



INFORME de la COMISIÓN

representativa de las instituciones públicas y privadas, y de la ciudadanía organizada, de las Comunidades Autónomas de la Región de Murcia, de Castilla-La Mancha y de Andalucía

EN DEFENSA DEL CORREDOR FERROVIARIO CARTAGENA- ALBACETE

0000 0000
FLACHGLAS Wernberg GmbH
DBAG - Qualifikation: Q 311 124
EBA - Identifikationscode: 12 114
...



Índice

| | |
|---|-----------|
| 1.- Presentación | 4 |
| 2.- INFORME de la COMISIÓN representativa de las instituciones públicas y privadas, y de la ciudadanía organizada, de las Comunidades Autónomas de la Región de Murcia, de Castilla-La Mancha y de Andalucía, EN DEFENSA DEL CORREDOR FERROVIARIO CARTAGENA-ALBACETE | 5 |
| 3.- Anexos | 14 |





CRÉDITOS

Expertos en infraestructuras ferroviarias que han elaborado el Informe:

- **Antonio Del Campo Navarro**
- **Francisco García Calvo**

Coordinación del Informe:

- **Roberto Barceló Vivancos**
Presidente de CONSUMUR

Comisión promovida y coordinada por CONSUMUR

Equipo técnico:

- **Belén Rodríguez Girona**
- **Patricia Martínez Pérez**
- **Aisha Andrea Moncayo Raad**





PRESENTACIÓN

El cierre de la línea Cartagena-Chinchilla (a la que denominamos “histórica”), deja sin efecto el servicio de viajeros y condiciona, al mismo tiempo, el modo natural de la circulación del transporte de mercancías, ocasionando un impacto directo sobre la economía de la Región de Murcia y la provincia de Albacete, en Castilla-La Mancha, y su entronque con Andalucía a través de la provincia de Almería, además del freno que ha supuesto para la continua vertebración territorial de los pueblos, las ciudades, así como el desenganche ocasionado con aquellas comarcas más alejadas de esta línea ferroviaria para quienes constituía el único modo de no hacer más visible lo que podríamos denominar la España vaciada (de infraestructuras).

Igualmente, al no disponer de este medio, que tan rentable resultaba a todos los niveles, acrecienta la imposibilidad de contribuir, de modo eficiente, con uno de los objetivos prioritarios de la Unión Europea para que el transporte sea cada vez más sostenible y menos contaminante y más global, y el ferrocarril, hoy día, sin duda, es el que mejor cumple con estos preceptos pero, sin embargo, durante los próximos años, la alternativa para la mayoría de los ciudadanos de las poblaciones circundantes a dicha línea, es el transporte por carretera en cualquiera de sus modalidades.

La reapertura del Corredor Ferroviario Cartagena-Albacete es una demanda que une a administraciones públicas de ámbito local y regional, instituciones, entidades, partidos políticos, sindicatos, organizaciones sociales y ciudadanía en general de estas Comunidades Autónomas, a consecuencia del aislamiento ferroviario del transporte de viajeros y mercancías que, de forma especial, se está viviendo en los últimos tres años, desde su cierre en 2022.

El impulso de este Corredor conlleva las consecuencias positivas antes mencionadas, pero ya no solo en clave regional, sino también en el ámbito de la cohesión del conjunto de España, porque es desde una visión global como debe entenderse, primando por encima de otros criterios que puede que no nazcan de la objetividad representada bajo estudios técnicos protocolizados, sino más bien sobre enunciados políticos sujetos a una aritmética desigual.

Por ello, lo que verdaderamente construye, al mismo tiempo que fortalece los puentes necesarios en la vertebración territorial y el avance hacia un modelo de transporte más sostenible y equilibrado en el conjunto peninsular, y en su necesaria conexión con el resto de Europa, son los principios de equidad, las desigualdades socio-económicas, y los déficits estructurales conjugados con una calendarización basada en una prioridad justificada

Roberto Barceló Vivancos
Presidente de CONSUMUR





UNO, ANTECEDENTES

El ferrocarril es el modo de transporte colectivo más sostenible, favorece el desarrollo económico de las regiones, la cohesión social y la vertebración territorial.

El priorizar todas las inversiones de las infraestructuras ferroviarias para la Región de Murcia en el desarrollo del Corredor Mediterráneo, ha supuesto desde el año 2022 el cierre de más de 250 km de vía en los tramos de Murcia-Chinchilla, y de Murcia, Lorca y Águilas. Esto ha provocado el aislamiento ferroviario de la Región de Murcia, de la comunidad castellano-manchega y de la de Andalucía a través de Almería, tanto de viajeros como de mercancías.

La llegada del AVE a la ciudad de Murcia el 20 de diciembre de 2022 no ha solucionado esta situación. Por ello, desde estas tres comunidades autónomas se sigue demandando electrificar y desdoblarse, en ancho europeo, la línea con Albacete por Cieza y Hellín para velocidades de hasta 250 Km/h como salida natural de viajeros y mercancías hacia el centro de la península y de su capital Madrid, conforme a los Anexos I y II del PITVI.

Han pasado 24 años del acuerdo firmado en el Palacio de San Esteban (sede del Gobierno regional de Murcia), el 8 de enero de 2001, por los presidentes de las comunidades autónomas de Madrid (Sr. Ruiz Gallardón), de Castilla-La Mancha (Sr. Bono), de Valencia (Sr. Zaplana) y de Murcia (Sr. Valcárcel), con el ministro de Fomento, Sr. Álvarez-Cascos, para la llegada del AVE a la Región de Murcia por la provincia de Alicante. Esta decisión alteró toda la planificación ferroviaria prevista hasta esa fecha, paralizó la adecuación y modernización de la línea Cartagena-Chinchilla, a pesar de estar incluida en dicho acuerdo, como conexión natural de la Región de Murcia, la Comunidad de Castilla-La Mancha y Andalucía por Almería con la capital de España, aislando a cientos de miles de ciudadanos que residen en las diferentes comarcas y poblaciones por donde circulaba el ferrocarril.





DOS, CONSECUENCIAS

Las consecuencias de la no realización del corredor ferroviario como estaba previsto y como también recogen los Anexos I y II del PITVI, ha conllevado efectos muy negativos para la Región de Murcia, y las provincias de Albacete y Almería, y que podríamos concretar principalmente en los siguientes:

- Los usuarios del ferrocarril entre Murcia y Madrid (a través de la alta velocidad actual, vía Alicante) tienen que realizar 88 km más de recorrido, tardar un mayor tiempo en sus viajes y pagar un precio más caro en sus billetes.
- Las obras del Corredor Mediterráneo a su paso por la ciudad de Murcia, con la construcción de la nueva estación y el soterramiento hasta Nonduermas, ha producido el cierre de la Línea 320 Chinchilla-Cartagena desde el 1 de marzo de 2022, tanto para viajeros, como para las mercancías con salida desde Escombreras, que han sido desviadas por Alicante, sin tener en cuenta la Variante de Camarillas, que fue financiada por la Autoridad Portuaria de Cartagena.
- Hasta el 27 de febrero de 2022 circularon por dicha línea los trenes ALVIA 730, que conectaban diversas ciudades de la Región de Murcia y el municipio de Hellín, en la provincia de Albacete, con Madrid en menos tiempo (3 horas y 18 minutos), mientras que algunos de los trenes de alta velocidad que circulan actualmente y paran en Alicante, tardan más de 3 horas y 30 minutos.
- A partir del cierre de la línea, el 1 de febrero de 2022, se estableció un servicio inicial desde Archena (Región de Murcia) hasta la ciudad de Albacete, de dos trenes que trajo como consecuencias, en primer lugar, el que se realizara un gasto más que una inversión (por el desuso posterior que se hizo), en torno a 500.000 € en acondicionar la estación de Archena-Fortuna, cuando el tren podría haber salido estación de Nonduermas o, incluso, desde Alcantarilla. En segundo lugar, se tomó la decisión de poner inicialmente lanzaderas con automotores 599 hasta Albacete. Posteriormente se cambió a trenes automotores 592 y, al final, se terminó este periplo sustituyendo dichas opciones por autobuses de Renfe entre Cartagena y Albacete con una duración de 3 horas y 30 minutos, además de que van casi vacíos ya que tienen que entrar en el centro de las poblaciones con parada (Balsicas, Torre Pacheco, Murcia, Archena, Cieza y Hellín), y solamente llegan a completarse la mayoría de los días de servicio en esta última localidad al ser los billetes prácticamente gratuitos porque el único pago que se hace es de 50 céntimos por el seguro obligatorio de viajeros.





Sin embargo, los autobuses de la empresa que realiza el trayecto entre Cartagena, Murcia, Albacete y Madrid, tienen una demanda de ocupación de casi el 100% al emplear menos tiempo, ser más baratos y contar con mayor confort que los puestos en servicio por Renfe.

- El tramo entre la estación de Murcia-Nonduermas y Chinchilla ha seguido abierto solo para mercancías, circulando con Madrid entre 6 y 8 trenes en ambos sentidos. Por tanto, la línea está operativa al seguir realizándose las tareas de mantenimiento.

Estas consecuencias que están generando un retroceso en el desarrollo económico y social de la Región de Murcia, la Comunidad de Castilla-La Mancha a través de la provincia de Albacete, y de la Comunidad de Andalucía a través de la provincia de Almería, se tendrían que haber tenido en cuenta previamente hace casi un cuarto de siglo a la hora de negociar y acordar el trazado de línea de alta velocidad Madrid-Levante, debiendo haberse apostado por el tramo Albacete-Cartagena.





TRES, GRADO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS ENTRE MURCIA Y CARTAGENA

¿Cómo están las obras actualmente?

De los tres tramos en que está dividida la conexión Murcia-Cartagena, el único en obras es el de Riquelme-Torre Pacheco, que fue adjudicado en febrero de 2023 por un importe de 156 millones de euros y un plazo de ejecución de 36 meses. Dicho contrato fue formalizado en marzo de ese año y firmada el acta de replanteo 30 días después. Las obras están en la fase de movimientos de tierra y nivelación para construir la plataforma, y en la realización de los pasos superiores de las carreteras comarcales, locales y caminos vecinales.

Así mismo, se adjudicó el 14 de enero de 2023, la realización del proyecto de obras del tramo Reguerón-Bifurcación Riquelme, de 18 km de longitud, que tiene que atravesar con un túnel la Sierra de Altaona (en el límite con la provincia de Alicante). Con un importe de 4.420.000 euros, y un plazo de ejecución de 36 meses.

Los trabajos de elaboración de este proyecto, ha provocado la paralización de las obras del baipás de Beniel ante las dudas existentes de dónde se producirá la conexión con la línea Alicante-Murcia. Dicho proyecto se adjudicó el 24 de junio de 2022 por un importe de 10 millones de euros.

El 26 de diciembre de 2024 el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible contrató con INECO ("Ingeniería y Economía del Transporte S.M.E. M.P., S.A.", empresa pública dependiente de dicho Ministerio), la elaboración de un Estudio Informativo, incluyendo el Dictamen de Impacto Ambiental sobre las distintas soluciones para integrar el ferrocarril en la ciudad de Cartagena. El plazo de ejecución es de 24 meses.

El 25 de febrero de 2025, el Consejo de Administración de ADIF-AV (ADIF: "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias", entidad pública; y AV: "Alta Velocidad"), adjudicó la contratación de las obras del tramo Torre Pacheco-Cartagena que incluye inicialmente la realización del proyecto y posteriormente su ejecución, por un importe de 128 millones de euros y un plazo de ejecución de 32 meses. Las obras según las previsiones del Secretario de Estado, no se iniciarán hasta el año 2027.

Por tanto, las administraciones deberían ser proactivas a la hora de realizar propuestas transitorias que posibiliten la llegada de los nuevos trenes de cercanías y alta velocidad a Cartagena en el menor tiempo posible.





Para ello, se realizan los siguientes planteamientos:

1. Integración del Ferrocarril en Cartagena.

El acuerdo alcanzado entre las tres administraciones (Gobierno de España, Comunidad Autónoma de Murcia y Ayuntamiento de Cartagena) para utilizar el trazado de la línea actual, por la necesidad de realizar un soterramiento de unos 750 metros en la entrada de la estación, coincide con el debate abierto sobre los trabajos de descontaminación de los terrenos del Hondón.

Debate social y político que continúa vivo también sobre cómo deben de entrar las vías a la centenaria estación de Cartagena, situación que ha obligado al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a encargar a INECO la realización de un Estudio Informativo, incluyendo el Dictamen de Impacto Ambiental sobre las distintas soluciones para integrar el ferrocarril en la ciudad.

Apostamos por una solución transitoria y provisional, que consideramos factible, al mismo tiempo que coincidente con el movimiento vecinal de la ciudad, dado que se debería establecer en vía única la entrada hasta la estación, electrificado a 25.000 voltios. Esta opción permitiría estudiar la salida futura desde la estación de Cartagena en paralelo a la línea de ancho métrico (antigua FEVE) y la carretera de la Unión, hasta conectar con una nueva línea de Escombreras a la ZAL de Los Camachos. Esta propuesta de futuro puede solucionar su integración definitiva en la ciudad, liberando la barrera de ferrocarril a los barrios cercanos a la estación.

2. Situación actual de los trenes de proximidad entre Cartagena y Murcia.

Los servicios que actualmente se prestan entre las dos ciudades más populosas de la región de Murcia, considerados como media distancia, son insuficientes y obsoletos, no respondiendo a las necesidades que actualmente demandan los usuarios de esta línea, debiendo consolidarse un modelo de gestión con frecuencias suficientes que tuviera el mismo alcance que el que se presta en el núcleo de cercanías de Murcia y Alicante.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de Renfe, creó en 2023 cinco nuevos núcleos de proximidad equiparables a las cercanías, entre ellos el de Murcia y Cartagena, lo que representa en la práctica el aumento del número de trenes que circulan entre las dos ciudades (hasta 10 conexiones por sentido) y la reducción del precio, aunque cabe decir que la prestación de estos servicios por el tipo de material, los antiguos trenes diésel, los malos horarios establecidos, más las incidencias por motivos de las obras, lo hacen manifiestamente mejorables. La pregunta que nos debemos realizar es si aguantarán los viejos automotores S.592 el tiempo necesario para ejecutar las obras de la nueva infraestructura ferroviaria y la fabricación de los nuevos trenes adjudicados por Renfe.





CUATRO, OBJETIVOS

Por todo ello, la sociedad de la Región de Murcia, la castellano-manchega, de modo especial, la de la provincia de Albacete y la provincia de Almería en Andalucía, siguen demandando como objetivos prioritarios y estratégicos los siguientes:

Electrificar y desdoblarse en ancho europeo la línea desde Cartagena y Murcia con Albacete para velocidades de hasta 250 Km/h, como salida natural de viajeros y mercancías hacia Madrid, desde la Región de Murcia y las provincias de Albacete y Almería, conforme a los anexos I y II del PITVI, que incluye a partir de Lorca, el corredor para tráfico mixto de alta velocidad para viajeros y mercancías hacia Almería, y hacia Baza y Granada, recuperando la histórica línea de conexión de la Región de Murcia con Andalucía.

La adaptación de esta infraestructura posibilita también la creación de servicios de cercanías de Murcia con Cieza y la Comarca del Noroeste, y de Hellín con Albacete. La modernización de esta línea ferroviaria contribuiría a reducir las emisiones de CO2 y alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible.

La modernización y transformación de este corredor, está incluida en El Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI) 2012 a 2024. Así mismo, se han ido pronunciando a favor de esta propuesta diversas Instituciones, entre ellas el Gobierno y la Asamblea Regional, ambas de Murcia; la Diputación de Albacete; las Cortes de Castilla-La Mancha, así como todos los Ayuntamientos por los que circula esta línea férrea.

Igualmente, hubo un acuerdo del 6 de marzo de 2020, suscrito por empresarios, sindicatos y FERRMED, que contó con el respaldo del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia (CESRM), la mayoría de los colegios profesionales de esta región y de los partidos políticos, acuerdo que fue remitido al presidente del Gobierno de la nación, al Ministerio competente en esta materia, así como al presidente del Gobierno de la Región de Murcia.

Recientemente, en 2024, la Unión Europea ha aprobado el Reglamento que define la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) y la Red Básica Europea donde incluye el Corredor Cartagena-Albacete, como una línea desdoblada y electrificada para el tráfico de viajeros y mercancías, con velocidades de 200 km/hora. Todos estos acuerdos avalan nuestras demandas y nos dan la oportunidad de desarrollo, que no debemos ni podemos desaprovechar para el futuro de nuestras Comunidades Autónomas.





Por tanto, la Asociación de Consumidores y Usuarios en Red CONSUMUR, como promotora y coordinadora de la Comisión en Defensa del Corredor Ferroviario Cartagena- Albacete, constituida en reunión pública y abierta el 22 de enero de 2025, y en nombre de ésta, PROPONE al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), la REAPERTURA INMEDIATA del tramo de Murcia a Albacete para los servicios de transporte de Viajeros y Mercancías, además de otras actuaciones fundamentales secuenciadas que se detallan a continuación.

CINCO, PROPUESTAS

Primera Fase

Uno-1ª, Finalización de las obras de la estación de Murcia y el soterramiento hasta Nonduermas para el verano de 2025, así como el compromiso para renovar y electrificar el tramo Murcia-Albacete por Cieza y Hellín para el año 2026 (de conformidad al anuncio realizado, ante los medios de comunicación, por el Secretario de Estado de Transporte en las visitas realizadas a Murcia en septiembre y octubre de 2024, para participar en las reuniones de los Consejos de Administración de las Sociedades de Murcia y Cartagena Alta Velocidad).

Dos-1ª, Reapertura de la línea y restablecimiento inmediato de los servicios ferroviarios de viajeros y mercancías en 2025 entre Cartagena y Chinchilla, ya que la puesta en servicio de esta nueva infraestructura lo haría posible.

Tres-1ª, Restablecimiento de los servicios de los trenes Alvia 730 de Cartagena a Madrid, con paradas en Balsicas, Murcia, Cieza, Hellín y Albacete, utilizando el intercambiador de ejes en esta última ciudad para posibilitar la continuidad por la línea de alta velocidad hasta Madrid. Por tanto, consideramos necesario mantener dicho intercambiador hasta la ejecución de las obras de adaptación de la vía de este corredor a ancho estándar, denominado también ancho internacional (UIC).

Cuatro-1ª, Establecimiento de un verdadero servicio de las cercanías entre Murcia y Cartagena con paradas en Balsicas y Torrepacheco que mejore con nuevos trenes este servicio, con más frecuencias y reduciendo los tiempos de viaje, cuyo impacto quedaría reflejado al verse disminuido sensiblemente la densidad de tráfico de los miles de vehículos que circulan diariamente entre ambas ciudades.





Cinco-1ª, Establecimiento de un servicio de cercanías desde Murcia hasta Cieza con paradas en Alcantarilla, Las Torres de Cotillas, Alguazas, Lorquí, Archena y Blanca, con prolongación por la Comarca del Noroeste que complemente la Red Regional de Cercanías de la Región de Murcia, y desde Calasparra prolongación, aprovechando las infraestructuras existentes, hasta Hellín mediante el correspondiente estudio informativo.

La parada en Lorquí, sería válida para Molina de Segura y Ceutí. La estación se encuentra situada a las afueras del pueblo, pegada a los polígonos industriales de Saladar I, Saladar II, Base2000 y la Serreta.

Seis-1ª, Establecimiento de un servicio de cercanías entre Hellín y Albacete, con paradas en Tobarra, Pozo Cañada, Chinchilla y Albacete. Este nuevo servicio podría ampliarse hasta otras ciudades como Almansa y Villarrobledo, lo que desarrollaría un nuevo núcleo de cercanías en la provincia de Albacete.

Siete-1ª, Establecimiento de servicios de media distancia entre Cartagena, Torre Pacheco, Balsicas, Murcia, Alcantarilla, Archena, Cieza, Hellín y Albacete, continuando hasta Madrid por la línea de Alcázar de San Juan.

Ocho-1ª, Contratación del Estudio Informativo y del Dictamen de Impacto Ambiental, ambos preceptivos, para la realización del proyecto de transformación de dicho Corredor.

Segunda Fase

Uno-2ª, Realización de las obras de adaptación a ancho estándar, y electrificación a 25000 voltios, con el horizonte de su puesta en explotación antes del año 2030.

Dos-2ª, Se proponen 2 alternativas para que el Ministerio valore la que considere cuál es técnicamente más conveniente:

Alternativa 1: Conexión del Corredor con la Red Ferroviaria Troncal Madrid- Levante en Chinchilla

Alternativa 2: Continuación de la infraestructura para viajeros a partir de Pozo Cañada en paralelo a la Autovía A30 hasta Albacete, y hacia Chinchilla para las mercancías

Tres-2ª, Impulso e intensificación de las obras del tramo Murcia-Cartagena, al objeto de evitar que las mismas se eternicen, siendo necesario para ello el compromiso mediante un acuerdo formal de las distintas Administraciones: a nivel del Estado, así como en el ámbito autonómico y local en la Región de Murcia.

Cuatro-2ª, Transformar el túnel proyectado de vía única en la Sierra de Altaona, en túnel de vía doble para eliminar el cuello de botella que quedaría.





Cinco-2ª, Conexión de Escombreras con la ZAL de Los Camachos.

Es necesaria la ejecución del Estudio Informativo incluyendo el Dictamen de Impacto Ambiental para la construcción por ADIF de una nueva línea que una el puerto de Escombreras y la ampliación del puerto de Cartagena y la nueva ZAL de Los Camachos. El objetivo inicial de la nueva línea es conectar por ferrocarril la salida de las mercancías con un nuevo trazado que saque el ferrocarril del barrio de Alumbres.

La ejecución de esta nueva infraestructura enlazaría la línea ferroviaria en dirección a Murcia al pasar la ZAL antes de llegar a Torre Pacheco. Para la ejecución de este nuevo trazado ferroviario, cabe la participación en la financiación de la Autoridad Portuaria de Cartagena, como ocurrió con la variante de Camarillas.

Esta nueva infraestructura permitiría la salida, en un futuro, desde la estación de Cartagena para los trenes de viajeros, en paralelo a la línea de ancho métrico (antigua FEVE) y la carretera de la Unión, hasta conectar con una nueva línea de Escombreras a la ZAL de Los Camachos

Seis-2ª, Consideramos necesario para el desarrollo de las infraestructuras de la Región de Murcia, que la conexión ferroviaria de Cartagena con el Corredor Mediterráneo y con la línea de Madrid, permita la circulación de trenes fundamentalmente de mercancías procedentes, o con destino a Cartagena sin necesidad de pasar por Murcia, con el objetivo de evitar, por un lado, el paso de estos trenes (con especial incidencia en las mercancías peligrosas), por la estación soterrada del Carmen y, por otro, la realización de maniobras que retrasen la circulación de los trenes. Para ello demandamos al Ministerio de Transportes la contratación inmediata de un Estudio Informativo que valore las diferentes opciones y propuestas que existen y permita la ejecución de las obras necesarias.

Siete-2ª, Realizar la variante Sur que solucione el paso de la infraestructura ferroviaria por el centro de Alcantarilla, debiendo servir también para conectar la ZAL (Zona de Actividad Logística) de Sangonera la Verde, con la línea ferroviaria de Madrid en paralelo a la circunvalación Oeste.





Anexo I

Petición n.º 0561/2024, presentada a la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo sobre la “conexión ferroviaria Chinchilla-Murcia en España”. Sigue abierta la adhesión a la misma

Título del resumen de la petición

Petición n.º 0561/2024, presentada por Pedro Carrillo Moya, de nacionalidad española, sobre la conexión ferroviaria Chinchilla-Murcia en España

Peticionario
Pedro Carrillo Moya

Fecha de creación Número de adhesiones
19-04-2024 12

Resumen de la petición:

El peticionario se refiere a una denuncia que presentó en 2023 ante el Ministerio de Transportes español sobre la línea ChinchillaCartagena, en concreto el tramo ChinchillaMurcia. Afirma que, en su respuesta, el Gobierno español respondió que formaba parte de la red ferroviaria básica convencional ampliada, de conformidad con el acuerdo provisional sobre el Reglamento para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTET). El peticionario subraya que esto requiere la electrificación de todas las líneas ferroviarias de la red en las fechas establecidas, y que la fecha límite para este tramo es el 31 de diciembre de 2040. Señala que la modernización y la electrificación de este tramo ferroviario se incluyó en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 20122024 del Gobierno. Sin embargo, el Gobierno español ha fracasado sistemáticamente en la modernización y electrificación de la línea durante este período, lo que ha dado lugar al incumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 relacionados con las infraestructuras, el crecimiento económico, el empleo y la eficiencia energética.

El peticionario subraya que la mejora de la electrificación de la línea beneficiaría a más de un millón y medio de personas de municipios cercanos. También ayudaría a reducir las emisiones de CO2, contribuyendo al objetivo de la UE de una reducción del 90 % para 2050. Añade que la Comisión Europea pretende aumentar significativamente el tráfico ferroviario y el transporte de mercancías de aquí a 2050, lo que hace esencial la finalización de la red básica de la RTET.

Por lo tanto,
insta al Parlamento Europeo a que exija al Gobierno español, a las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y de la Región de Murcia, así como a los ayuntamientos que actúen para modernizar la línea ferroviaria, de acuerdo con los objetivos de la Red Europea de Transporte y con el Pacto Verde Europeo. Esto incluye la adecuación de la línea tanto para el transporte de mercancías como de pasajeros y la creación de una red suburbana de Albacete a Cartagena. Pide a la UE que garantice el cumplimiento de estos objetivos y que apoye a la administración española en su consecución.



Anexo II

Documentación infográfica sobre el Corredor Ferroviario Cartagena-Albacete

CORREDORES CON ACTUACIONES EN ALTA VELOCIDAD





Red básica, red básica ampliada y red global:
**Transporte ferroviario de mercancías, puertos y terminales
ferrocarril-carretera (TFC)**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE

7



| Ferrovialaria básica | Ferrovialaria básica ampliada | Ferrovialaria global | Global | Básica | Nodos urbanos |
|---|--|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Conventional Conventional / Nueva constr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Nueva constr. En proyecto | <ul style="list-style-type: none"> Conventional Conventional / Nueva constr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Nueva constr. | <ul style="list-style-type: none"> Conventional Conventional / Nueva constr. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Nueva constr. En proyecto | <ul style="list-style-type: none"> Anchor symbol Blue circle with 'T' Red circle with 'T' | <ul style="list-style-type: none"> Blue circle with 'P' Red circle with 'T' | <ul style="list-style-type: none"> Red circle Yellow circle |
| | | | | | <ul style="list-style-type: none"> Capitales Nodos urbanos |





Red básica, red básica ampliada y red global:
Transporte ferroviario de pasajeros y aeropuertos

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

7



| Ferrovialta básica | Ferrovialta básica ampliada | Ferrovialta global | Global | Básico | Nodos urbanos |
|--|--|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Convencional Convencional / Nueva const. ≥ 200 km/h > 200 km/h / Nueva const. En proyecto | <ul style="list-style-type: none"> Convencional Convencional / Nueva const. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Nueva const. | <ul style="list-style-type: none"> Convencional Convencional / Nueva const. ≥ 200 km/h ≥ 200 km/h / Nueva const. En proyecto | <ul style="list-style-type: none"> ✈ ✈ | <ul style="list-style-type: none"> ● ● | <ul style="list-style-type: none"> ● Captales ● Nodos urbanos |



Anexo III

Relación de entidades e instituciones públicas y privadas que conforman esta Comisión (abierta a nuevas adhesiones)

GOBIERNOS AUTONÓMICOS

- José Antonio Verdú Yllán, Director General de Movilidad y Transportes de la Región de Murcia
- Antonio Sergio Sánchez- Solís de Querol, Subdirector General de Movilidad y Transportes de la Región de Murcia

AYUNTAMIENTOS

- Diego José Salinas Hernández, Primer Teniente de Alcalde y Concejal del Área de Gobierno de Desarrollo Económico, Empresa e Industria de Cartagena (Murcia)
- Antonio Martínez Sánchez, Primer Teniente de Alcalde y Concejal de Movilidad de Molina de Segura (Murcia)
- Francisco Hernández Gómez, Segundo Teniente de Alcalde de Molina de Segura (Murcia)
- Cristo Manuel Lucas García, Concejal de Juventud, Deportes, Comunicación, Transparencia, Movilidad Sostenible y Transporte del Ayuntamiento de Cieza (Murcia)
- Fulgencio García Nicolás, Concejal de Urbanismo, Medio Ambiente, Archena Verde y Servicios de Archena (Murcia)
- José Gabriel García Bernabé, Alcalde de Alguazas (Murcia)
- Francisco Juan Giménez Sánchez, Concejal de Comercio, Consumo, Parques y Jardines, Recogida de Residuos y Limpieza Viaria, Salud, Protección Sanitaria y Animal, Dominio Público y Ecoparque del Ayuntamiento de Las Torres de Cotillas (Murcia)
- Manuel Serena Fernández, Alcalde de Hellín (Albacete)
- Francisco Morote Alcaraz, Alcalde de Chinchilla de Montearagón (Albacete)
- Piti Martínez Garrido, Concejal de Cultura. Emisora Municipal y Turismo de Chinchilla de Montearagón (Albacete)





PARTIDOS POLÍTICOS

- Ramón Sánchez- Parra Servet, Diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea Regional de Murcia
- Alfonso Fernando Cerón Morales, Diputado del Grupo Parlamentario Popular en la Asamblea Regional de Murcia
- Cristóbal Ruiz Mora, Responsable de Comercio y Consumo del PSRM - PSOE
- Virginia Martínez García, Diputada del Grupo Parlamentario VOX en la Asamblea Regional de Murcia
- Pascual Salvador Hernández, Diputado del Grupo Parlamentario VOX en la Asamblea Regional de Murcia
- José Luis Álvarez – Castellanos Rubio, Diputado de la Coalición IU-Podemos- Alianza Verde en la Asamblea Regional de Murcia
- Víctor Manuel Egío García, Responsable de Comunicación de Podemos Región de Murcia
- Izquierda Unida - Verdes de la Región de Murcia (Pendiente de confirmar la persona representante en la Comisión)
- Juan Carlos Pastor Gómez, Co - Coordinador del Movimiento Sumar Región de Murcia

SINDICATOS

- Antonio del Campo Navarro, adjunto a la Secretaría General de CCOO de la Región de Murcia, en tema de infraestructuras
- Enrique Bruna Ros, Delegado comarcal en Cartagena de CCOO Región de Murcia
- Carlos Moreno Aldeguer, Secretario del Sector Ferroviario de la Federación de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT Región de Murcia
- Nicolás Vicente Carrión, miembro del Sector Ferroviario de la Federación de Servicios, Movilidad y Consumo de UGT Región de Murcia
- Francisco Javier González García, Secretario Provincial de UGT Albacete
- Paqui López Gracia, miembro del secretariado de Intersindical Región Murciana





ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

- Ramón Avilés Gil, Secretario General de la Confederación Empresarial de la Región de Murcia (CROEM)

CÁMARAS DE COMERCIO

- José Daniel Martín González, Secretario General de la Cámara de Comercio de Murcia
- Miguel Agustín Martínez Bernal, Presidente de la Cámara de Comercio de Cartagena (Murcia)
- Ana Isabel Sánchez González, Secretaria General de Cámara de Comercio de Lorca (Murcia)

UNIVERSIDADES

- Antonio José Carrasco Hernández, Coordinador de Campus e Infraestructuras de la Universidad de Murcia (UMU)
- Manuel Álcara Aparicio, Vicerrector de Infraestructuras y Sostenibilidad de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT)
- M^a José Muñoz Mora, Coordinadora de Infraestructuras de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT)
- Pedro Los Santos Jiménez Meseguer, Vicedecano del Grado en Ingeniería Civil de la Escuela Politécnica Superior, Universidad Católica San Antonio de Murcia (UCAM)

ORGANIZACIONES CIUDADANAS

- Pedro Luengo Michel, Coordinador de Ecologistas en Acción Región de Murcia
- José Antonio Maciá Gómez, Portavoz de la Plataforma Ciudadana por el Tren para Hellín y Comarcas
- Joaquín Contreras Rivera, Portavoz de la Plataforma Pro-Soterramiento de las Vías de Murcia
- José Esparcia Sánchez, miembro de la Plataforma Pro- Soterramiento de las Vías de Murcia





- Fulgencio Sánchez Fuentes, Presidente del Comité de Defensa del Ferrocarril de Cartagena (CODFECA)
- José Luis Marcos Gallud, Presidente de la Federación de Asociaciones Vecinales de Murcia (FAVMurcia)
- Andrii Paveckiv, voluntario de la Federación de Asociaciones Vecinales de Murcia (FAVMurcia)
- Gabriel Buendía Blázquez, Presidente de Murcia en Bici
- José Luis Ordoñez Fernández, Portavoz de la Coordinadora Estatal por un Tren Público, Social y Sostenible
- Antonio Francisco Martínez López, Presidente de la Asociación Amigos del Ferrocarril Comarca de Baza (Granada)

OTROS A NIVEL PERSONAL

- Francisco García Calvo, Ingeniero Industrial y exprofesor de infraestructura ferroviaria
- Daniel Barceló Vivancos

CONSUMUR

- Roberto Barceló Vivancos, Presidente
- Belén Rodríguez Girona, Secretaria
- David Marín García, Tesorero
- Pedro Manuel Vicente Vicente, Vocal
- Inmaculada Baños López, Vocal
- Mercy Rosana Viñán Peña, Vocal
- María Rodríguez Izquierdo, Vocal
- Domingo Pastor Pérez, Vocal





- Patricio Franco Chumillas, asesor en materia de movilidad de la Junta Directiva de CONSUMUR
- José Martínez Sandoval, asesor de la junta directiva de CONSUMUR
- Emilio Petri Ballesteros, asesor de la junta directiva de CONSUMUR
- José Francisco Torralba Máiquez, asesor de la junta directiva de CONSUMUR
- Aisha Andrea Moncayo Raad, asesor de la junta directiva de CONSUMUR
- Koffi Yves Berenguer Kouassi, asesor de la junta directiva de CONSUMUR
- Emmanuel Jaku, asesor de la junta directiva de CONSUMUR
- Juan Antonio Conesa Cerdán, asesor de la junta directiva de CONSUMUR





Anexo IV

Avales de las instituciones y entidades públicas y privadas que se suman a las demandas realizadas en este documento (abierta la presentación de nuevos)

MODELO DE ESCRITO DE CARTA-AVAL PARA REMITIR AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Sr. D. Óscar Puente Santiago

Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible

xxxxxxxxx, xxx de xxxxxx de 2025

Sr. Ministro,

El desarrollo en su integridad del Corredor Ferroviario Cartagena-Albacete, por vía Cieza y Hellín, es una demanda que nos ha unido a administraciones públicas, partidos políticos, sindicatos, organizaciones empresariales, universidades, cámaras de comercio, organizaciones sociales, así como a otras instituciones y entidades, tanto de carácter público y privado, y tanto de ámbito local como regional.

Y este vínculo lo hemos materializado a través de nuestra integración en la COMISIÓN EN DEFENSA DEL CORREDOR FERROVIARIO CARTAGENA-ALBACETE y su prolongación hasta Madrid.

Y lo hacemos asumiendo los principios fundacionales de esta Comisión promovida por la Asociación de Consumidores y Usuarios en Red Consumur, al declarar que se conforma bajo la premisa de que "no debe entenderse como una oposición política a ningún partido gobernante al nivel que sea, por lo que no buscamos ninguna confrontación o utilización para fines particulares, solo los que conjuguen con el bien común y el servicio público, cuestiones que deben prevalecer por encima de cualquier diferencia o interés de tinte partidista" y, por tanto, solo a favor de la ciudadanía y las empresas de las regiones afectadas, buscando que sus derechos se sumen en equidad, al mismo tiempo que en oportunidades, a las que ya se tienen en otras regiones del Estado español. No hay banderas, no hay colores, sino legítimos intereses.





En base a ello, y por acuerdo de/l (poner el nombre del órgano que toma dicho acuerdo) de/l (poner el nombre de la institución, asociación, ayuntamiento, gobierno, plataforma, universidad, cámara de comercio, organización empresarial, otros...), de fecha xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx, y, en su representación quien rubrica esta carta, suscribimos el contenido del INFORME (esta carta-aval forma parte del mismo), cuya elaboración fue mandatada a expertos en infraestructuras ferroviarias, y refrendado por los miembros de la citada Comisión.

INFORME que comprende una extensa exposición de motivos y propuestas para justificar:

Primero, la inmediata reapertura en 2025 del Corredor Cartagena-Albacete para los servicios de viajeros y mercancías, una vez finalizadas las obras de la Estación del Carmen y el soterramiento hasta Nonduermas.

Segundo, la necesidad de dar cumplimiento al PITVI 2012-2024, en base a un ferrocarril del siglo XXI, electrificado y desdoblado y para mercancías y pasajeros, pero en estos momentos también bajo una premisa fundamental, que su puesta en funcionamiento no vaya más allá del horizonte 2030-2040, teniendo en cuenta que el citado Plan ya está superado en cuanto a los plazos, por lo que es necesario también que se cumplan las directrices establecidas en el Reglamento (UE) 2024/1679 sobre Orientaciones de la Unión Europea para el Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), que debiera hacerse efectivo nunca por encima de la década antes señalada, porque de ser así supondría que seguiríamos estando fuera de los grandes ejes de las comunicaciones, sobre todo los que entroncan con el centro y norte peninsular.

El Gobierno de España, que entonces ostentaba la presidencia del Consejo de la Unión Europea, a través de este Ministerio tuvo un papel relevante en la aprobación del Reglamento y la definición de la Red Básica Ferroviaria, motivos más que suficientes para mantener la coherencia de seguir velando por el cumplimiento del mismo de modo íntegro, de lo que no dudamos, pero en los márgenes de tiempo a los que le hacemos alusión.

Sr. Ministro, no le vamos a descubrir el impacto que en todos los órdenes de la vida supone estar protegido por unas infraestructuras adecuadas a las necesidades de desarrollo, previstas tanto para el momento presente, pero sobre todo pensando en el futuro y, en este caso, las que estamos referenciando sin duda que son fundamentales para la Región de Murcia, la provincia de Albacete en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, y la provincia de Almería, en el marco de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Sr. Ministro, le adjuntamos copia del acuerdo adoptado por nuestra (poner lo que proceda: corporación, consejo de..., junta directiva...), como expresión consensuada de/l (poner lo que proceda: Gobierno regional, ayuntamiento, partido político, sindicato...) que represento.

En la confianza de que pueda valorar positivamente nuestra petición en equidad, aprovecho la ocasión para enviarle un saludo muy cordial. Atentamente,





Anexo V

Información sobre el proceso constituyente de esta Comisión y de su desarrollo hasta la fecha de la firma de este documento de consenso

Esta Comisión tiene sus antecedentes en la que varios años antes fue creada por Consumur bajo la denominación de COMOV (Comisión de Seguimiento para la Movilidad Sostenible y las Infraestructuras del Ferrocarril en la Región de Murcia) y que tenía por objetivo aglutinar bajo el mismo paraguas las demandas que sobre las infraestructuras ferroviarias se tenían tanto para la Región de Murcia como para Castilla-La Mancha a través de la provincia de Albacete. Se aglutinó a entidades, instituciones y organizaciones ciudadanas de ambas comunidades autónomas.

A raíz del cierre en el año 2022 de la línea "histórica" Cartagena-Chinchilla, desde Consumur centralizamos los esfuerzos en la recuperación de la misma dada la importancia que para la vertebración territorial y el desarrollo económico y social, supone tanto para estas regiones como para la provincia de Almería en Andalucía.

Por este motivo, se convoca un encuentro constituyente de administraciones públicas (regionales como locales), partidos políticos, sindicatos, organizaciones empresariales, cámaras de comercio, universidades, así como de otras instituciones y entidades, además de las organizaciones sociales sobre todo aquéllas con claros vínculos con la movilidad y sostenibilidad medioambiental y bajo la premisa que establece Consumur para que nadie pueda quedarse fuera de que "no debe entenderse como una oposición política a ningún partido gobernante al nivel que sea, por lo que no buscamos ninguna confrontación o utilización para fines particulares, solo los que conjuguen con el bien común y el servicio público, cuestiones que deben prevalecer por encima de cualquier diferencia o interés de tinte partidista" y, por tanto, solo a favor de la ciudadanía y las empresas de las regiones afectadas, buscando que sus derechos se sumen en equidad, al mismo tiempo que en oportunidades, a las que ya se tienen en otras regiones del Estado español. No hay banderas, no hay colores, sino legítimos intereses.

Esta primera reunión tiene lugar en el Hemiciclo de la Facultad de Letras de la Universidad de Murcia donde acude una extensa representación de los destinatarios indicados, es moderada por Manuel Buitrago Bernal, periodista especializado en los temas de transporte con un profundo conocimiento de las infraestructuras y políticas ferroviarias. En la mesa están presentes también Francisco García Calvo, Ingeniero Industrial y exprofesor de infraestructura ferroviaria, quien realizó la labor de presentación del mapa general ferroviario de la Región de Murcia y su entronque con las Comunidades Autónomas limítrofes, y Roberto Barceló Vivancos, Presidente de Consumur.





Se aprueban varios acuerdos que tienen por finalidad cohesionar un grupo recién creado teniendo en cuenta su heterogeneidad en su composición, al mismo tiempo que se dará tiempo para formalizar el documento por el que todos nos mostremos bajo la misma coherencia en el discurso, aunando las distintas voluntades y posturas que las hubiera, a fin de consensuar las mismas.

Estos **acuerdos** son los siguientes:

1. Elaboración de un dossier donde se justifique la necesidad de llevar a cabo las acciones aprobadas y con la finalidad de hacer traslado del mismo a los distintos organismos e instituciones directamente implicadas como al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Delegación del Gobierno, como otras que pudieran tener responsabilidades políticas o no, necesariamente, pero sí claramente afectadas e interesadas.
2. Creación de un grupo de WhatsApp del que formen parte todas las personas en representación de entidades e instituciones que estén de acuerdo con esta estrategia de demanda de la línea ferroviaria, inicialmente, se incluye a quienes estuvieron presentes en la reunión del día 22 que, de forma tácita, manifestaron su voluntad de formar parte. Matizar que dicho grupo, tal y como también se señaló, será creado de forma exclusiva para dar y recibir información respecto a las actuaciones de la línea ferroviaria Chinchilla- Cartagena o cuestiones relacionadas.
3. Creación de un directorio con los datos básicos de quienes conforman este grupo de trabajo, en el que constarán nombre y apellidos, institución/entidad a la que pertenece, responsabilidad en la misma, teléfono y correo electrónico.
4. Solicitud de entrevistas a administraciones, organismos, entidades, organizaciones sociales, instituciones, así como a partidos políticos, sindicatos y demás representantes de la sociedad civil para hacerle traslado de la demanda que se realiza.
5. Escritos de apoyo de todas las instituciones y entidades que se unan a esta demanda social.
6. Elaboración de comunicados y convocatorias de ruedas de prensa, las que en ambos casos se consideren necesarias.
7. Celebración, si fuera necesario, de reuniones presenciales, con la opción de online, al objeto de tratar aquellos aspectos que se consideren a través de un encuentro más personal y directo.
8. Celebración de forma simultánea en el mes de mayo (día a determinar) de concentraciones en los municipios de Cartagena, Murcia, Cieza y Hellín.





9. Celebración, si así se considerara oportuno, y posteriormente a las concentraciones, en 2025 o 2026, de una manifestación en la Región de Murcia, haciendo un llamamiento a la ciudadanía de esta comunidad autónoma y de las provincias de Albacete y Almería, aunque por extensión, al conjunto de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y la de Andalucía.

10. Compromiso de todas las instituciones/entidades, desde sus respectivas competencias y capacidades, para alcanzar el mayor grado de desarrollo y éxito en base a los fines y objetivos.

11. Como entidad promotora, Consumur se encargará de coordinar todas estas acciones y otras que pudieran derivarse de las mismas, además de cuantos aspectos se entiendan necesarios desde un punto de vista organizativo, con el fin de optimizar los recursos, tiempos y modos para ser más eficientes en los objetivos y fines marcados. Para ello, solicitará en cada momento, de forma conjunta o individual de quienes forman parte de esta demanda social, su colaboración en base a sus posibilidades y capacidades políticas y/o técnicas.

En base a estos acuerdos, CONSUMUR ha llevado a cabo las siguientes **actuaciones**:

1. En la primera quincena de febrero se conforma el equipo de expertos encargados de la elaboración del Informe.

2. Se han venido realizando entrevistas tanto de carácter presencial como de forma online o telefónicamente con instituciones y entidades que inicialmente no se habían integrado en la Comisión y cuya pertenencia se consideraba necesaria por los vínculos directos que con los fines perseguidos se tienen. Así podemos resumir a lo largo de estos meses, y estando todavía abierto el trabajo, los siguientes encuentros:

2.1. Alcalde Ayuntamiento de Hellín (Albacete)

2.2. Alcalde y Concejal de Juventud, Deportes, Comunicación, Transparencia, Movilidad Sostenible y Transportes del Ayuntamiento de Cieza (Murcia)

2.3. Alcalde y Concejal de Cultura. Emisora Municipal y Turismo del Ayuntamiento de Chinchilla de Montearagón (Albacete)

2.4. Presidente de la Confederación Empresarial de la Región de Murcia (CROEM)

2.5. Alcalde del Ayuntamiento de Alguazas (Murcia)

2.6. Alcalde del Ayuntamiento de Alcantarilla (Murcia)

2.7. Federación de Municipios de la Región de Murcia (FMRM) (pendiente de manifestar su voluntad o no de integración en la Comisión)

2.8. Alcaldesa del Ayuntamiento de Águilas (Murcia) (manifiesta su voluntad de no integrarse)

2.9. Alcaldesa del Ayuntamiento de Archena (Murcia)

2.10. Alcalde del Ayuntamiento de La Unión (Murcia) (manifiesta su voluntad de no integrarse)





2.11. Delegado provincial de Fomento en Albacete y Directora General de Transportes y Movilidad, ambos de la Comunidad de Castilla La Mancha. Están presentes también el Alcalde de Hellín y el portavoz de la Plataforma por el Tren para Hellín y Comarcas.

2.12. Consejero de FERRMED .

2.13. Presidenta y Secretario Cámara de Comercio de Murcia.

2.14. Presidente y Secretaria Cámara de Comercio de Lorca (Murcia).

2.15. Secretario General PSOE Región de Murcia (pendiente confirmación si participan en la Comisión).

2.16. Presidente, Diputada Regional de Vox Región de Murcia y Concejal del Área de Gobierno de Desarrollo Económico, Empresa e Industria del Ayuntamiento de Cartagena (Murcia), de Vox Región de Murcia.

2.16. Alcalde del Ayuntamiento de Molina de Segura (Murcia).

2.17. Secretaria General de UGT Región de Murcia.

2.18. Asociación Plaza Nueva (pendiente confirmación si participan en la Comisión)

2.19. Plataforma en Defensa del Ferrocarril Público de la Provincia de Almería (pendiente confirmación si participan en la Comisión)

2.20. Consejerías de Fomento de la Región de Murcia y Castilla-La Mancha (pendiente de confirmación si participan en la Comisión la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha)

3. Se vienen solicitando entrevistas desde hace varios meses, pendientes de concesión o delegación, si consideran conveniente su integración en esta Comisión, en algún miembro representativo de las siguientes instituciones/entidades:

3.1. Alcalde del Ayuntamiento de Murcia

3.2. Alcaldesa del Ayuntamiento de Cartagena (Murcia)

3.3. Alcalde de Abarán (Murcia)

3.4. Alcalde de Blanca (Murcia)

3.5. Alcaldesa de Calasparra (Murcia)

4. Entrevistas concedidas pendientes de ser realizadas:

4.1 Alcaldesa Ayuntamiento de Fortuna

5. Se ha solicitado entrevista al Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible del Gobierno de España.

6. Se ha enviado el informe a los miembros de la Comisión.

7. Se ha solicitado a los miembros de la Comisión que remitan a Consumur, para adjuntarlo el Informe, carta-aval con el acuerdo del órgano de representación de la institución/entidad correspondiente.





8. Se ha convocado reunión para el día 24 de junio de manera presencial y online para dar conocimiento de modo formal del informe que ya se dispone, así como para hacer traslado del trabajo realizado hasta la fecha, y para valorar las acciones a emprender a partir de entonces.

9. Se ha acordado celebrar rueda de prensa el 25 de junio para dar a conocer a la sociedad, a través de los medios de comunicación, tanto del informe como del conjunto de actuaciones realizadas como futuras.

10. Se continúa concertando entrevistas para sumar nuevos miembros, labor que se cerrará una vez realizado todo el directorio previsto

Nota: Esta memoria tiene su continuidad tras la fecha de su firma y hasta la disolución de la misma por el cumplimiento de los fines y objetivos previstos, o por considerar en un momento dado estéril su continuidad.

En Murcia, a 24 de junio de 2025



