el *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024*, PITVI. Se replantea el modelo de las operaciones de integración urbana convenidas con el resto de administraciones.

En abril se reúnen presidente Valcárcel, su consejero, alcaldesa de Cartagena, y presidente de la COEC, acordando proponer al Ministerio la opción Este del tramo AVE Murcia-Cartagena.

En junio es presentado por MAV, .s.a. el Proyecto Básico de la fase 1 de la Remodelación de la RAF de la ciudad de Murcia.

En julio tiene lugar la segunda reunión de las sociedades Murcia Alta Velocidad y Cartagena Alta Velocidad, s.a. Se informa sobre la estación provisional de Los Dolores, y la supresión de pasos a nivel en El Carmen, y la llegada del AVE a Cartagena.

En agosto el Ministerio somete a información pública el Estudio Informativo del *tramo AVE Murcia-Cartagena* con la opción Este como idónea y ADIF *licita la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo de la fase 1 de la Remodelación de la RAF* de la ciudad de Murcia.

En septiembre comienza la planificación y estudio de la *implementación del ancho UIC en el Corredor Mediterráneo*, denominado Proyecto Prioritario nº 19 de la UE. El presidente Valcárcel y la alcaldesa de Cartagena acuerdan impulsar el *proyecto Puerto Home* para la ciudad.

En octubre el Pleno del Ayuntamiento se declara en defensa del soterramiento contemplado en el Protocolo de 2006. Se aprueba la constitución del CSM, y se crea dentro de él un *Grupo de trabajo para la integración y la llegada del AVE a Murcia*.

En noviembre, el *Estudio Informativo de la RAF de la ciudad de Murcia, Zona Oeste* se somete a Información Pública. El Consejero eleva al Ministerio propuesta estación Los Dolores. El Pleno del Ayuntamiento de Cartagena debate el proyecto de soterramiento, y es informado del Estudio Informativo de la DIA LAV Murcia-Cartagena.

En diciembre la plataforma Pro-Soterramiento organiza una manifestación conjunta en defensa del Protocolo de 2006.

Al finalizar el año, el *turismo de Congresos de la ciudad de Murcia*, alcanza el 6% de la cuota nacional de mercado, con un número de reuniones superior a 1.000, y de asistentes superior a 170.000 personas. La *Región de Murcia se consolida como destino turístico* con 6 millones de turistas, representando el 10% del PIB regional. En Cartagena se inaugura el *Parque Arqueológico del Molinete con el Barrio del Foro* que recibe el Premio Nacional de Restauración y Conservación de Bienes Culturales, así como la *nueva terminal para cruceros*, obteniendo el premio internacional Best of Year Awards. La *Manga y el Mar Menor como destinos vacacionales* registran 2,5 millones de turistas, con unos 22 millones de pernoctaciones. Los visitantes para tratamientos relacionados con la salud alcanzan los 68.000 turistas.

2013

En enero se inaugura el tramo AVE Barcelona-Gerona-Figueras. El presidente Valcárcel y su consejero se reúnen con la ministra Pastor para recibir información sobre el estudio de la estación provisional de Los Dolores. El Pleno del Ayuntamiento de Murcia ratifica por unanimidad acuerdo soterramiento.

En febrero el Consejero comparece en la Asamblea Regional para informar sobre el soterramiento y la supresión de los pasos a nivel en Santiago el Mayor y la senda de Los Garres. Los 15 alcaldes de los municipios vecinos a Villena (incluida Yecla) elaboran una *Declaración de Cooperación intermunicipal* ante la llegada del AVE a la estación de Villena. En octubre, tras su llegada Yecla se integra en el *Proyecto de Turismo Intercomarcal*.

En abril se hace público el *Nuevo Modelo de Desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad*, con simplificaciones en el tramo Murcia-Cartagena, y soluciones en superficie para las integraciones de las ciudades de Murcia y Cartagena. El Pleno del Ayuntamiento de Murcia se reúne en sesión extraordinaria para ratificar acuerdo soterramiento. El presidente Valcárcel defiende la estación de Los Dolores como definitiva y solicita al Ayuntamiento la tramitación de la modificación del PGMO que lo haga posible. El alcalde se reúne con presidentes de las Juntas de Barrio afectadas por el soterramiento. El presidente de la CCM se reúne con representantes de los comerciantes de la zona sur de la ciudad de Murcia, asumiendo sus reivindicaciones.

En marzo el Ministerio aprueba el *Plan de Racionalización de nuevas Estaciones*. Se celebra en la Región de Murcia la *I Jornada Nacional de Turismo de la Salud*. Se inicia la primera celebración con sede en el Puerto de Cartagena de la Regata *BMW Cartagena Premium*.

En mayo la Asamblea Regional en Pleno solicita por unanimidad al Ministerio el cumplimiento del Protocolo de 2006.

En junio se inaugura el tramo *AVE Albacete-Alicante* y en diciembre la conexión transfronteriza Barcelona-París. La plataforma Pro-Soterramiento organiza una manifestación conjunta en defensa del Protocolo de 2006. La COEC emite un comunicado denunciando renunciaciones hechas en relación con el AVE y solicita reuniones con el Ministerio y el Gobierno Regional.

Durante julio:

En Murcia se convoca reunión del CSM nombrando miembros de las *Comisiones de Trabajo*, entre las que se encuentra la de la *Integración del AVE*. La presidencia de la CROEM y de la CCM realiza un comunicado conjunto denunciando incumplimientos con el AVE y defendiendo el Protocolo de 2006.

En Cartagena el Instituto de Turismo firma convenio con Ayuntamientos del Mar Menor y la Estación Náutica Mar Menor-Cabo de Palos, para promoción conjunta del turismo náutico. La COEC y la UPCT firman un *convenio para la creación del GECE*, y le encargan un *Informe sobre el impacto económico de la llegada del AVE a la Comarca de Cartagena*. El Ayuntamiento de Cartagena remite al Ministerio proyecto para el cambio de ubicación de la estación del AVE. El Pleno del Ayuntamiento de Cartagena aprueba el cambio de estación. Representantes de la Federación de AAVV se reúnen con el Ayuntamiento para ser informados sobre el cambio de estación.

En agosto el presidente Valcárcel y su consejero se reúnen en Madrid con el Secretario Catalá para avanzar en la propuesta de estación de Los Dolores. Se abandona finalmente por falta de plazo y voluntad de apoyo por parte del resto de los agentes.

En septiembre los partidos políticos del Ayuntamiento de Murcia, junto con el alcalde y el consejero acuerdan un manifiesto común, reiterando acuerdos pleno octubre 2012 y exigiendo proyecto de la primera fase del soterramiento según Protocolo de 2006. El Consejero comparece en la Asamblea Regional para informar sobre la situación de la llegada de la AVF a la Región.

En octubre el Ministerio hace pública su conformidad con la propuesta del cambio de estación en Cartagena.

En diciembre ADIF adjudica el Proyecto Constructivo de la RAF de la ciudad de Murcia con llegada en superficie. El presidente Valcárcel recibe al nuevo presidente de la CROEM recordando la necesidad de la llegada del AVE lo antes posible. Cartagena cierra el año con un récord en la visita de cruceristas, con 115 escalas de cruceros y más de 134.000 turistas.

2014

En enero el alcalde ordena la paralización de las prospecciones de ADIF en el entorno de la estación del Carmen. Se celebra en Madrid reunión Consejero, delegado del Gobierno y alcalde con Secretario Catalá, para defender solución soterrada en la integración urbana del AVE en Murcia. El Pleno del Ayuntamiento aprueba por unanimidad mociones defendiendo el soterramiento. El alcalde recibe al presidente de la CROEM, recordando su manifiesto de julio de 2013, y también se reúne con representantes de la Federación de Asociaciones de Vecinos del Municipio.

Durante febrero:

En Madrid la Ministra Pastor, y el Secretario Catalá se reúnen con el Presidente Valcárcel y su consejero acordando la ejecución del proyecto integral del soterramiento en Murcia. Se celebra la tercera reunión de las sociedades Murcia Alta Velocidad y Cartagena Alta Velocidad, s.a. Se informa de la división del soterramiento en cinco fases cuyos proyectos y licitaciones serán consecutivos en función de los recursos de la sociedad, y la constitución de un préstamo participativo de 6,6 millones de euros. También se aprueba el traslado de la estación a Mandarache, acordando encargar el proyecto de la misma.

En Murcia el Pleno de la Asamblea Regional se aprueba por unanimidad declaración institucional ratificando apoyo al Protocolo de 2006. Acude a sesión el Consejero para informar sobre el tema. La plataforma Pro-Soterramiento organiza una manifestación con participación de todos los agentes locales en defensa del Protocolo de 2006. La CROEM en rueda de prensa celebra acuerdo de soterramiento por tramos, pero insiste en su llegada para 2015.

En Cartagena se inaugura la remodelación de la Avd. América junto a la actual estación de FFCC. Al Comité Ejecutivo de la COEC son invitados representantes Consejería, Ayuntamiento y sindicatos, acordando presentar informe del impacto del AVE en la Comarca de Cartagena a la Ministra. Se reúnen presidente de COEC y CCM con la Alcaldesa para ser informados del acuerdo de cambio de estación. Se reúnen representantes partidos políticos con la AAVV Sector Estación, cambiando su posicionamiento los partidos de la oposición.

En marzo la CROEM en rueda de prensa exige al Ministerio un documento oficial recogiendo detalles, con calendario y condiciones de obra. La Ministra Pastor, y el secretario Catalá reciben en Madrid a la alcaldesa de Cartagena y al presidente de la COEC, quienes piden al Ministerio la modificación de la RAF y Estación de Cartagena al acordar nuevo emplazamiento de Mandarache, así como la sustitución del Protocolo de 2006. Se celebra en Cartagena la cuarta reunión de la sociedad CAV, s.a. aprobándose la creación de un fondo de 2 millones de euros para encargar el Proyecto básico de la nueva estación y la modificación del Protocolo de 2006. La Federación de AAVV de Cartagena se reúne con representantes de los Barrios, ofreciendo su apoyo a la Asociación Sector Estación.

Se tramita la aprobación del *Presupuesto de la UE para el periodo 2014-2020*.

En abril la Asociación Sector Estación organiza una manifestación en contra del traslado de la estación del AVE de Cartagena.

En mayo la COEC organiza un encuentro con el expresidente Valcárcel y el Secretario Catalá a la que asisten empresarios. El Consejero Campos recibe presidencia de HOSTECAR siendo informados sobre el estado del AVE. Gana las elecciones europeas el PP a las que Valcárcel concurre como candidato, y se renueva todo el Gobierno Regional, pasando a la presidencia Alberto Garre. El nuevo consejero Campos se reúne con el Secretario Catalá siendo informado de la primera fase del soterramiento con un presupuesto de 79 millones de euros, a sufragar por ADIF con cargo al presupuesto del tramo AVE Monforte-Murcia. La alcaldesa de Cartagena recibe al Secretario Catalá, tratando el nuevo emplazamiento de la estación.

En junio el alcalde se dirige al Ministerio para mantener el soterramiento del paso a nivel de Los Garres, considerado como paso elevado en la primera fase proyectada por ADIF. El presidente de la COEC recibe el nuevo Consejero Campos, tratando tema AVE. Las Juntas Vecinales de Cartagena celebran un pleno extraordinario, respaldando la decisión del cambio de la estación.

En julio el Pleno del Ayuntamiento de Murcia en sesión extraordinaria aprueba moción instando a ADIF a acelerar el proyecto básico integral definiendo etapas y plazos con arreglo al Protocolo

de 2006. El nuevo presidente Garre recibe a la presidencia de la COEC, abordando la llegada del AVE a Cartagena.

En agosto representantes de la plataforma pro-soterramiento se reúnen con el consejero Campos para ser informados sobre el proyecto para la llegada del AVE a Murcia en fases.

En septiembre el Consejo de Ministros autoriza la licitación de las obras de accesos a Murcia y la permeabilización del trazado ferroviario por importe de 67 millones de euros, y a instancias del Alcalde de Murcia, se reúne la Junta de Portavoces del Ayuntamiento manifestando su rechazo al mismo, por no ajustarse a los acuerdos con el ministerio de fomento realizados en febrero de 2014.

En octubre ADIF saca a licitación mediante publicación en el BOE de las obras para la entrada del AVE en Murcia, con un tramo semisoterrado para eliminar el paso a nivel de Santiago el Mayor, y llegada en superficie a la Estación del Carmen que será remodelada. Se contempla inicio de obras en enero de 2015 y una duración de 7 meses. Se debate en Asamblea Regional Moción 771 del G.P. Socialista sobre el rechazo a la llegada del AVE en superficie al municipio de Murcia, que había sido registrado en junio de 2014. La CROEM presenta su informe sobre los PGE 2015: Inversiones en la Región de Murcia.

En noviembre ADIF presenta al Ayuntamiento de Murcia el Estudio de alternativas para la permeabilización de la RAF de Murcia en el entorno de Barriomar, correspondientes con la segunda fase de la integración urbana del AVE en la ciudad. El portavoz del Gobierno Regional José Gabriel Ruiz convoca una rueda de prensa para informar sobre la posición del Gobierno Regional sobre la llegada del AVE a la capital murciana. El Consejero Manuel Campos presenta su dimisión y es sustituido por Francisco Bernabé que mantiene una reunión con el presidente de la CROEM para tratar la situación de los proyectos estratégicos de la Región. Se presenta en la UPCT un trabajo de investigación sobre la viabilidad del soterramiento para Cartagena contemplado en el Protocolo de 2006.

En diciembre se reúne en Madrid la sociedad Murcia Alta Velocidad, informándose sobre el proceso de la primera fase de las actuaciones que facilitará la permeabilización urbana, y cuya licitación de obras se efectuó en septiembre, de la licitación de asistencia técnica para la redacción del proyecto de soterramiento por importe de 1,7 millones de euros, y de la aprobación del proyecto de soterramiento de los accesos ferroviarios a Murcia en su segunda fase. El decano del COICCP presenta en la delegación del Ministerio de Fomento de Murcia el Informe sobre las repercusiones de la llegada del AVE a la Región de Murcia. Se celebra la primera reunión de la Comisión territorial y medio ambiente del CSM, aprobando por unanimidad la opción cuarta del Estudio de alternativas para la permeabilización del trazado ferroviario en el entorno de Barriomar (2ª fase de la integración del AVE en Murcia). Pleno del Ayuntamiento de Murcia que aprueba la 1ª fase de Remodelación de la RAF, rompiéndose la unidad de los partidos municipales.

La *Estación Náutica Mar Menor-Cabo de Palos* con sus establecimientos asociados alcanza las 12.000 plazas de alojamiento y actividades para más de 4.000 personas diarias.

2015

En enero contactos de la plataforma pro soterramiento con grupos de la oposición municipal y moción conjunta en Pleno en contra de los vertidos de las obras de la 1ª fase del soterramiento del AVE en Murcia.

En febrero el documento ambiental de la nueva estación del AVE de Cartagena recibe resolución favorable. El Defensor del Pueblo notifica a la plataforma pro soterramiento la

aceptación de solicitud de amparo. Manifestación conjunta de los grupos de la oposición con plataforma pro soterramiento, solicitando llegada subterránea AVE a estación El Carmen, anulación expropiaciones paso elevado Los Garres, y vertidos soterramiento.

En marzo ADIF adjudica el proyecto técnico del soterramiento integral del AVE en la ciudad de Murcia por un importe de 0,5 millones de euros y un plazo de realización de 18 meses. La Ministra Ana Pastor visita Murcia, manifestando su compromiso de que la integración sea con soterramiento, aunque por fases.

Anexo IV Documentos.

IV.1.- Pacto de Murcia sobre trazado corredor AVE Levante, 08/01/2001.

1

El Gobierno informa

Fomento alcanza un acuerdo con las cuatro Comunidades Autónomas sobre el trazado del AVE a Levante

8-ene-01.- El Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, y los presidentes de Castilla-La Mancha, José Bono; Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón; Murcia, Ramón Luis Valcárcel; y Valencia, Eduardo Zaplana, han alcanzado un acuerdo definitivo sobre el trazado del tren de Alta Velocidad a Levante, en el que se considera como "base de la solución" la opción denominada "variante A".

ACUERDO

Los cuatro presidentes autonómicos y el ministro de Fomento han firmado un documento de siete puntos en el que se detallan los términos del acuerdo:

Reunidos en Murcia con el ministro de Fomento D. Francisco Álvarez-Cascos, los presidentes de las Comunidades de Madrid, Valencia, Castilla-La Mancha y Murcia, han alcanzado el siguiente acuerdo relativo al AVE que afecta a sus respectivos territorios:

Aceptan considerar como base de la solución definitiva del mismo, la propuesta sometida a información pública por el Ministerio de Fomento en el BOE de 19 de septiembre de 2000, concurriendo en el acuerdo las siguientes circunstancias:

1º) La ejecución de las infraestructuras continuarán el programa que figura en los puntos 6º y 7º de este documento.

2º) La localización de las estaciones AVE en Toledo, Cuenca, Albacete, Alicante, Elche, Castellón Valencia, Murcia y Cartagena se fijarán de común acuerdo entre el Ministerio de Fomento, las Comunidades Autónomas y los respectivos Ayuntamientos.

MINISTERIO
DE FOMENTO

2

El Gobierno informa

3º) La salida de Madrid se efectuará de tal modo que se pueda prestar servicio AVE a la ciudad de Toledo, minimizando el impacto sobre la reserva natural de Regajal Mar de Ontígola.

4º) El Ministerio de Fomento se compromete a priorizar la adecuación de las líneas convencionales actualmente existentes.

5º) Los firmantes manifiestan su compromiso de colaborar y adoptar las decisiones necesarias para que los tiempos de ejecución del AVE, en todas sus fases, se tramiten lo más rápidamente posible reconociéndole carácter prioritario a este proyecto, con especial acento en la corrección de los impactos medioambientales.

6º) El ministro ha informado en la reunión de la situación administrativa y de ejecución de los siguientes tramos:

- Albacete-Villar de Chinchilla. En servicio, con travesía polivalente. Futura adaptación a 300 Km/hora.
- Villar de Chinchilla-Almansa (Variante de Alpera). En ejecución, con travesía polivalente a 300 Km/hora.
- Almansa-La Encina. 3 Proyectos en redacción. Pendiente de DIA.
- La Encina-Játiva. En servicio, con travesía polivalente a 220 Km/hora.
- Játiva-Valencia. 6 Proyectos en redacción. Pendiente de DIA.
- El corredor Albacete-Valencia, por el estado en que se encuentran las obras, entrará en servicio en el año 2005.
- Valencia-Castellón. Estudio Informativo en redacción. Pendiente de Información Pública y DIA.
- La Encina-Novelda-Alicante. Pendiente de DIA. Próxima licitación de proyectos.

MINISTERIO
DE FOMENTO

3

El Gobierno informa

- Novelda-Elche-Murcia. Pendiente de DIA. Próxima licitación de proyectos.
- Alicante-Elche. Estudio Informativo en redacción. Pendiente de Información Pública y DIA.
- Murcia-Cartagena. Estudio Informativo en redacción. Pendiente de Información Pública y DIA.
- Murcia-Lorca-Almería. Estudio Informativo en redacción. Pendiente de Información Pública y DIA.

7º) Asimismo, el ministro ha comprometido la construcción completa del corredor de Levante, puesta en marcha inmediata de los trámites administrativos y de ejecución de los tramos que se citan:

- Albacete-Cuenca
- Cuenca-Madrid
- Motilla-Valencia

En atención a la situación estratégica de la ciudad de Albacete como nudo de comunicaciones ferroviarias, ninguno de los tramos entrará en servicio antes que los que afecten a esta ciudad.

Murcia, 8 de enero de 2001

IV.2.- Protocolo de colaboración para la Remodelación de la RAF y creación de la sociedad MAV, s.a. 22/06/2006.

REUNIDOS

Dña. Magdalena Álvarez Arza, Ministra de Fomento

D. Ramón Luís Valcárcel Siso, Presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

D. Miguel Ángel Cámara Botía, Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Murcia.

D. Antonio González Marín, Presidente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Protocolo en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24. y 149.1.21. de la Constitución).

A la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) corresponde la administración de las infraestructuras integradas en la Red Ferroviaria de Interés General así como la titularidad de las estaciones, terminales y del nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante, cuya construcción y administración fue encomendada a la extinguida entidad pública empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), de acuerdo con el contenido del art. 160 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, así como con el Acuerdo del Consejo de Ministros de 17 de septiembre de 1999.

El Gobierno de la Región de Murcia es titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo, en obras públicas y transporte terrestre, y ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, de aquellas competencias que tiene como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio (artículos 10.2, 10.3, 10.4 del Estatuto de Autonomía aprobado por Ley Orgánica nº 4/1982 de 9 de Junio)

El Ayuntamiento de Murcia es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículos 25.2 y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

EXPONEN:

PRIMERO.- Que el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, está desarrollando las actuaciones necesarias para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia, en el marco constituido por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020.

SEGUNDO.- Que, esencialmente, se pretenden alcanzar los siguientes objetivos de carácter ferroviario:

- Adecuación de la red ferroviaria del área metropolitana de Murcia a las actuaciones y objetivos previstos en el PEIT y, en particular, la incorporación de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia.
- La mejora de los servicios prestados a los viajeros mediante la transformación de la actual estación de Murcia.

TERCERO.- Que las Partes comparten los objetivos anteriores y consideran que la consecución de los mismos ha de complementarse con una mejora de la integración del pasillo ferroviario en el medio urbano en el que se inserta mediante la permeabilización del actual trazado ferroviario entre los núcleos de Los Dolores y Nonduermas, que permita crear un nuevo viario transversal y longitudinal para la mejora de las conexiones urbanas.

CUARTO.- Que las partes firmantes son conscientes de que la centralidad de los ámbitos afectados y la liberación de suelo no necesario para el uso ferroviario permitirá una serie de plusvalías económicas que, adecuadamente reinvertidas, podrán destinarse a costear las actuaciones infraestructurales y urbanísticas necesarias.

QUINTO.- Que para llevar a cabo estos objetivos el Ministerio de Fomento está redactando el estudio informativo de la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia, en el cual se incluirá una solución conforme a los siguientes parámetros:

- Remodelación de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia mediante la construcción de un trazado, adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria y a la llegada de la alta velocidad, que sea compatible con la red existente.
- Sustitución de la actual estación de Murcia-El Carmen por unas nuevas instalaciones capaces de atender en condiciones adecuadas el previsible crecimiento de los servicios ferroviarios y permitir en condiciones de rapidez y comodidad el intercambio con los restantes modos de transporte del área.
- Adecuación de las instalaciones de la actual estación de mercancías de Nonduermas a los requisitos de un nuevo Centro de Tratamiento Técnico (CTT) para trenes de alta velocidad en ancho UIC sin pérdida de su función como estación de mercancías de Murcia.

Asimismo se incluirán las siguientes actuaciones urbanístico-ferroviarias complementarias de las anteriores:

- Soterramiento del pasillo ferroviario entre la futura Ronda de Barriomar y el inicio de la nueva variante de acceso a la ciudad de Murcia (Variante del Reguerón) en la zona de Los Dolores. Además se procederá a la depresión del pasillo ferroviario a la cota del tramo soterrado desde la futura ronda de Barriomar hasta el núcleo urbano de Nonduermas en el que se cubrirá un tramo de aproximadamente 500 m.
- Integración de la estación de Murcia-El Carmen en su entorno urbano mediante la depresión de la totalidad de la zona de vías y andenes. Asimismo se procederá a su cubrimiento excepto en la zona de andenes que quedará iluminada con luz natural y sobre la que se podrán disponer conexiones peatonales transversales.
- Dotar de intermodalidad a la futura estación de Murcia-El Carmen mediante conexiones eficaces con los restantes modos de transporte, incluyendo la realización de aquellos elementos funcionales comunes que permitan la incorporación de una estación de autobuses.

SEXTO.- Que las Partes coinciden en la necesidad de una actuación conjunta y coordinada dentro del respeto a las competencias de cada una de las Administraciones de conformidad con los siguientes principios:

-
- a) El Ministerio de Fomento se responsabiliza del coste de las actuaciones para la llegada de la alta velocidad ferroviaria a la ciudad de Murcia.
 - b) El Gobierno de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia, en el ejercicio de sus respectivas competencias urbanísticas, procederán a redactar y aprobar las modificaciones necesarias del planeamiento urbanístico vigente, de conformidad con lo previsto en el presente Protocolo y aportarán la financiación que se contempla en este documento.
 - c) La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) explotará y operará la nueva estación ferroviaria, tanto en lo referente a los servicios directos de transporte en ella prestados como a aquellas actividades comerciales que proceda ubicar en dicho edificio y que sean compatibles con su uso principal.

No obstante, y de acuerdo con el objetivo descrito de fomento de la intermodalidad de la nueva estación, se podrán establecer acuerdos específicos entre ADIF y el Gobierno de la Región de Murcia para la utilización de elementos funcionales comunes en la explotación autónoma de las respectivas terminales ferroviarias y de autobuses, con independencia de los espacios propios destinados a cada terminal.

SÉPTIMO.- Las Partes establecen su interés en materializar las actuaciones programadas en desarrollo del presente Protocolo y en tal sentido:

ACUERDAN

PRIMERO.- Las administraciones firmantes deciden la creación en el plazo de dos meses, de una Sociedad con la denominación que determinen de mutuo acuerdo (en adelante "la Sociedad").

La participación económica de las instituciones asociadas en el capital social a suscribir se eleva a un total de 600.000,00 euros con la siguiente distribución:

Ministerio de Fomento	50%
Región de Murcia	25%
Ayuntamiento de Murcia.....	25%

A los efectos de este Protocolo se entiende por Ministerio de Fomento, además del propio Departamento, a ADIF adscrito a él. Será esta entidad pública empresarial la que suscriba la parte de capital correspondiente al Ministerio de Fomento.

Los cargos de Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración de la Sociedad recaerán en el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, el Alcalde de Murcia y el Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes del Gobierno de la Región de Murcia, respectivamente o en la persona en quién designen. El Secretario del Consejo de Administración será designado por el Consejo a propuesta del Presidente.

Los Estatutos de la Sociedad incorporarán las cláusulas sobre mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos sociales de especial relevancia, que proponga el Ministerio de Fomento.

SEGUNDO.- La Sociedad se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de la actuación y a la transformación urbanística derivada de estas obras.

El objetivo fundamental de la sociedad será la financiación de la parte que le corresponde de las actuaciones previstas en este protocolo y la gestión del desarrollo urbanístico y de la ejecución de las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Para ello la Sociedad en lo que a las actuaciones previstas en este Protocolo se refiere:

1. Definirá la propuesta global de la actuación urbanística concertada.
2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.
3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.

TERCERO.- Las actuaciones contempladas en el presente Protocolo, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:

1. Remodelación de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia mediante la construcción de un trazado, adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria y a la llegada de la alta velocidad, que sea compatible con la red existente.

Se incluye la integración del corredor ferroviario en su entorno urbano con el fin de posibilitar la permeabilización del actual trazado y liberar el suelo necesario para la realización de la operación urbanística.

Para ello se procederá al soterramiento del pasillo ferroviario entre la futura Ronda de Barriomar y el inicio de la nueva variante de acceso a la ciudad de Murcia (Variante del Reguerón) en la zona de Los Dolores. Además se procederá a la depresión del pasillo ferroviario a la cota del tramo soterrado desde la futura ronda de Barriomar hasta el núcleo urbano de Nonduermas en el que se cubrirá un tramo de aproximadamente 500 m.

2. Sustitución de la actual estación de Murcia-El Carmen por una estación intermodal de transporte capaz de atender en condiciones adecuadas el previsible crecimiento de los servicios ferroviarios, teniendo en cuenta la afección del soterramiento del pasillo de acceso y la depresión de andenes y vías de la propia estación.
3. Potenciación de la intermodalidad de la futura estación de Murcia-El Carmen mediante la realización de los elementos funcionales comunes a la estación ferroviaria y a la estación de autobuses, sin perjuicio de la asignación de espacios propios a cada terminal. Ambas estaciones serán proyectadas conjuntamente, sin perjuicio de que quede fuera del ámbito del presente Protocolo la financiación de la construcción de los restantes elementos específicos de la terminal de autobuses que serán adecuadamente diferenciados en el proyecto.
4. Realización de las actuaciones de planeamiento, diseño y ejecución de la actuación urbanística, así como de su evaluación económico-financiera, de forma que se conjuguen los objetivos de mejora del espacio urbano y de eficaz aprovechamiento de las plusvalías para financiar el conjunto de las actuaciones.

CUARTO.- El Ministerio de Fomento delimitará los terrenos no necesarios para el ferrocarril, por estar previsto su soterramiento o el traslado de las instalaciones correspondientes, sobre los que se actuará en determinadas operaciones urbanísticas de acuerdo con el presente Protocolo. Asimismo, el Ministerio de Fomento y ADIF llevarán a cabo los trámites necesarios para la desafectación de los terrenos innecesarios y de los aprovechamientos urbanísticos que correspondan a los suelos que deban conservar su naturaleza jurídica de bienes demaniales.

QUINTO.- El Ministerio de Fomento y ADIF efectuarán los trámites necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se liberen, a favor de la Sociedad, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.

Para la formalización de la puesta a disposición de los terrenos, se suscribirán acuerdos específicos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios públicos del suelo, que consistirán en la financiación de las actuaciones contempladas en el acuerdo UNDÉCIMO, con el orden de prioridades señaladas en el acuerdo DÉCIMO.

SEXTO.- El coste total estimado de las actuaciones incluidas en el presente acuerdo asciende, aproximadamente, a 195 millones de euros. Es intención de las partes que esta cantidad sea financiada, de un lado, mediante aportaciones del Ministerio de Fomento, del Gobierno de la Región de Murcia y del Ayuntamiento de Murcia y, de otro, con cargo a las plusvalías obtenidas de la operación urbanística.

Asimismo, también es intención de las partes que las aportaciones a realizar por el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia para cubrir la totalidad de los costes, una vez descontadas las plusvalías obtenidas de la operación urbanística, se ajusten a la siguiente distribución:

Ministerio de Fomento 66 %

Región de Murcia 26 %

Ayuntamiento de Murcia..... 8 %

En el caso de que durante la ejecución de las distintas fases de la actuación se produzcan incrementos en los costes ahora estimados o de los ingresos provenientes de las plusvalías urbanísticas serán de aplicación los tanto por ciento arriba señalados.

La inversión correspondiente al Ministerio de Fomento será efectuada por ADIF conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.

SÉPTIMO.- El Ayuntamiento de Murcia asume la impulsión y tramitación de los procedimientos de gestión urbanística que conforme a la legislación vigente resulten necesarios para la materialización del aprovechamiento urbanístico y para la completa urbanización del ámbito de la actuación, a cargo de los propietarios del suelo. La urbanización de los terrenos se dispondrá en fases, de modo que se permita la iniciación de las obras urbanizadoras en tanto se procede a la construcción del nuevo canal de acceso soterrado.

OCTAVO.- El Ayuntamiento de Murcia y el Gobierno de la Región de Murcia promoverán la tramitación y aprobación del Planeamiento Urbanístico que sea conforme con los proyectos de infraestructuras ferroviarias y haga posible el desarrollo inmobiliario de los suelos ferroviarios propiedad del Estado y del ADIF, situados en el entorno de la Estación del Carmen.

A tal efecto, el Ayuntamiento de Murcia redactará y tramitará para su aprobación definitiva por el Gobierno de la Región de Murcia una modificación puntual del Plan General relativa al sector MC-10 "Estación del Carmen", así como el correspondiente Plan Especial. En virtud de este planeamiento, a los suelos ferroviarios propiedad del Estado y del ADIF, les corresponderá un aprovechamiento lucrativo no inferior a 127.507 m² de techo edificable. Esta edificabilidad se destinará en un porcentaje no inferior al 78% a uso residencial y el resto a usos terciarios (comercial, oficinas y hotelero). Dentro de la edificabilidad residencial, un porcentaje del 20% será destinado a viviendas de protección pública, a la que se sumará la prima de edificabilidad permitida por la legislación de suelo de la Región de Murcia.

En el Anexo 2 del presente documento se incluye un plano de ordenación indicativo del futuro Plan Especial.

En dicho Plan Especial se establecerá la unidad o unidades de actuación precisas para el desarrollo de la operación y se fijará de acuerdo con la Sociedad el sistema de actuación más adecuado. El Ayuntamiento de Murcia tramitará prioritariamente y aprobará el proyecto de reparcelación del sector, como consecuencia del mismo, se adjudicarán los aprovechamientos, con sus fincas de resultado, generados por los terrenos aportados por los distintos titulares.

El valor neto de mercado, descontado el coste de la obra de urbanización y otros gastos de transformación, de los aprovechamientos generados por los suelos actualmente de titularidad del Estado y ADIF se estima en 84 millones de euros y su importe se destinará a financiar las actuaciones previstas en el Anexo 1 con el orden de prioridad que se establece en el Acuerdo DÉCIMO.

En los suelos que resulten calificados como sistema general ferroviario, en el ámbito de la Estación del Carmen, se establecerá un aprovechamiento complementario de uso terciario compatible con una edificabilidad no inferior a tres mil (3.000) m² de techo edificable.

En la medida que esta actuación redunda en beneficio del municipio y contribuye a la consecución de los objetivos establecidos en la legislación aplicable, el Ayuntamiento de Murcia cederá a la Sociedad en la operación de reparcelación, mediante los procedimientos adecuados, el aprovechamiento urbanístico del diez por ciento (10%) que legalmente le hubiera correspondido conforme a la legislación vigente, que se destinará a costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Convenio.

NOVENO.- La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este documento, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Murcia y al Gobierno de la Región de Murcia y en materia ferroviaria al Ministerio de Fomento.

Los estudios, proyectos y obras serán dirigidos y en su caso ejecutados por el organismo competente en la materia, o por aquellos de las administraciones firmantes a las que se le encomiende, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas

En los términos que permita la legislación aplicable, la Sociedad podrá recurrir a los canales de financiación que se estimen oportunos de cara a poder iniciar la ejecución de las obras en el plazo más breve posible con independencia del momento en el que se materialicen los aprovechamientos urbanísticos correspondientes.

DÉCIMO.- La Sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que:

Los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico del ámbito de actuación se aplicarán a la ejecución, en orden de prioridad, de las actuaciones siguientes:

1. A la integración de los accesos ferroviarios en la ciudad de Murcia, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario actual entre la futura Ronda de Barriomar y el inicio de la nueva variante de acceso a la ciudad de Murcia (variante del Reguerón) en la zona de Los Dolores.
2. A la sustitución de la actual estación de Murcia-El Carmen por una nueva estación intermodal incluyendo las actuaciones de potenciación de la intermodalidad que comprenden la construcción de los elementos funcionales comunes de la estación ferroviaria y la estación de autobuses, sin perjuicio de la asignación de espacios propios que corresponda a cada terminal.
3. A la depresión del pasillo ferroviario a la cota del tramo soterrado entre la futura ronda de Barriomar y el núcleo urbano de Nonduermas.
4. Al soterramiento de un tramo de aproximadamente 500 metros en el núcleo de Nonduermas.
5. A sufragar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad

En el caso de que existieran recursos excedentarios después de llevar a cabo todas las actuaciones previstas en el Acuerdo UNDÉCIMO, las partes podrán acordar su reinversión completando las infraestructuras de transporte de la estación y actuando en otras mejoras de la infraestructura ferroviaria en Murcia. Las aportaciones máximas para todas estas actuaciones serán las inversiones que financian las partes de este Protocolo, los recursos que la Sociedad genere y los fondos europeos que, en su caso, se obtengan.

UNDÉCIMO.- En el Anexo 1 se recogen todas las actuaciones evaluables que las partes tienen previstas, contempladas el acuerdo TERCERO de este Protocolo.

DUODÉCIMO.- El presente Protocolo tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, firman el presente Protocolo en el lugar y fecha al inicio indicados.

Ministra de Fomento

Magdalena Álvarez Arza

Presidente de la Comunidad
Autónoma de la Región de Murcia

Ramon Luis Valcarcel Siso

Alcalde de Murcia

Miguel Angel Cámara Botia

Presidente del Administrador de
Infraestructuras Ferroviarias

Antonio González Marín

ANEXO 1

ACTUACIONES PARA LA REMODELACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE MURCIA

ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE COSTES (MILLONES DE EUROS)

CONCEPTO	PRESUPUESTO	APORTACIONES DE MINISTERIO DE FOMENTO, REGIÓN DE MURCIA Y AYUNTAMIENTO DE MURCIA	SOCIEDAD
Accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia (incluyendo soterramiento entre Ronda de Barriomar y Los Dolores)	111,0	111,0	84,0
Nueva estación Intermodal de Murcia-El Carmen con adaptación del vestíbulo, vías y andenes al soterramiento del pasillo ferroviario	43,0		
Depresión entre Ronda de Barriomar y Nonduermas)	23,0		
Soterramiento en el núcleo de Nonduermas	18,0		
TOTAL	195,0	111,0	84,0

IV.3.- Publicación en el BORM del Protocolo de colaboración para la Remodelación de la RAF y creación de la sociedad CAV, s.a. (22/06/2006).

Número 167

Viernes, 21 de julio de 2006

Página 22385

Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes

9674 Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el administrador de infraestructuras ferroviarias para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Cartagena.

Resolución

Visto el Protocolo de colaboración, suscrito con fecha 22 de junio de 2006, entre el Ministerio de Fomento, Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para «La remodelación de la red arterial ferroviaria de Cartagena», y teniendo en cuenta que tanto el objeto del Protocolo como las obligaciones establecidas en el mismo regulan un marco de colaboración que concierne al interés público, y a los efectos de lo dispuesto en el art.º 8 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Resuelvo

Publicar en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia», el texto del Protocolo mencionado anteriormente, suscrito entre el Ministerio de Fomento, Gobierno de la Región, el Ayuntamiento de Cartagena y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Murcia, 6 de julio de 2006.—El Secretario General, **Diego-M. Pardo Domínguez**.

Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Cartagena

Madrid, 22 de junio de 2006

Reunidos

La Excm. Sra. D.ª Magdalena Álvarez Arza, Ministra de Fomento

El Excmo. Sr. D. Ramón Luis Valcárcel Siso, Presidente de la Región de Murcia.

La Ilma. Sra. D.ª Pilar Barreiro Álvarez, Alcaldesa del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

El Ilmo. Sr. D. Antonio González Marín, Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Exponen:

Primero.- Que el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación está desarrollando la remodelación de la red arterial ferroviaria de Cartagena teniendo en cuenta la incorporación de la ciudad a la red de altas prestaciones

según las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

Segundo.- Que se pretenden alcanzar esencialmente los siguientes objetivos:

1.º - La incorporación del nuevo corredor de altas prestaciones Madrid-Levante a la red ferroviaria de Cartagena.

2.º La mejora de la intermodalidad con el fin de permitir en condiciones de rapidez y comodidad el intercambio con otros modos de transporte.

3.º - La intensificación de los servicios de cercanías con Murcia por la misma infraestructura.

Tercero.- Que las Partes, comparten los objetivos anteriores y consideran que la consecución de estos objetivos ferroviarios ha de complementarse con una mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad, que posibilite la permeabilización del actual trazado ferroviario mediante la realización de una operación urbanística que permitiría nuevos espacios ciudadanos y zonas verdes.

La actuación posibilita la eliminación del paso superior de la carretera N-301 sobre el ferrocarril y la remodelación total de la estación ferroviaria de Cartagena, así como una actuación urbanística sobre los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria de forma que se conjuguen los objetivos de mejora del espacio urbano y de eficaz aprovechamiento de las plusvalías resultantes para financiar el conjunto de las actuaciones.

Cuarto.- Que para llevar a cabo estos objetivos el Ministerio de Fomento está redactando el Estudio Informativo de Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Cartagena, en el cual se adopta una solución conforme a los siguientes parámetros:

* Reconversión del canal de acceso ferroviario a la Estación mediante la construcción de una doble vía.

* Remodelación de la actual Estación de Cartagena para acoger los tráfico de alta velocidad y cercanías.

Quinto.- Que las partes firmantes son conscientes de que la centralidad de los ámbitos afectados y la liberación de suelo no necesario para el uso ferroviario permitirá una serie de plusvalías económicas que, adecuadamente reinvertidas, podrán destinarse a costear las actuaciones infraestructurales y urbanísticas necesarias.

Estas actuaciones, complementarias a las enumeradas en el expositivo CUARTO, son las siguientes:

* Soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación desde el enlace de la vía de ancho ibérico de Escombreras hasta la nueva Estación, posibilitando el paso de la carretera N-301 a nivel del terreno.

* Depresión de la rasante de la Estación para posibilitar el soterramiento de la vía.

* Realización de las actuaciones de diseño, planeamiento urbanístico y evaluación económico-financiera de la actuación urbanística.

Sexto.- Que las Partes coinciden en la necesidad de una actuación conjunta y coordinada dentro del respeto a las competencias de cada una de las Administraciones de conformidad con los siguientes principios:

a) El Ministerio de Fomento se responsabiliza del coste de la llegada de la alta velocidad ferroviaria a Cartagena.

b) La Comunidad Autónoma Región de Murcia y el Ayuntamiento de Cartagena, en el ejercicio de sus competencias urbanísticas procederán a redactar y aprobar las modificaciones necesarias del planeamiento urbanístico vigente, de conformidad con lo previsto en el presente Protocolo y aportarán la financiación que se contempla en este documento.

c) El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias explotará y operará la nueva Estación Ferroviaria, tanto en lo referente a los servicios directos de transporte en ella prestados como a aquellas actividades comerciales que proceda ubicar en dicho edificio y que sean compatibles con su uso principal.

Séptimo.- Las Administraciones intervinientes establecen su interés en materializar las actuaciones programadas en desarrollo del presente Protocolo y en tal sentido:

Acuerdan

Primero.- Las administraciones firmantes deciden la creación en el plazo de dos meses, de una Sociedad con la denominación que determinen de mutuo acuerdo (en adelante «la Sociedad».)

La participación económica de las instituciones asociadas en el capital social a suscribir se eleva a un total de 600.000,00 euros con la siguiente distribución:

Ministerio de Fomento	50%
Región de Murcia	25%
Ayuntamiento de Cartagena	25%

Por Ministerio de Fomento se entiende, a los efectos de este Protocolo, al propio Ministerio de Fomento y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adscrita al Ministerio. Será esta entidad pública empresarial la que suscriba la parte de capital correspondiente al Ministerio de Fomento.

Los cargos de Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración de la Sociedad recaerán en el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, el Alcalde de Cartagena y el Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia respectivamente o en la persona en quién designen. El Secretario del Consejo de Administración será designado por el Consejo a propuesta del Presidente.

Los Estatutos de la Sociedad incorporarán las cláusulas sobre mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos sociales de especial relevancia, que proponga el Ministerio de Fomento.

Segundo.- La Sociedad se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de la Actuación y a la transformación urbanística derivada de estas obras.

El objetivo fundamental de la sociedad es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Para ello la Sociedad y en lo que a las actuaciones previstas en este Protocolo se refiere.

1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Cartagena.

2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.

3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.

Tercero.- Las actuaciones contempladas en el presente Protocolo, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:

1. Adaptación de los accesos ferroviarios para la llegada de la línea de alta velocidad mediante la construcción de un trazado adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la estación.

2. Depresión de la playa de vías de la Estación para hacer posible el soterramiento del pasillo ferroviario.

Cuarto.- El Ministerio de Fomento delimitará los terrenos, no necesarios para el ferrocarril por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias y sobre los que se actuará en determinadas operaciones urbanísticas de acuerdo con el presente Protocolo, llevándose a cabo los trámites necesarios para la desafectación de los terrenos innecesarios.

Quinto.- El Ministerio de Fomento y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se liberen, a favor de la Sociedad, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.

Para la formalización de la puesta a disposición de los terrenos, se suscribirán acuerdos específicos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios públicos del suelo, que consistirán en la financiación de las actuaciones contempladas en el Acuerdo DUODÉCIMO en lo que exceda de la cantidad prevista en la cláusula siguiente.

Sexto.- La inversión del Ministerio de Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la estación existente a la llegada del nuevo corredor de altas prestaciones previsto en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte estimada en

12 M/euros, que se efectuará conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.

Séptimo.- La financiación de las instalaciones no ferroviarias de la nueva estación correrá a cargo de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, incluyendo la remodelación de vestíbulos, accesos mecánicos a andenes, accesos a la estación, etc.

Octavo.- La Comunidad Autónoma de Murcia aportará a la operación conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines la cantidad de 1,47 millones de euros.

Noveno.- El Ayuntamiento de Cartagena aportará a la operación la cantidad de 0,63 millones de euros. Además asumirá, a través de la gestión urbanística, la urbanización de los terrenos liberados del uso ferroviario y una vez terminado, la urbanización sobre el nuevo canal de acceso soterrados.

Décimo.- El Ayuntamiento de Cartagena y la Comunidad Autónoma Región de Murcia promoverán e instarán la aprobación de forma inmediata de las modificaciones o revisiones del Planeamiento Urbanístico y las expropiaciones necesarias para la realización de las actuaciones y asumirán el componente urbanístico complementario de las actuaciones ferroviarias propiamente dichas.

Con cargo a las plusvalías (descontados los costes de urbanización) se financiarán las actuaciones previstas en el Anexo por un importe de 18,7 Millones de euros a cuyo efecto la planificación urbanística preverá como mínimo, en el ámbito delimitado al efecto por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, una edificabilidad de 46.800 metros cuadrados de techo edificable, garantizando que al menos un ochenta por ciento del mismo se destinen al uso residencial y el resto al uso terciario.

En los suelos que resulten calificados como sistema general ferroviario, en el ámbito de la Estación, se establecerá un aprovechamiento complementario de uso terciario compatible, a desarrollar en el conjunto de la nueva estación.

En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio y contribuyen a la consecución de los objetivos establecidos por la legislación aplicable, el Ayuntamiento de Cartagena cederá a la Sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico que le pudiera corresponder conforme a la legislación vigente, a fin de costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Protocolo.

Undécimo.- La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Protocolo, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Cartagena y a la Comunidad Autónoma Región de Murcia, y en materia ferroviaria, al Ministerio de Fomento.

Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, o por aquellos de

las administraciones firmantes a las que se le encomiende, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Protocolo deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.

Con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, tras los procesos de cambios de uso de los mismos a través de la modificación del planeamiento vigente o de su desarrollo, se costearán inversiones que realicen la Sociedad, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Cartagena, tal y como se determina en este Protocolo.

En los términos que permita la legislación aplicable, la Sociedad podrá recurrir a los canales de financiación que se estimen oportunos de cara a poder iniciar la ejecución de las obras en el plazo más breve posible con independencia del momento en el que se materialicen los aprovechamientos urbanísticos correspondientes.

Duodécimo.- La Sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que:

Los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico del ámbito de actuación se aplicarán a la ejecución, en orden de prioridad, de las actuaciones siguientes:

- * A la adaptación de los accesos ferroviarios a la llegada de la línea de alta velocidad, incluyendo el soterramiento del actual trazado del ferrocarril.

- * A la remodelación de la actual estación que tenga en cuenta el soterramiento del pasillo ferroviario.

- * A sufragar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad.

Caso de existir recursos excedentarios, después de llevar a cabo todas las actuaciones previstas en el Anexo, las partes podrán acordar su reinversión en otras mejoras de la infraestructura ferroviaria en Cartagena. Las aportaciones máximas para todas estas actuaciones serán las inversiones que financian las partes de este Protocolo, los recursos que la Sociedad genere y los fondos europeos que, en su caso, se obtengan.

Decimotercero.- En el Anexo se recogen todas las actuaciones que las partes tienen previstas, desglosadas según el acuerdo Tercero de este Protocolo.

Decimocuarto.- El presente Protocolo tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, firman el presente Protocolo, en el lugar y fecha al inicio indicados.

La Ministra de Fomento, **Magdalena Álvarez Arza**.—El Presidente de la Región de Murcia, **Ramón Luis Valcárcel Siso**.—La Alcaldesa de Cartagena, **Pilar Barreiro Álvarez**.—El Presidente de ADIF, **Antonio González Marín**.

ANEXO 1

ACTUACIONES PROTOCOLO RED ARTERIAL FERROVIARIA DE CARTAGENA

CONCEPTO	PRESUPUESTO (Millones de €)	MINISTERIO DE FOMENTO (Millones de €)	COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA (Millones de €)	AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA (Millones de €)	SOCIEDAD (Millones de €)
RECONVERSIÓN DE ACCESOS FERROVIARIOS Y ADAPTACIÓN DE LA ESTACIÓN	12,0	12,0	1,47	0,63	18,7
SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL DESDE EL PASEO DE ALFONSO XIII HASTA LA AVENIDA PINTOR PORTELA Y DE LA BIFURCACIÓN DEL RAMAL DE ACCESO A ESCOMBRERAS Y DE LA PLAYA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN	20,80				
TOTAL PRESUPUESTO	32,80	12,0	1,47	0,63	18,7

IV.4.- Acuerdo aprobación definitiva Modificación Puntual nº101 PGMO de Murcia, ámbito PC-Mc10 de fecha 16/06/2009.

Región de Murcia
Consejería de Obras Públicas
y Ordenación del Territorio

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia

www.carm.es/cpt/

Fecha y nº de Orden	16.06.09 001050
---------------------	-----------------

ORDEN

ASUNTO: APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA MODIFICACIÓN Nº 101 DEL
PGMO DE MURCIA, ÁMBITO PC-Mc 10 (expte: 76/07).

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- El Ayuntamiento de Murcia, en sesión plenaria de 26 de abril de 2007, aprobó inicialmente la modificación de referencia y, después de someterla a información pública mediante la inserción de los correspondientes anuncios en los diarios La Verdad, La Opinión, y El Faro de 27 de mayo de 2007 y BORM de 15 de junio de ese mismo año, en sesión plenaria de 27 de septiembre de 2007, acordó su aprobación provisional y remisión a esta Consejería para su aprobación definitiva. Lo que hizo mediante oficio de 9 de octubre de 2007 (RE: 9/10/07).

SEGUNDO.- Mediante oficio del Director General de Urbanismo de 16 de noviembre de 2007 se puso en conocimiento del Ayuntamiento que era necesario aportar documentación complementaria, quedando suspendida la tramitación hasta tanto se aportase.

Dicha documentación fue aportada mediante oficio del Teniente de Alcalde de Ordenación Territorial y Urbanismo de fecha 17 de noviembre de 2008 (RE: 20/11/08).

Asimismo, y mediante oficio de 26 de enero de 2009 (RE: 26/1/09), fue aportado un Anexo justificativo del trámite de evaluación ambiental estratégica.

TERCERO.- Sobre dicho expediente, los Servicios de Ordenación del Territorio y de Urbanismo emitieron, con fechas 14 y 27 de enero de 2009, respectivamente, informes que, debido a su extensión se omite su transcripción.

CUARTO.- La Comisión de Coordinación de Política Territorial, en sesión de 27 de enero de 2009, propone que, con anterioridad a su aprobación definitiva, deben subsanarse las siguientes deficiencias:

«- Se ha suprimido, al parecer de forma errónea, la delimitación de una pequeña zona verde en el límite norte de la actuación, no incluida en el objeto de la presente modificación, por lo que debe mantenerse su delimitación de la ordenación vigente para no resultar afectada por lo dispuesto en el art. 149.3 TRLSRM.

Región de Murcia
Consejería de Obras Públicas
y Ordenación del Territorio

16.06.09 18:01:050

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia
www.carm.es/cpt

- En la ficha modificada de la actuación deben recogerse los criterios señalados en el informe de la Confederación Hidrográfica del Segura de 28/10/08.

- Debe subsanarse el error de la remisión al art. 7.1.1.6 de las Normas Urbanísticas, que en realidad se refiere al art. 8.1.1.6.

- Debe incorporarse el edificio catalogado "Estación de Ferrocarril del Carmen" cuyo número de catálogo es 2ED-Mc03.

- Deben grafarse los Sistemas Generales previstos.

- Debe aportarse justificación de la disponibilidad de recursos hídricos para atender las nuevas demandas del desarrollo previsto, bien mediante informe de la Confederación Hidrográfica del Segura o del Ente Público del Agua.

- Se debe acompañar memoria justificativa del cumplimiento de los anexos II y III de la Orden de 12 de noviembre de 2.007, ya que, del informe elaborado por la D. G. de Calidad Ambiental, en relación con el estudio informativo de "la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia", no se desprende que la modificación de Plan General o el Plan Especial estén exentos de presentar dicha documentación, puesto que, el mismo remite al órgano sustantivo.

- Deben aportarse los apartados del Programa de Actuación y del Estudio Económico y Financiero del Plan General que resulten modificados por la actuación prevista».

QUINTO.- En cumplimiento del anterior dictamen, el Ayuntamiento en sesión plenaria de 26 de marzo de 2009, acordó aprobar el Texto Refundido de la Modificación y lo remitió a esta Consejería para su aprobación definitiva mediante oficio de 16 de abril de 2009 (RE: 28/4/09).

SEXTO.- A la vista de dicha documentación, el Subdirector General de Urbanismo y Ordenación del Territorio emitió, con fecha 10 de junio de 2009, informe que, en lo que interesa, se transcribe a continuación:

«Queda justificada en la memoria del documento aprobado en pleno de 26/3/09 la cumplimentación de todas las determinaciones señaladas, acreditándose que la modificación no afecta a los espacios libres previstos en el PGMO.

En particular, consta informe del Ente Público del Agua de fecha 11/3/09 en el que se acredita la disponibilidad de recursos hídricos adicionales, en base a lo establecido en el Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Murcia y el Ente Público del Agua.

Las consideraciones señaladas en el informe emitido sobre el Estudio de Impacto Territorial serán tenidas en cuenta en el desarrollo del Plan Especial.

Las condiciones urbanísticas del área quedan recogidas en el Anexo 2. Ficha modificada, para su publicación.

Región de Murcia
Consejería de Obras Públicas
y Ordenación del Territorio

16.06.09 001050

Plaza de Santa Fe, 6
30071 - Murcia

www.carm.es/cpj

En consecuencia, procede, a reserva del correspondiente informe jurídico, la aprobación definitiva».

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- De conformidad con lo previsto en los artículos 138 y 136 del Decreto Legislativo 1/2005, de 10 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, la competencia para aprobar las modificaciones de los instrumentos de planeamiento general que, como la presente, tienen carácter estructural corresponde al titular de esta Consejería.

SEGUNDO.- La tramitación de esta modificación, cumple con los requisitos exigidos en los artículos 135 y 136 del antedicho Decreto Legislativo. No obstante, a tenor de los informes obrantes en el expediente, y, de conformidad con lo establecido en su artículo 137.a), procede su aprobación definitiva.

En base a los anteriores hechos y fundamentos de derecho

DISPONGO

PRIMERO.- APROBAR DEFINITIVAMENTE LA MODIFICACIÓN Nº 101 DEL PGMO DE MURCIA, ÁMBITO PC-Mc 10.

SEGUNDO.- Ordenar la publicación de esta Orden y de la normativa que pudiera contenerse en el proyecto en el BORM de conformidad con lo establecido en el artículo 32.3 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, en relación con el artículo 151.2 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia; así como su notificación al Excmo. Ayuntamiento y a todos los interesados que figuran en el expediente.

Contra la presente ORDEN podrá interponerse RECURSO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia en el plazo máximo de dos meses contados desde el día siguiente a su publicación. No obstante, y, sin perjuicio de la formulación de cualquier otro que se estime procedente, podrá interponer –previamente al contencioso-administrativo- RECURSO DE REPOSICIÓN ante este mismo órgano en el plazo de un mes computado desde el día siguiente al de su publicación; no pudiéndose, en este caso, interponer el recurso contencioso-administrativo hasta que éste de reposición sea resuelto expresamente o desestimado presuntamente por el transcurso de un mes desde su interposición sin que se le haya notificado resolución expresa.

Murcia, a 12 de junio de 2009
EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

José Ballesta Germán

IV.5.- Publicación en el BORM del acuerdo de aprobación definitiva del Plan Especial PC-Mc10 Estación El Carmen (27/05/2010).

Boletín Oficial
de la Región de Murcia

miércoles, 15 de septiembre de 2010 Número 214

Versión oficial del boletín en PDF con firma electrónica (77 página/s - 1897.03KB)

Versión oficial del anuncio en PDF con firma electrónica (23 página/s - 550.0KB)

[Anterior](#)

[Siguiente](#)

IV. Administración Local

Murcia

15522 Aprobación definitiva del Proyecto de Plan Especial del ámbito PC-Mc10, Murcia. Expte. 72/09.

El Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Murcia, en sesión celebrada el día 27 de mayo de 2010, acordó aprobar definitivamente el proyecto de Plan Especial del ámbito PC-Mc10, Murcia.

Contra el referido acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse, con carácter potestativo, recurso de reposición ante el mismo órgano que lo ha adoptado, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de aparición del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, y, contra la resolución expresa o presunta de dicho recurso, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de dicha Jurisdicción del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a aquél en que sea notificada dicha resolución, si ésta es expresa, o desde que pueda entenderse desestimado por silencio administrativo.

Asimismo se podrá interponer directamente recurso contencioso-administrativo, ante el Órgano de dicha Jurisdicción y en el plazo indicados.

IV.6.- Moción del Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Cartagena sobre la llegada del AVE debatido en Pleno del 11/06/2010.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA
GRUPO MUNICIPAL POPULAR

MOCIÓN

AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA REGISTRO GENERAL
- 8 JUN. 2010
ENTRADA
Núm.

D. Joaquín Segado Martínez, Portavoz del Grupo Municipal Popular del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena, eleva al Pleno de la Corporación para su debate la siguiente

MOCION DE REIVINDICACIÓN DE LA LLEGADA DEL AVE A CARTAGENA

El pasado 19 de mayo, el Ministro de Fomento, José Blanco, anunció en el Congreso de los Diputados el Plan de recortes de infraestructuras; nuevamente, la imprecisión e improvisación que caracteriza al gobierno socialista de la nación volvió a quedar patente en la intervención del Ministro, que no concretó ni donde, ni cuanto, ni a quien afectará.

El presidente de la Región de Murcia, Ramón Luis Valcarcel solicitó una entrevista urgente con el Ministro de Fomento, para exigir en nombre de todos los habitantes de la Región que no se produzca un nuevo retraso en la llegada del tren de alta velocidad a la Región de Murcia, incluyendo a las ciudades de Cartagena y Lorca.

De nuevo, el Gobierno de la Nación pretende discriminar a Cartagena, retrasando una vez más una infraestructura que supondría una importante inversión en la competitividad de nuestro municipio, sin la cual se producirá un grave perjuicio para el empleo y el progreso económico y social, máxime cuando ya se anuncia que los retrasos no afectarán a otros municipios y Comunidades Autónomas.

Por todo lo anterior expuesto, el Grupo Municipal Popular presenta para su debate y aprobación la siguiente:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA
GRUPO MUNICIPAL POPULAR

MOCIÓN

MOCIÓN

El Ayuntamiento de Cartagena exige al Gobierno de la Nación que cumpla, y no demore más, los plazos para la llegada del Tren de Alta Velocidad a Cartagena. Así mismo exige la continuidad al Corredor ferroviario mediterráneo de mercancías a través de la Región hacia Andalucía:

En Cartagena, a 4 de Junio de 2010.

EL PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR

Fdo.: Joaquín Segado Martínez

EXCMA. SRA. ALCALDESA DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

IV.7.- Moción del Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Cartagena sobre la llegada del AVE debatido en Pleno del 16/07/2010.

781/1986, de 18 de abril, y 47 del Reglamento Orgánico del Pleno, de fecha 1 de junio de 2006, se acordó tratar sobre el siguiente asunto:

7.1 MOCION QUE PRESENTA EL SR. SEGADO MARTINEZ, PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL POPULAR SOBRE LA LLEGADA DEL AVE A CARTAGENA.

Los recortes con los que el gobierno de Zapatero pretende solucionar años de despilfarro han supuesto la supresión de programas sociales y la eliminación o suspensión de importantes inversiones en obra pública.

En las últimas semanas se ha ido conociendo un listado de infraestructuras presupuestadas, adjudicadas e, incluso, en ejecución, que el gobierno ha decidido paralizar.

Los altavoces del Gobierno en la Región se han encargado de repetir que el tramo de Alta Velocidad entre Murcia y Cartagena se ha salvado del recorte, pero esa afirmación oculta una falsedad. No se puede suprimir o retrasar algo que no existe.

Cuando Zapatero llegó a la Moncloa el tramo AVE Murcia-Cartagena tenía el 2010 como fecha de entrada en servicio, según el Plan de Infraestructuras Ferroviarias (PIF) 2000-2007. El Gobierno suspendió el plan hasta hacer uno nuevo en el que el proyecto de Cartagena apareció sin fecha.

El Grupo Popular ha presentado varias iniciativas para que Fomento concrete un calendario de actuaciones, pero el gobierno siempre ha respondido con evasivas. Esta ausencia de compromiso preocupa a la sociedad cartagenera y su empresariado ha decidido poner en marcha una iniciativa ciudadana para obtener compromisos concretos sobre la llegada del AVE a Cartagena.

Por otra parte, el gobierno Municipal está intentando llegar a un acuerdo económico con ADIF para colaborar en la financiación de la nueva estación de ferrocarril. Esta negociación no puede convertirse en una excusa para demorar los plazos a conveniencia de intereses políticos.

Todas estas dudas sobre una infraestructura imprescindible son inasumibles. Los grupos políticos municipales deben mostrar una posición clara y sin fisuras en la defensa de garantías y plazos de ejecución de esta inversión que es fundamental para el desarrollo de Cartagena.

Por todo lo expuesto, el Grupo Municipal Popular presenta al Pleno para su debate y aprobación la siguiente moción:

- *El Ayuntamiento de Cartagena insta al gobierno de la Nación a fijar plazos para la llegada de la alta velocidad ferroviaria a la ciudad de Cartagena.*
- *El Ayuntamiento de Cartagena insta al gobierno de la Nación a que cierre el acuerdo pendiente con Adif para poner en marcha la construcción de la nueva estación de AVE.*
- *El Ayuntamiento de Cartagena se adhiere a la Plataforma en Defensa del AVE creada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación y la Confederación de Organización Empresariales de Cartagena y Comarca, así como a la iniciativa en defensa de la llegada de la Alta Velocidad a Cartagena impulsada por la Asociación de Jóvenes Empresarios.*

Por el Grupo Municipal Movimiento Ciudadano interviene el Sr. García Conesa, manifestando que ya se ha manifestado su grupo en diferentes ocasiones sobre la necesidad de que el trazado del AVE venga a Cartagena y venga cuanto antes. Se está ya cansado del baile de fechas y de intenciones por parte de todos los gobiernos y de los responsables políticos, y no sólo del Estado sino también de la Comunidad Autónoma; pues se incumplen los plazos una y otra vez. Lo que su grupo quiere, de una vez por todas, es que haya un planteamiento estable y un compromiso fiable de que en fecha inmediata Cartagena contará con el AVE en la ciudad. Cree que se trata de una infraestructura fundamental, básica y necesaria para el desarrollo de Cartagena y, de la misma forma que la están disfrutando otras ciudades y otras Comunidades Autónomas en nuestro país, en la región, en este caso Cartagena tiene las mismas necesidades y derechos de contar con esa infraestructura básica para el desarrollo de toda la zona. Además de eso, esperan contar con que el corredor euromediterráneo pase por Cartagena, que es otro planteamiento que también su grupo ha hecho a este pleno. Esperan que tanto el gobierno nacional como el regional sean sensibles y no dejen aislada a Cartagena por comunicaciones ferroviarias. En ese sentido, cree que las dos cosas fundamentales, como el euromed y el planteamiento que hoy se trae a este pleno, como es el tema del AVE. Su grupo apoyará cualquier tipo de iniciativa que redunde en la mejora de las comunicaciones, y en este caso el compromiso del Estado y el compromiso del Gobierno Regional de que Cartagena cuente en el plazo más breve posible con la conexión de AVE.

IV.8.- Publicación en el BORM del acuerdo de aprobación inicial de la Modificación Puntual nº134 del PGMO de Cartagena (20/12/2010).

Boletín Oficial
de la Región de Murcia

lunes, 17 de enero de 2011 Número 12

Versión oficial del boletín en PDF con firma electrónica (176 página/s - 3270.92KB)

Versión oficial del anuncio en PDF con firma electrónica (1 página/s - 137.31KB)

Anterior

Siguiente

IV. Administración Local

Cartagena

655 Aprobación inicial de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación número 134 " Estación del Ferrocarril", en Cartagena.

Por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno de fecha veinte de diciembre de dos mil diez, se dispuso Aprobar Inicialmente la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación número 134 " Estación del Ferrocarril", en Cartagena, redactada por los Servicios Técnicos Municipales.

Dicho proyecto queda sometido a información pública por plazo de un mes en la Oficina de Información Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo sita en C/ San Miguel, 8, a fin de que las personas interesadas lo examinen y formulen las alegaciones que estimen pertinentes a su derecho.

A los efectos previstos en el art.º 59, aptd. 5.º de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común de 26 de noviembre de 1992, el presente edicto servirá de notificación a aquellas personas interesadas en el expediente y cuyo domicilio resulte desconocido.

Cartagena, a 5 de enero de 2011.—El Gerente de Urbanismo, Jacinto Martínez Moncada.

NPE: A-170111-655

IV.9.- Notificación Consejería sobre paralización procedimiento aprobación Modificación Puntual nº134 del PGMO de Cartagena.

Región de Murcia
Consejería de Obras Públicas
y Ordenación del Territorio

Dirección General de Territorio y Vivienda

Plaza de Santoña, 6
30071 – Murcia.

N/Ref: 7/11 planeamiento
S/Ref: PLPG 2009/2
Asunto: Modificación nº 134 PGMO de
Cartagena. Estación de Ferrocarril
Trámite: Suspensión art. 136.1

Ilma. Sra. Alcaldesa-Presidenta del
Ayuntamiento de Cartagena
Gerencia de Urbanismo
C/ San Miguel, 8
30201 – Cartagena

ASUNTO: Modificación puntual nº 134 del PGMO de Cartagena, Estación de Ferrocarril de Cartagena (expte: 7/11).

Recibido su oficio de 25 de mayo de 2011 (RE: 30/5/11), dándonos traslado de la aprobación provisional del asunto arriba indicado, y a la vista del informe de la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de 18 de abril de 2011, le comunico que, de conformidad con lo establecido en el artículo 136.1 del Decreto Legislativo 1/2005, de 10 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, queda suspendida la tramitación de este expediente, en tanto no se produzca pronunciamiento del órgano ambiental sobre la necesidad de realizar Evaluación Ambiental Estratégica o, en su caso, se emita la Memoria Ambiental.

Asimismo, se indica que el Servicio de Ordenación del Territorio ha emitido, con fecha 13 de julio de 2011, informe que concluye con el siguiente tenor literal: *"Respecto a las disposiciones del artículo 49 del texto refundido de la Ley de Suelo de la Región de Murcia, el estudio presentado se ajusta a lo establecido en este artículo, a falta de la justificación del cumplimiento de la normativa vigente sobre accidentes graves"*.

Murcia, a 15 de julio, 2011

LA DIRECTORA GENERAL DE TERRITORIO Y VIVIENDA

[Firma manuscrita]
Dolanda Muñoz Gomez

IV.10.- Moción conjunta de todos los partidos políticos de la Corporación Municipal de Murcia de fecha 02/11/2012.

Ayuntamiento de Murcia

Glorieta de España, 1
30004 Murcia
T: 968 35 86 00
(C.I.F. P-3003000 A)

MOCIÓN CONJUNTA DE TODOS LOS GRUPOS MUNICIPALES (PP, PSOE, IU-V, UPyD) EN EL AYUNTAMIENTO DE MURCIA SOBRE EL SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DEL TREN

- 1) Manifestar la necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren, en los términos establecidos en el Convenio firmado entre las tres Administraciones, con fecha 22 de Junio del 2006.
- 2) Que el Plan Especial del Carmen sea el instrumento de desarrollo básico a la hora de establecer dicho proyecto.
- 3) Reiterar la importancia de la llegada del AVE en el plazo establecido al Municipio de Murcia, sin que esto interfiera ni condicione el proyecto de soterramiento de las vías del tren, para lo cual debe realizarse las modificaciones necesarias en los proyectos básicos y constructivos, que garanticen que la llegada del AVE en ningún caso se produzca en superficie en el tramo en el que estaba previsto soterrar.
- 4) Exigir al Ministerio de Fomento que, salvo el pago a los expropiados, la principal prioridad de este Municipio en materia de inversiones sea el soterramiento de las vías del tren.

En Murcia, a dos de noviembre de 2012

Fdo. D. Miguel Ángel Camara Botia

Fdo. D. Joaquín Moya-Angeler Sanchez

Fdo. D^a M^a del Carmen Pelegrín García

Fdo. D^a Adela Martínez-Cachá Martínez

Fdo. D. Miguel Cascales Tarazona

Fdo. D^a Isabel Martínez Conesa

Fdo. D^a Ana Martínez Vidal

Fdo. D. José Cosme Ruiz Martínez

IV.11.- Moción Grupo Municipal Socialista de Cartagena sobre llegada del AVE debatida en Pleno de fecha 26/11/2012.

**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA
GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**

CARIDAD RIVES ARCAINA, PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA DE CARTAGENA, PRESENTA LA SIGUIENTE MOCIÓN SOBRE: EL SOTERRAMIENTO Y LLEGADA DEL AVE A CARTAGENA.

El pasado mes de septiembre el Gobierno de España presentó el Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). En dicha presentación, la ministra de Fomento mantenía como actuaciones prioritarias del Plan:

“En transporte ferroviario, los objetivos específicos serán mejorar la red convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, completar la red ferroviaria de alta velocidad y mejorar la red de Cercanías.

En el caso de la red de alta velocidad, el principal objetivo que se plantea es la generalización de una efectiva reducción de los tiempos de viaje, integrándose y complementándose con la red convencional, de cara a conseguir un incremento del uso de la red y una mejor cohesión territorial.

Se definirá una estrategia para la incorporación de los tramos actualmente en construcción, para poner en valor las inversiones en ejecución y permitir una mejora progresiva de los tiempos de viaje”.

Éstas palabras, unidas a lo escrito en el propio Plan en su página 229 que establece los criterios para la integración urbana del ferrocarril, especifica textualmente:

“Las operaciones de integración urbana del ferrocarril pueden conllevar un amplio abanico de soluciones alternativas y suponen una obligada coordinación institucional entre el Ministerio de Fomento y las administraciones autonómicas y locales implicadas.

En la última década, la construcción de la red de Alta Velocidad ha despertado expectativas de actuaciones de integración del ferrocarril-ciudad de gran calado y enorme coste que se han generalizado en un gran número de ciudades y que, en la coyuntura actual, es necesario replantear dada la inviabilidad económica de llevar a cabo muchas de las soluciones planteadas.

Asimismo, han proliferado otro tipo de actuaciones no relacionadas con la llegada de la alta velocidad, pero que han requerido esfuerzos e inversores muy elevados como la eliminación de ciertos pasos a nivel en cascos urbanos y otras actuaciones de integración singulares. No se trata sólo de un problema de financiación de actuaciones, condicionada en general al planeamiento y la gestión urbanística, sino de las soluciones ferroviarias adoptadas y en muchos casos convenidas (soterramientos). Estos últimos no son necesarios para garantizar un buen servicio ni la funcionalidad de la red ferroviaria y por ello no son soluciones que se consideren, en general, en otros países de nuestro entorno económico.

EXCMA. ALCALDESA. DEL. EXCMO. AYUNTAMIENTO. DE. CARTAGENA.

**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA
GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**

En el PITVI se introduce una profunda revisión de la política seguida en los últimos años. Se establece que las inversiones vinculadas a mejoras de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos, etc.) son obras de carácter urbanístico por lo que deberán ser asumidas directamente por las administraciones locales y autonómicas competentes en materia de Urbanismo.

Para cumplir con los objetivos de viabilidad en la integración de los trazados ferroviarios en las ciudades, se diseñarán soluciones que tengan garantizada su financiación por las administraciones competentes, partiendo del principio de que los aprovechamientos urbanísticos que pudieran atribuirse a los suelos ferroviarios que se revelen no necesarios para la explotación y queden desafectados, deberán utilizarse para la financiación y administración de las infraestructuras ferroviarias en sentido estricto.

Con estos nuevos criterios, se revisarán, y podrán eventualmente replantearse, las soluciones ya acordadas en algunas ciudades para redefinir la tipología, diseño, financiación y gestión de las soluciones a adoptar".

Ante los nuevos criterios adoptados por el Ministerio de Fomento, que ponen en duda el convenio para el soterramiento de la llegada del AVE a Cartagena. Elevamos al Pleno la siguiente:

MOCIÓN

- El ayuntamiento de Cartagena inste al Gobierno de la nación a fijar plazos para la llegada de la alta velocidad ferroviaria a la ciudad de Cartagena.

El ayuntamiento de Cartagena inste al Gobierno de la nación a que se mantenga el convenio suscrito con Adif para la construcción de la nueva estación del AVE en Cartagena.

Cartagena, 22 de noviembre de 2012

**Fdo: Caridad Rives Arcayna
Portavoz del Grupo Municipal Socialista**

EXCMA. ALCALDESA. DEL. EXCMO. AYUNTAMIENTO. DE. CARTAGENA.

IV.12.- Moción Conjunta Partidos Políticos Corporación Municipal Murcia de fecha 19/02/2013.

MOCIÓN CONJUNTA DE LOS GRUPOS MUNICIPALES DEL AYUNTAMIENTO DE MURCIA

Los Grupos Municipales del Ayuntamiento de Murcia

ACUERDAN

PRIMERO.- La Corporación municipal se reafirma en los puntos firmados en Octubre por todos los Concejales.

SEGUNDO.- Que el Ministerio de Fomento, en la mayor brevedad posible, nos responda de todas las actuaciones que está haciendo en este ámbito, sobre la provisionalidad o no de la estación, sobre la segunda fase y la paralización de los proyectos que impliquen la llegada del AVE en superficie y que, por tanto, irían en contra del soterramiento.

TERCERO.- Que el Ministerio de Fomento nos aclare de qué modo conectará la estación provisional con el Corredor Mediterráneo.

CUARTO.- Dar traslado de esta Moción a la Comunidad Autónoma de Murcia.

Murcia, a 19 de Febrero del 2013

Nuria Puente García-Lax
Portavoz del Grupo Municipal Popular

Mª. Esther Herguedas Aparicio
Portavoz del Grupo Municipal IU-Verdes

Pedro López Hernández
Portavoz del Grupo Municipal Socialista

Rubén Serna Alfonso
Portavoz Grupo Municipal UPyD

IV.13.- Moción del Grupo municipal de IU de Cartagena sobre llegada AVE en Pleno del 10/07/2013.

Excmo. Ayuntamiento de Cartagena
GRUPO MUNICIPAL IU-Verdes

Don Cayetano Jaime Moltó, concejal del Grupo Municipal de IU-Verdes, de acuerdo con lo previsto en el artículo 54 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Cartagena, presenta la siguiente **MOCIÓN** sobre **EXIGENCIA AL GOBIERNO DE LA NACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS INVERSORES EN MATERIAS FERROVIARIAS Y DE INICIO DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS PARA EL CAMBIO DE CALIFICACIÓN DE SUELOS ADSCRITOS AL CONVENIO VINCULADO AL SOTERRAMIENTO DE LA LLEGADA DEL AVE A CARTAGENA**

Con fecha 1 de abril, el Gobierno de España a través del Ministerio de Fomento y de Adif elaboró un documento denominado "Nuevo Modelo de Desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad" en el que pretende abordar una revisión profunda, con importantes reducciones de las inversiones inicialmente previstas, de las actuaciones sobre plataforma, infraestructura, seguridad e instalaciones que suponen un total replanteamiento de compromisos ya adoptados anteriormente. Dicho documento da prioridad, y respeta, aquellas previsiones de actuación en cuyos tramos se produce un nivel de ejecución elevado, revisando en profundidad aquellos que, como es el caso de la comunicación ferroviaria Cartagena-Murcia, no conocen de licitación alguna. Igualmente, se plantean revisiones importantes en relación a la integración urbana del ferrocarril. Es decir, soterramientos, cubrimientos o muros. Con ello se incumplen, incluso, compromisos adquiridos con los ayuntamientos a través de convenios que previamente han producido cambios de calificación de suelos de propiedad de Renfe o Adif y con cuyas plusvalías se financiaban las previsiones de integración urbana.

Así, transcurridos más de 20 años desde que la Alta Velocidad llegase a Sevilla y con posterioridad lo haya hecho a Barcelona y su continuidad hacia la frontera francesa, Valencia, Alicante -en fechas recientes- y se comprometa a terminar respetando los compromisos adquiridos en Galicia, el Gobierno central deja en el más absoluto de los ridículos al Sr. Valcárcel, que como anfitrión del Pacto de San Esteban con Bono, Gallardón y Zaplana anunciaron a los cuatro vientos la llegada simultánea del AVE a Albacete y Cuenca (toda Castilla-La Mancha comunicada), Comunidad Valenciana (Valencia y Alicante comunicadas) y Comunidad Murciana (que sigue sin comunicar). También ha engañado a la Sra. Barreiro, cuyo compromiso a través de convenio suscrito en 2007 para el soterramiento de la llegada del AVE a Cartagena -a cambio de importantes plusvalías en terrenos de propiedad de Renfe o Adif que financiaban la actuación- ha quedado en nada toda vez que de los más de 108 millones de euros que se establecen como coste de la propuesta de integración urbana tan sólo se ha ejecutado 1,1, previéndose una actuación pendiente de 3,5 millones de euros. Todo ello, por otra parte, sin fecha de calendario ni compromiso alguno.

El caso de la revisión de Cartagena es especialmente sangrante. Primero por el gran pacto alcanzado por los partidos mayoritarios, que acordaron su trazado a través de tunelación en el Puerto de la Cadena (acceso directo). Hecho absolutamente responsable de la dilatación en el tiempo de más de tres años y finalmente su definitivo desechamiento por su alto coste, dificultad técnica y afección medioambiental. Igualmente, se produce en relación al tipo de infraestructura que finalmente se propone. El Partido Popular preveía que la llegada del AVE de Murcia a Cartagena tuviera un coste de 500 millones de euros destinados a una vía doble UIC, electrificación de 25 Kw y señalización ERTMS. Ahora, sin fecha definida, se sustituye por el mantenimiento del actual trazado del ferrocarril Cartagena-Murcia, introduciendo un tercer rail y, eso sí, electrificando el tramo. Con ello se pretende que la plataforma configure una prestación de ancho de vía ibérico y europeo que compatibilice los usos de cercanías, ferrocarril convencional, AVE y los tres millones de contenedores que el Sr. Viudes sueña con sacar desde El Gorguel a través de FERMED.

Lo peor de que Renfe, Adif y el Gobierno de Mariano Rajoy se hayan reído literalmente de Valcárcel y la señora alcaldesa de Cartagena, no es la humillación que esto supone sino el claro perjuicio que la encubridora política en materia de infraestructuras ferroviarias que ha venido desarrollando el Partido Popular en materia ferroviaria en la Región de Murcia ha significado el abandono desde enero de 2001 del ferrocarril convencional. Los accidentes de Tobarra y Chinchilla son real muestra de ello. El Gobierno de Mariano Rajoy pretende ahorrar 388 millones de euros en el tramo Murcia-Cartagena pasando factura al derecho a la igualdad que los cartageneros tienen respecto al resto de ciudadanos de la Región y del Estado. De nuevo Cartagena es la gran sacrificada, mientras mantienen un sacrificado silencio cómplice con el Gobierno de la Nación y no ha variado aún la calificación del suelo del que algún día quienes han discriminado a nuestro municipio, podrán obtener pingües beneficios. En suma, tontos y agradecidos.

Por ello ha llegado el momento de que Cartagena reclame su dignidad y lo haga utilizando las vías institucionales, por lo que propongo para su debate y aprobación si procede la siguiente propuesta de

MOCIÓN

El Pleno del Ayuntamiento de Cartagena manifiesta su más absoluta propuesta y repulsa por las previsiones de actuación de Adif en el tramo ferroviario Cartagena-Murcia, que suponen una discriminación, marginación y humillación para las gentes del municipio de Cartagena, sus derechos de comunicación y sus posibilidades de desarrollo económico. Al tiempo que insta al Gobierno de la Nación a revisar con carácter inmediato los calendarios e importes previstos de acometer al objeto de que se adapten a lo realizado en otros municipios de España, del mismo tamaño y población que Cartagena, en relación a inversiones ferroviarias, a través de procedimientos de urgencia que impidan el menoscabo de desarrollo compartido que supone.

En el caso de que el Gobierno de la Nación no atendiera el planteamiento anterior, el Pleno del Ayuntamiento de Cartagena acuerda instar al equipo de Gobierno a que con carácter urgente inicie la modificación del Plan General de Ordenación Urbana al objeto de proceder al cambio de calificación de suelo de los terrenos anexos a la actual estación de Ayuntamiento de Cartagena, para que vuelvan a su calificación anterior a la firma de dicho convenio.

Cartagena, 20 de junio de 2013

Firmado:

Cayetano Jaime Moltó

IV.14.- Acuerdo conjunto de la CROEM y la Cámara de Comercio de Murcia de fecha 31/07/2013.

**CONFEDERACIÓN REGIONAL
DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES
DE MURCIA**

[Asociaciones](#)
[Registro](#)
[Acerca de CROEM](#)
[Sala de prensa](#)
[Documentación](#)
[Intranet](#)

[Orientación Profesional](#)
[Formación](#)
[Emprendimiento](#)
[Economía](#)
[Prevención de Riesgos](#)
[Medio Ambiente](#)
[Responsabilidad Social Empresarial](#)
[Relaciones Laborales](#)
[Internacionalización](#)

CROEM MURCIA - Confederación Regional de Organizaciones Empresariales de Murcia > Sala de Prensa > Notas de prensa > El soterramiento, única opción para la llegada del AVE a El Carmen

Sala de Prensa

- Actualidad
- Hiemeroteca
- Notas de prensa
- Eventos
- Logo CROEM
- Contacto

El soterramiento, única opción para la llegada del AVE a El Carmen

Compartir

Ambas organizaciones han tenido claro desde que se planteara la incorporación de Murcia a la línea de Alta Velocidad Madrid-Levante que la única solución conveniente para el interés general es que su llegada a la capital de la región sea por soterramiento y a la estación de El Carmen.

Así se ha declarado en cuantas manifestaciones públicas se han realizado desde las citadas instituciones. Existe un ejemplo reciente que muestra esa línea de coherencia, mostrada además en los distintos escenarios en los que se desenvuelven los representantes empresariales (medios de comunicación, órganos consultivos, foros de debate, etc).

Se trata del comunicado conjunto realizado por organizaciones empresariales y Cámaras de Comercio de la Región de Murcia el pasado 31 de julio de 2013, en el que expresaron hartazgo ante los incumplimientos y los retrasos por culpa de la inacción de los distintos Gobiernos de España y pedían al Gobierno regional que exigiera en Madrid concreción de inversiones y fechas.

En ese escrito se subrayaba la necesidad de que la estación que se construyese para la llegada del AVE fuera definitiva (se estaba barajando una provisional en la pedanía de Los Dolores) y se ubicara en la existente de El Carmen, conforme al convenio firmado por la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento de Murcia y el Ministerio de Fomento en 2010. Se afirmaba asimismo que hablar de una opción distinta a la Estación del Carmen y del soterramiento de la línea a su paso por el casco urbano es inaceptable porque implica ignorar el núcleo poblacional y empresarial que es el histórico Barrio del Carmen en la capital, donde miles de murcianos y cientos de pequeñas empresas podrían revitalizarse por los efectos de esta importante infraestructura.

El argumentario recogido en ese comunicado es irrenunciable para los empresarios, y así ha quedado también recalcado en artículos de opinión, entrevistas, etc realizados por los máximos representantes de las organizaciones empresarial y cameral en el pasado y en el momento actual.

Cambiar esos planteamientos supondría condicionar no solo la llegada del AVE a la capital sino su continuación al resto de la región. Y más retrasos en esta infraestructura teniendo en cuenta el historial que acumula, no es de recibo.

Por lo tanto, los empresarios de la Región abogan por el rápido entendimiento de Ministerio de Fomento, Gobierno autonómico y Ayuntamiento de la capital, de manera que el calendario quede perfectamente definido y se aceleren al máximo los plazos.

IV.15.- Pregunta Grupo Municipal Socialista Ayuntamiento Cartagena sobre llegada de AVE debatido en Pleno el 16/09/2013.

**Excmo. Ayuntamiento de Cartagena
GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**

ANA BELÉN CASTEJÓN HERNÁNDEZ, CONCEJALA DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA, PRESENTA LAS SIGUIENTES PREGUNTAS SOBRE: LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A CARTAGENA.

El presidente de la Comunidad Autónoma, Ramón Luis Valcárcel, dijo hace aproximadamente 2 meses que el AVE no llegaría a Cartagena, al menos, hasta 2019 y, además, lo condicionaba al Corredor Mediterráneo. Sin embargo, la alcaldesa de Cartagena, Pilar Barreiro, aseguró hace unas semanas que llegará en 2016.

Tras estas continuas contradicciones públicas entre el presidente regional y la alcaldesa de Cartagena sobre cuándo se producirá la llegada de la Alta Velocidad al municipio, nos interesa saber:

PREGUNTAS

. ¿Es cierto, por tanto, que en el año 2016 llegará el AVE a Cartagena?. En caso afirmativo, ¿significa ello que el AVE llegará al municipio por el trazado por el que discurre actualmente el ferrocarril desde Murcia a Cartagena?.

. ¿Está la alcaldesa de Cartagena de acuerdo con lo manifestado por la ministra de Fomento en cuanto a que el AVE llegará a la ciudad por la actual línea entre Murcia y Cartagena?.

Cartagena, 12 de septiembre de 2013

La portavoz

Caridad Rives Arcayna

La concejala

Ana Belén Castejón Hernández

EXCMA. ALCALDESA. DEL. EXCMO. AYUNTAMIENTO. DE. CARTAGENA.

IV.16.- Pregunta del Senador del GPS Ramón Ortiz para contestación por escrito, de fecha 08/10/2013.

SENADO
X LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 53270
08/10/2013 19:19

Expediente:
684/022193

PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: ORTIZ MOLINA, RAMÓN (GPS)

D. RAMÓN ORTIZ MOLINA Senador electo por Murcia, del GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

El pasado 28 de Agosto el Sr. Presidente del Gobierno mantuvo una reunión con el Sr. Presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. En dicho encuentro adoptaron, entre otros, el acuerdo de que la alta velocidad ferroviaria llegaría a la ciudad de Murcia en el año 2015.

¿Considera el Sr. Presidente del Gobierno que el ritmo de las obras para la llegada del AVE a la ciudad de Murcia permitirán que la alta velocidad ferroviaria está operativa en dicha ciudad en el año 2015?

Firmado electrónicamente por:

RAMÓN ORTIZ MOLINA

Fecha Reg: 08/10/2013 19:19 Ref.Electrónica: 24201 - 49120

IV.17.- Moción Grupo Municipal Socialista de Cartagena sobre llegada del AVE debatida en Pleno de fecha 30/01/2014.

Excmo. Ayuntamiento de Cartagena
GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA

ANA BELÉN CASTEJÓN HERNÁNDEZ, CONCEJALA DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA, PRESENTA LA SIGUIENTE MOCIÓN SOBRE: LLEGADA DEL AVE A CARTAGENA.

Ante las informaciones publicadas en las últimas semanas sobre los nuevos problemas a los que se enfrenta la línea de AVE hasta Cartagena y teniendo en cuenta que la alcaldesa Pilar Barreiro es miembro de la Sociedad Alta Velocidad, consideramos que es de vital importancia para este proyecto que el equipo de Gobierno explique ante el Pleno las gestiones que se han hecho desde dicha sociedad para asegurar que la llegada del AVE a Cartagena sea lo antes posible y en las mejores condiciones.

Por todo ello, la concejala que suscribe presenta al Pleno para su debate y aprobación la siguiente:

MOCIÓN

Que la alcaldesa se comprometa a realizar las gestiones oportunas para que:

. La llegada del AVE a Cartagena no esté condicionada a que el tren no pueda superar los 160 kilómetros por hora en muchos tramos e, incluso, los 80 en alguno.

. La segunda ciudad más importante de la Región tenga una conexión ferroviaria con el resto de la Región de Murcia y de España de primer orden.

Cartagena, 29 de enero de 2014

La portavoz

La concejala

Caridad Rives Arcayna

Ana Belén Castejón Hernández

EXCMA. SRA. ALCALDESA DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

IV.18.- Declaración Institucional de la Asamblea Regional del 12/02/2014 en apoyo del soterramiento del AVE en el Carmen y del cumplimiento del Protocolo de 2006.

La Asamblea ratifica su apoyo al soterramiento del AVE a su paso por Murcia

Cartagena, 12 de febrero de 2014 El Pleno de la Asamblea Regional de Murcia ha aprobado por unanimidad una declaración institucional en la que ratifica su apoyo al soterramiento de la vía del tren y a cuantas acciones ciudadanas e institucionales se lleven a cabo en su defensa.

El texto resolutivo de la moción dice así: "La Asamblea Regional de Murcia, sobre la base de la Moción en Pleno nº 498 aprobada el 15 de mayo del 2013 y la resolución nº 7 del Debate General sobre la Actuación Política del Consejo de Gobierno de junio de 2013, apoya cuantas acciones ciudadanas e institucionales se lleven a cabo en defensa del soterramiento de la vía del tren como solución definitiva a la llegada de la alta velocidad, exigiendo que cualquier estudio u obra que se emprenda en el ámbito ferroviario de la estación Murcia del Carmen esté dirigida al soterramiento de las vías y reclamando la llegada de la alta velocidad soterrada a la Estación del Carmen tal y como contempla el Protocolo de 2006 y la redacción del proyecto constructivo del soterramiento."

Tal y como refiere el texto de la declaración institucional aprobada en la tarde de hoy, la Asamblea Regional de Murcia aprobó una moción el 15 de mayo de 2013 sobre "Cumplimiento del convenio del año 2006 que preveía el soterramiento del AVE a su paso por Murcia", con el siguiente texto: "La Asamblea Regional de Murcia

1º.- Insta al Consejo de Gobierno a que dé cumplimiento al convenio de junio de 2006 que, entre otras actuaciones, preveía el soterramiento de las vías ferroviarias a su paso por la capital de la Región.

2º.- Hace suyo y se suma al acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Murcia, de 25 de octubre de 2012, ratificado por acuerdo de Pleno de 25 de abril de 2013, en apoyo del convenio firmado en el año 2006 por el Ayuntamiento de Murcia, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y Ministerio de Fomento, para el soterramiento del AVE a su paso por el municipio de Murcia.

3º.- Manifiesta la necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren en los términos establecidos en el convenio firmado entre las tres administraciones, con fecha 22 de junio de 2006.

4º.- Apoya que el Plan especial del Carmen sea el instrumento de desarrollo básico a la hora de establecer dicho proyecto.

5º.- Reitera la importancia de la llegada del AVE, en el plazo establecido al municipio de Murcia, sin que esto interfiera ni condicione el proyecto de soterramiento de las vías del tren; para lo cual deben realizarse las modificaciones necesarias en los proyectos básicos y constructivos, que garanticen que la llegada del AVE en ningún caso se produzca en superficie en el tramo en que estaba previsto soterrar.

6º.- Exige al Ministerio de Fomento que, salvo el pago a los expropiados, la principal prioridad de ese municipio en materia de inversiones sea el soterramiento de las vías del tren.

IV.19.- Acta Reunión sociedad MAV, s.a. de fecha 14/02/2014.

Fuente: Blog soterramiento de Murcia (<http://soterramientomurcia.blogspot.com.es/>). El autor de la Tesis no se responsabiliza de la autenticidad de esta Acta, por cuanto proviene de unas fotos del supuesto documento publicadas en una página web no oficial de la administración, ni por tanto de los derechos de autor que pudiese generar su publicación ya realizada en abierto por la mencionada web.

En Madrid, a 14 de febrero de 2014, siendo las 11:00 horas.

Reunido el Consejo de Administración en sesión ordinaria, que tiene lugar en la sede de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, sita en el Paseo de la Castellana nº 67 de dicha capital; sesión que fue convocada mediante comunicación escrita dirigida a cada uno de los Sres. Consejeros, en fecha 13 de febrero de 2014, cuyo texto se transcribe a continuación:

"Por la presente, pongo en su conocimiento que, de conformidad con las instrucciones recibidas, se ha procedido a convocar la celebración de la sesión ordinaria del Consejo de Administración de "Murcia Alta Velocidad, S.A.", que tendrán lugar el próximo día 14 de febrero de 2014, a las 11:00 horas, en Madrid, en la sede de la Secretaría de Estado de Infraestructuras Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, sita en el Paseo de la Castellana nº 67, de dicha capital, con el siguiente orden del día:

Primero.- Definición de la llegada de la alta velocidad (AVE) a la ciudad de Murcia.

Segundo.- Ruegos y preguntas.

Tercero.- Lectura y aprobación del acta de la sesión"

Concurren personalmente a la presente sesión del Consejo de Administración los Sres. Consejeros que, a continuación, se relacionan:

- Sr. D. Rafael Catalá Polo
- Sr. D. Antonio Sevilla Recio
- Sr. D. Miguel Ángel Cámara Botía
- Sr. D. Gonzalo Ferre Moltó
- Sr. D. Luis María Pérez Fabregat
- Sr. D. Alfredo Cabello Amezaga
- Sr. D. Jorge Ballesteros Sánchez
- Sra. Dña. Elena González Gómez
- Sra. Dña. Nuria Fuentes García Lax
- Sr. D. Antonio Sergio Sánchez-Solis de Quero
- Sra. Dña. Yolanda Muñoz Gómez

Asimismo, asisten a la sesión del Consejo de Administración como invitados D. Manuel Niño González, Secretario General de Infraestructuras del Ministerio de

Fomento, D. Antonio Gutiérrez Blanco, Director General de Explotación y Construcción de Adif, D. Álvaro García Borrego, asesor del Secretario de Estado, Dña. Encarnación López Nicolás, asesora del Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Murcia y Dña. Penélope Mérida Leal Gerente de la sociedad.

Actúan como Presidente D. Rafael Catalá Polo y como Secretaria Dña. María Rosa Sanz Cerezo, Presidente y Secretaria del Consejo de Administración, respectivamente, cuyos cargos se hallan vigentes e inscritos.

Válidamente convocado y constituido el Consejo de Administración, con el quórum exigido por el Artículo 23 de los Estatutos sociales, el Sr. Presidente declara abierta la presente sesión, pasando a debatirse los asuntos que integran el orden del día de la misma.

Primero.- Definición de la llegada de la alta velocidad (AVE) a la ciudad de Murcia.

El Presidente del Consejo de Administración toma la palabra para expresar el agradecimiento a todos los Consejeros por su flexibilidad y disponibilidad para la celebración de esta sesión del Consejo de Administración, lo que claramente se traduce en la importancia del Proyecto de la llegada del AVE y de la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, Proyecto que es compartido por todas y cada una de las Administraciones que forman parte de la Sociedad.

Destaca que el objetivo es la definición de la llegada de la alta velocidad a Murcia, permeabilizando o integrando la huella ferroviaria, eliminando en la medida de lo posible los pasos a nivel y todo de forma que suponga una mejor eficiencia en el uso de los recursos públicos.

El Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio manifiesta que el desarrollo de la actuación exige una acción coordinada entre todas las Administraciones las cuales tienen un objetivo común que es adoptar la solución que más conviene a la ciudad de Murcia.

El Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Murcia agradece la convocatoria de esta sesión del Consejo que reiteradamente había sido solicitada. También expresa su conformidad con lo manifestado por el Consejero de Obras Públicas, pues es un hecho demostrado que las tres Administraciones desde el inicio han tenido un proyecto común y han actuado coordinadamente, debiéndose hacer hincapié en que debe darse una información clara sobre la definición del Proyecto.

El Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda manifiesta que se trata de un Proyecto integral y global, al que se pretende dar las mejores soluciones técnicas al menor coste posible, pues es notorio que los objetivos de las Administraciones son comunes y lo que se pretende es que a Murcia llegue la alta velocidad en el menor tiempo posible, con la solución técnica más conveniente, debiéndose destacar que la obra está bastante avanzada.

D. Antonio Gutiérrez Blanco en uso de la palabra explica a los Consejeros los aspectos necesarios para la integración del ferrocarril en Murcia. En un primer momento sería la llegada de la alta velocidad a la ciudad; un segundo aspecto sería la permeabilización del acceso este a la ciudad, eliminándose los pasos y definiendo la actuación a llevar a cabo en este tramo; posteriormente se acometería la integración urbana de la estación y se actuaría en la salida oeste de la ciudad.

El Sr. Alcalde de Murcia y el Consejero Obras Públicas de la Comunidad consideran que es necesario también acometer la depresión hasta Nonduermas.

D. Manuel Niño González interviene y manifiesta que las etapas del proyecto deberán desarrollarse de acuerdo a las disponibilidades presupuestarias.

El Presidente de Adif toma la palabra para exponer que para continuar con el desarrollo de la actuación es necesario que todas las Administraciones realicen un nuevo esfuerzo económico mediante aportaciones económicas a la sociedad. Así, en próximas fechas se deberá trabajar conjuntamente para la suscripción de un préstamo participativo que dotará de fondos a la sociedad. La dotación de fondos de cada Administración se realizará en función del porcentaje de participación en el capital social de "Murcia Alta Velocidad, S.A.". El importe estimado es de 6.600.000 €, que se destinarán a la amortización de la deuda de la sociedad derivada del crédito suscrito actualmente, al desarrollo del Proyecto y al sostenimiento de los costes sociales.

El Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda señala que lo importante es continuar trabajando con la misma coherencia que ha caracterizado a todas las Administraciones que participan en el Proyecto que aportan las mejores soluciones técnicas pese a la limitación actual en los recursos, contribuyendo con soluciones rápidas y eficaces a este Proyecto común.

El Consejo de Administración, por unanimidad de sus miembros presentes y representados en la sesión, acuerda desarrollar el Proyecto global de integración del ferrocarril en Murcia, definiendo las etapas correspondientes que se irán ejecutando en la medida en que la Sociedad obtenga los recursos económicos suficientes para su construcción.

Segundo.- Ruegos y Preguntas.

Abierto por el Sr. Presidente el turno de ruegos y preguntas, no se formula ninguna por los Sres. Consejeros.

Tercero.- Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la sesión.

Redactada y leída el presente acta de la sesión ordinaria del Consejo de Administración, se procede a su aprobación, por unanimidad de los Sres. Consejeros presentes y representados en la sesión.

No habiendo más asuntos que tratar, se da por concluida la sesión a las —:—
— horas.

Vº Bº EL PRESIDENTE

Fdo.: Rafael Catalá Polo

LA SECRETARIA

Fdo.: María Rosa Sanz Cerezo

IV.20.- Moción Grupo Municipal Mixto-MC del Ayuntamiento de Cartagena debatido en Pleno de fecha 02/06/2014.

Excmo. Ayuntamiento de Cartagena GRUPO MUNICIPAL MIXTO – MOVIMIENTO CIUDADANO

José López Martínez, Concejal y Portavoz del Grupo Mixto-Movimiento Ciudadano de Cartagena, presenta al Pleno, para su debate y posterior aprobación, la siguiente moción para instar a las Autoridades Locales a solicitar a las partes implicadas, Ministerio de Fomento y Adif, que se realicen con carácter de urgencia los trabajos de restauración y mantenimiento necesarios, en base a la catalogación de la que dispone la Estación de Cartagena.

MOCIÓN

Una de las principales razones que ha llevado al hombre a lo largo de la historia a crear, ha sido que su obra perdure en el tiempo, que sea de utilidad e interés general. Es el camino más corto para no caer en el olvido.

Así pues, ¿qué pensarían el arquitecto Víctor Beltrí, el ingeniero Ramón Peironcely y el ceramista Daniel Zuloaga al ver el actual estado de una de sus obras en nuestra querida ciudad? Me refiero a la Estación de Ferrocarril de Cartagena, de estilo Modernista y larga historia a sus espaldas, que se encuentra en la actualidad en un estado lamentable de abandono. Entre las deficiencias que podemos relatar se encuentran:

- ⇒ Puertas metálicas con pérdida de suportación y riesgo de caída; y de madera, en estado de deterioro avanzado.
- ⇒ Rejas sucias con falta de pintura.

- ⇒ La eliminación de la marquesina interior de la Estación. Aunque por desgracia, la lluvia no es para nada abundante en nuestra tierra, la protección ante la aparición del líquido elemento es nula para pasajeros y para el personal de Adif que realiza allí su trabajo.
- ⇒ Vegetación en su fachada, que daña los bonitos azulejos que componen parte de la decoración de la fachada principal.
- ⇒ Muros exteriores con zonas desprendidas.
- ⇒ Bancos metálicos oxidados en sus andenes.
- ⇒ Y unos aseos del todo mejorables y cafetería cerrada a cal y canto en estado de abandono interior.

Pues bien, como es conocido, Movimiento Ciudadano está en contra del pretendido traslado y construcción de una nueva Estación de Ferrocarril en la zona de Mandarache, ante la futura llegada del AVE a nuestra Ciudad, apoyando a vecinos y colectivos de la zona, que realizan periódicas concentraciones frente al edificio principal de nuestra Estación.

Son muchas y contundentes las razones para que dicha instalación conserve su actual ubicación. Aunque por desgracia, todas ellas han encontrado oídos sordos y falta de sensibilidad por parte de nuestra Alcaldesa, curtida en empeños similares y desastrosos, que financian los sufridos ciudadanos de Cartagena.

Entre las de mayor peso se encuentran la cercanía a otras instalaciones de transporte como la Estación de Autobuses, la Estación FEVE, la Universidad, zonas de servicios, administraciones, proximidad a la zona portuaria, posibilidad de expansión al disponer de terrenos cercanos etc. Además de razones económicas, ya que conservando la actual ubicación, el proyecto podría recibir hasta un 40% de subvención de los fondos de la Unión Europea.

En MC pensamos que la responsabilidad se ejerce también pidiéndoles a los políticos que prioricen en el gasto, que optimicen los recursos y que no compren voluntades y votos con caros caprichos que ni necesitamos ni nos podemos permitir, que queremos, pero sobre todo que necesitamos, un tren electrificado ya, que hemos esperado bastante y nuestro futuro está en juego demasiado tiempo. Y eso que necesitamos, sin hablar del FERRMED que es otra cosa, es un tren de velocidad alta, eso que en Alicante llaman Euromed.

De esta forma, si el AVE o lo que venga, puede hacerlo a la actual estación, de forma más barata, aprovechando el marco incomparable y Modernista, creando una situación estratégica intermodal, todo ello en pleno centro urbano, no vemos razones para tener que afrontar un proyecto faraónico. Y lo que es más triste, si ustedes continúan con el pulso y se empeñan en la obra mastodónica en contra de la voluntad popular, con una estación que por bella que sea jamás lo será tanto y tendrá tanta clase e historia como la actual, ¿qué futuro le auguran a la estación de 1906?, ¿su demolición, zonas ajardinadas y pisos, desidia? No se la puede dejar morir así, no se puede esperar por más tiempo a que se caiga a pedazos mientras ustedes fantasean con el AVE, ni aún en el caso en que esta vez el AVE del que hablan no sea el mismo de hace veinte años, cuando por entonces nos vendían su inminente llegada a Cartagena y como el tiempo ha demostrado, el AVE pasó de largo.

Por todo ello, presentamos moción para instar a las Autoridades Locales a solicitar a las partes implicadas, Ministerio de Fomento y Adif, que se realicen con carácter de urgencia los trabajos de restauración y mantenimiento necesarios, en base a la catalogación de la que dispone la citada instalación.

Al mismo tiempo, se solicita de nuestra Alcaldesa que reconsidere su postura a favor del traslado de la futura Estación a Mandarache y que escuche la voz de la Ciudadanía, aspecto al que está poco acostumbrada.

Cartagena, a 19 de mayo de 2014.

Fdo. José López Martínez
Portavoz Grupo Mixto-Movimiento Ciudadano

EXCMA. SRA. ALCALDESA DEL AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

IV.21.- Moción Grupo Municipal Mixto-MC del Ayuntamiento de Cartagena debatido en Pleno de fecha 29/07/2014.

Excmo. Ayuntamiento de Cartagena

GRUPO MUNICIPAL MOVIMIENTO CIUDADANO

José López Martínez, Concejal y Portavoz del Grupo Mixto-Movimiento Ciudadano de Cartagena, presenta al Pleno para su debate y posterior aprobación, la siguiente moción sobre Estudio de posibles repercusiones económicas para nuestro Ayuntamiento por una eventual reclamación de la empresa concesionaria del Parking de la Avenida de América por desequilibrio económico-patrimonial, así como las devenidas de la utilización de fondos europeos para la demolición de naves, conforme al anterior proyecto por el que se consiguieron dichos fondos.

MOCIÓN

Ante la decisión del Gobierno municipal de trasladar la estación del AVE al CC1, la cual no compartimos ni entendemos en términos de beneficio para la ciudad, queremos hoy centrarnos en otra cuestión relativa al mismo problema, la otra cara del cambio.

No se sí recuerda el Gobierno de la Sra Barreiro que allí hay un aparcamiento, en la Avenida de América, cuya única finalidad era dar servicio a una zona donde se encuentran todas las vías de comunicación y terminales de transporte de la ciudad, y donde se encontraría en un futuro la estación del AVE.

Puesto en la mesa el primero de los futuribles problemas, nos retrotraemos al año 2007 que es en el que se dan los primeros pasos por parte de esta Administración Municipal, para tras el proceso de licitación llegar a adjudicar en sesión de Junta de Gobierno Local de 26 de abril de 2011 la concesión administrativa de dominio público constituida por el uso

privativo del subsuelo de la Avenida de América, para la construcción y posterior explotación de un aparcamiento subterráneo para automóviles-turismo a favor de la sociedad mercantil "GONZALEZ SOTO, S.A.", para manifestar a este Pleno y al Equipo de Gobierno el problema que eventualmente se nos puede presentar como consecuencia de la decisión tomada de manera unilateral por parte del gobierno de alterar las condiciones existentes durante el concurso de licitación de las obras antes reseñadas, como por la pérdida de las expectativas de negocio que en un futuro no lejano llegarían en forma de ferrocarril de alta velocidad a la actual estación.

No podemos obviar el hecho de que la licitación por vía Concurso Público de la concesión administrativa de dominio público constituida por el uso privativo del subsuelo de la Avenida de América, para la construcción y posterior explotación de un aparcamiento subterráneo en la Avenida de América tenía como presupuesto fundamental de su explotación, los servicios de la nueva estación de ferrocarril, cuyo proyecto incluía la llegada del AVE y que siempre se había situado en el actual e histórico emplazamiento.

La decisión unilateral del Gobierno del Partido Popular de la Sra. Barreiro del traslado de la infraestructura ferroviaria disminuye considerablemente las expectativas de negocio de explotación que el concesionario tuvo en cuenta para concurrir a la licitación pública.

No siendo éste el lugar, ni yo el interlocutor más adecuado para impartir doctrina jurisprudencial, y luego de pedir soporte jurídico a esta moción, se nos manifiesta que son numerosas y reiteradas las sentencias que condenan a distintas administraciones en caso de modificación unilateral de las expectativas de explotación de la concesión a causa de una decisión de la Administración, como en el caso del traslado a otro punto de la ciudad del que sin duda sería el principal activo del aparcamiento, cual era la ubicación de la terminal ferroviaria, condenándola exclusivamente a la utilización de los residentes con una considerable disminución del flujo de caja que impedirá la correcta amortización de la inversión, que al parecer es de aproximadamente 4 millones de euros.

Es conocido, e invocado por alguna otra concesionaria de este Ayuntamiento, que los contratos administrativos de gestión de servicios públicos, en especial los que adoptan la modalidad de "concesión", en cuya

virtud el empresario-concesionario gestiona el servicio a "riesgo y ventura", lleva aparejado el equilibrio económico-financiero empresarial, concepto jurídico consistente en la búsqueda, en la medida de lo posible, de una igualdad entre las ventajas que se conceden al concesionario y las obligaciones que le son impuestas, ventajas y obligaciones que deben compensarse para formar parte de la contrapartida entre los beneficios probables y las pérdidas previsibles, pues en todo contrato de concesión está implicada, como un cálculo, la honesta equivalencia entre lo que se concede al concesionario y lo que se le exige, que es lo que se llama la equivalencia comercial, la ecuación financiera del contrato de cesión.

El cambio de las condiciones existentes durante el tiempo de licitación y de las públicas expectativas de aumento de negocio, implica un factor de imprevisibilidad que altera el equilibrio económico detallado anteriormente y que el riesgo y ventura lleva implícito.

Conociendo la duración del contrato que obliga a ambas partes y asumiendo que según sentencias dictadas en similares causas, podemos prever como mínimo que el resarcimiento económico con el que nos podemos encontrar es del 30% del coste de la inversión y sus intereses, algo que podría rondar 1,5 millones de euros, que se los tendríamos que sumar al coste del traslado de la estación hacia el CC1.

Tampoco sé si recuerda los fondos FEDER que se destinaron a demoler unas naves, para adecuar la zona a la llegada de la alta velocidad, incluso hay una sociedad que así se llama, "Alta Velocidad Cartagena". Esto que decimos puede llevar a este Ayuntamiento a que encuentre el problema sobreañadido, de aumento del coste de la nueva infraestructura a consecuencia de que por otras administraciones se exija el cumplimiento de los proyectos que se les habían presentado y para los cuales estas habían aportado fondos, léase la participación de nuestro consistorio en la Sociedad Alta Velocidad de Cartagena y la utilización de fondos FEDER para la demolición de dos naves de la actual estación de ferrocarril incluida en el proyecto primigenio y que actualmente se ha descartado por el Gobierno del P.P.

Pues bien esas realidades existen hoy, como otras que desconecemos, por esa habitual práctica del gobierno de que nadie se entere de lo que hace, hasta que lo hace o lo destapa este grupo político y cuando en muchos casos

la mala praxis y el paso del tiempo convierten los proyectos de hoy en intereses de demora o en sentencias contrarias a los intereses de los cartageneros. Súmenle los fondos FEDER gastados al coste de la nueva estación de ferrocarril, y digan después donde está el ahorro que utilizan para dar soporte al traslado.

Habiendo dejado expuesto el posible escenario al que el Ayuntamiento se puede enfrentar por las causas citadas, siendo obligación de esta Corporación el prever y evitar sentencias contrarias a la misma y a las arcas públicas, generadas por la adopción de medidas como las expuestas y siendo deber moral de todos nosotros no actuar de manera injusta ni con ciudadanos ni con empresas, presento moción a este Pleno Municipal, para que el mismo y de manera urgente inste a quien competa a realizar estudio de posibles repercusiones económicas que tendría para Nuestro Ayuntamiento una eventual reclamación de la empresa concesionaria del Parking de Avd. de América por desequilibrio económico-patrimonial, respecto de los fondos ya gastados, aportados por otras administraciones para un proyecto inacabado y de cuantas situaciones similares sean conocidas por este Ayuntamiento.

Cartagena, a 25 de julio de 2014

Fdo. José López Martínez

Portavoz Grupo Mixto-Movimiento Ciudadano

EXCMA. SRA. ALCALDESA DEL AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

IV.22.- Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 14/09/2014.

Consejo de Ministros

Fomento

LICITACIÓN DE LAS OBRAS DE ACCESOS A MURCIA Y LA PERMEABILIZACIÓN DEL TRAZADO FERROVIARIO

El Consejo de Ministros ha autorizado al Ministerio de Fomento a licitar, a través de ADIF Alta Velocidad, la primera fase de las obras del tramo de accesos a Murcia y la permeabilización del trazado ferroviario, para la conexión de la capital murciana a la red de alta velocidad.

El importe de licitación de estas actuaciones, cuyo plazo de ejecución es de siete meses y que serán cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), asciende a 67.986.540,5 euros, IVA no incluido.

Estos trabajos, que contemplan la instalación de doble vía para ancho ibérico y ancho UIC, permitirán la supresión del paso a nivel de Santiago el Mayor y facilitarán la permeabilización del trazado ferroviario, la remodelación y renovación de las instalaciones de la estación de Murcia del Carmen, y la integración de los tráfico existentes tanto de viajeros como de mercancías.

El contrato cuya licitación se ha autorizado comprende las siguientes actuaciones:

- Adecuación de la plataforma existente e implantación del tercer carril en el tramo de doble vía de acceso a Murcia, desde la variante de El Reguerón hasta la estación de Murcia del Carmen.
- Permeabilización del trazado ferroviario mediante la ejecución de un tramo de plataforma bajo losa, en el entorno del paso a nivel de Santiago el Mayor, que se eliminará al quedar sobre el trazado ferroviario y al nivel actual, lo que facilitará la conexión urbana.
- Remodelación de la playa de vías de la estación actual para disponer de diversos anchos, que permitan gestionar los tráfico de alta velocidad, cercanías, media distancia y mercancías. Para ello, se ampliarán los actuales andenes y se construirá un nuevo andén.
- Reforma y ampliación del edificio de la estación de Murcia del Carmen, ampliación del aparcamiento de vehículos en superficie y remodelación de la plaza de acceso a la estación.

IV.23.- Debate en la Asamblea Regional Moción AVE de fecha 23/09/2014.

2006.

2º. Insta al Consejo
proyecto pactado en el

LA I

IV.24.- Preguntas del Grupo Municipal Mixto-MC del Ayuntamiento de Cartagena debatido en Pleno de fecha 30/09/2014.

José López Martínez, Concejal y Portavoz del Grupo Mixto-Movimiento Ciudadano de Cartagena, presenta al Pleno las siguientes preguntas sobre la instalación de un coso multiusos en la ciudad.

Hace muchos años que el Foro Cultural Taurino de Cartagena viene promoviendo la dotación a la ciudad de un coso multiusos, no una simple plaza de toros, y aunque el Ayuntamiento es cierto que en un primer momento dijo haber reservado una parcela para este equipamiento, lo cierto es que ésta se ha asignado a la futura estación de AVE, en contra de la opinión de los cartageneros y en contra de la lógica.

En la web del Ayuntamiento se colgó una noticia el pasado día 27 de agosto en la que la Alcaldesa manifestaba que no ha habido nadie interesado, en negrita y en su página oficial.

Lo que ha venido después ha sido el desmentido del Presidente de dicha asociación, quien además ha explicado que el empresario interesado en construir y explotar el coso a su costa, se reunió con la propia Alcaldesa en Madrid.

Desde la Alcaldía, que no la Alcaldesa, desmintieron estas primeras afirmaciones, y hablaron de falta de entendimiento, que no de falta de interés, y aquí es donde entendemos que deben darse las explicaciones al respecto, por lo que sometemos al Pleno las siguientes

Preguntas:

- ¿A qué se debe la celeridad en el traslado de la supuesta estación del AVE, porque AVE a Cartagena es más que probable que no haya nunca?

- ¿Por qué ésta se situará, hipotéticamente, en el lugar que venía destinado al coso multiusos?
- Para construir una u otra infraestructura es necesario urbanizar la zona, que está dentro del Plan Parcial Sectores CC1 ó CC2, ¿existe algún acuerdo del Ayuntamiento con la UTE URBANIZADORA CC1 al respecto? Si existe, ¿quién paga la urbanización, las sociedades implicadas o el dinero público? Si no existe, daremos por hecho que nos tocará pagarlo a los cartageneros.
- ¿A quién beneficia urbanizar esos terrenos? ¿Se le exigirá a dicha UTE que lo haga, dado que su beneficio es evidente?
- Y volviendo al propio coso multiusos. Éste es una infraestructura dedicada al ocio y la cultura, que en la única propuesta que conocemos se construiría y explotaría con capital privado, ¿cuál es la razón para que el Ayuntamiento no atienda ésta? ¿Por qué se impide una iniciativa privada cuando, en palabras de la Alcaldesa, existe suelo reservado para ella?
- También hemos leído estos días que el problema residía en que el empresario exigía al Ayuntamiento que hiciera frente en un primer momento al estudio de viabilidad, ¿es ésa la causa de que no haya salido adelante el proyecto? ¿Qué coste tiene dicho estudio de viabilidad? En el caso del auditorio, el pliego de condiciones administrativas ofrece una subvención municipal a la empresa que lo gestiona de hasta 2.460.000 €, que al final ha sido algo menor, ¿el estudio de viabilidad cuesta una cantidad siquiera similar?
- Y vamos concluyendo, ¿por qué se subvenciona generosamente a las empresas que explotan otras infraestructuras de la misma naturaleza sociocultural, y por el contrario se rechaza la inversión y explotación con capital privado del coso multiusos? ¿Este Gobierno Municipal tiene sus

empresarios de cabecera y no se fía de otros? ¿Ésa es la forma en que se pretende atraer inversores a Cartagena o es que ocurre lo contrario, y al Ayuntamiento no le interesan otros inversores?

- Y una última cuestión, si el Ayuntamiento de La Unión, o cualquier otro, asume esta infraestructura y realiza el estudio de viabilidad, ¿qué diferencia hay entre sus directrices políticas y las de su mismo Partido en la ciudad vecina? ¿En La Unión se acepta la libre competencia y aquí no? ¿En La Unión se acepta la inversión privada y en Cartagena somos más de subvención?

Cartagena, a 3 de septiembre de 2014

Fdo. José López Martínez

Portavoz Grupo Mixto-Movimiento Ciudadano

EXCMA. SRA. ALCALDESA DEL AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

IV.25.- Nota informativa sobre los acuerdos de la 1ª reunión de la Comisión territorial y medio ambiente, del CSM de fecha 05/12/2014.

Notas de Prensa

05/12/2014

La comisión territorial y medio ambiente del Consejo Social de Murcia da luz verde al proyecto de soterramiento del AVE presentado por Adif

El acuerdo adoptado también contempla la necesidad de la llegada del tren de alta velocidad lo más pronto posible al municipio de Murcia

La comisión de trabajo de ámbito territorial y medio ambiente del Consejo Social de Murcia, reunida esta mañana, ha aprobado por unanimidad, tras conocer las explicaciones técnicas realizadas por los servicios municipales sobre las propuestas presentadas por Adif, los siguientes acuerdos:

Primer: Manifestar la necesidad que Murcia tiene de contar con un transporte con el Tren de Alta Velocidad (AVE).

Segundo: Considerando el coste de la ejecución de las obras de la mencionada infraestructura ferroviaria y sus antecedentes, informar favorablemente el proyecto de soterramiento por fases presentado por Adif, que comprende la alternativa cuatro, condicionado a:

1. Que se establezca un plazo para el soterramiento integral de las vías.
2. Que se garantice en todo momento el respeto al medio ambiente, con el consiguiente cumplimiento de la legalidad en materia medioambiental.
3. Determinar que esta comisión se encargue del seguimiento de la ejecución del proyecto a los efectos del cumplimiento de este acuerdo.

La alternativa aprobada es una de las cuatro propuestas incluidas en el estudio de alternativas para la permeabilización de la red arterial ferroviaria de Murcia en el entorno de Barriomar.

La comisión de ámbito territorial y medio ambiente del Consejo Social de Murcia celebrada esta mañana ha estado presidida por Ramón Madrid Nicolás, del Colegio de Economistas de Murcia y ha contado con los siguientes miembros:

- Manuel Ramón Aguilera Egea. Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos
- Luis Fernández Mula. CROEM
- Clemente García García. Ex alcalde de Murcia
- Antonio García Herrero. Colegio Oficial de Arquitectos
- Rosa García Iniesta. FEAPS
- Manuel Jodar Casanova. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
- Andrés Sánchez Campos. Federación de Asociaciones Vecinales del Municipio de Murcia.

IV.26.- Registro de la pregunta formulada por el Senador Ramón Ortiz del GPS para su realización en Pleno de senado, fecha 05/03/2015.

RAMÓN ORTIZ MOLINA
SENADOR POR MURCIA

SENADO
X LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 167.274
05/03/2015 11:46

A LA PRESIDENCIA DEL SENADO

RAMÓN ORTIZ MOLINA, Senador electo por Murcia, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialista, al amparo de lo dispuesto en los artículos 160 y 162 del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente pregunta para obtener respuesta oral ante el Pleno del Senado.

¿Cómo justifica el Gobierno el incumplimiento de su compromiso de soterrar el trazado ferroviario del AVE a su paso por la ciudad de Murcia?

En el Palacio del Senado a 5 de marzo del 2015