



REUNIÓN CON CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS.

DON JOSÉ RAMÓN DÍEZ DE REVENGA.

25 DE ENERO DE 2021.

10:00 HORAS. SEDE CARM. PALACIO DE AGUIRRE.

CARTAGENA.

qué es la plataforma pro-soterramiento de cartagena:

un lobby vecinal compuesto por las asociaciones de vecinos afectada por la raf de cartagena, es decir los últimos 5,7 kilómetros hasta la estación víctor beltrí. del resto del trazado hasta la conexión con beniel el agente de representación vecinal es la federación de asociación de vecinos de cartagena.

la integran los representantes de las aavv sector estación, los mateos, san ginés, torreciega, virgen de la caridad, josé maría de lapuerta, barrio de peral y un representante de la favcac "fernando garrido".

nace en 2016 ante la inacción del pp para llevar a término el proyecto de traslado de la línea para sacar las mercancías de la ciudad y soterrar la llegada de pasajeros con la modernización de las infraestructuras ferroviarias hasta cartagena.

objetivos:

defensa del interés general de los vecinos de los barrios afectados. apostamos por una modernización de las infraestructuras que saquen las mercancías peligrosas de los núcleos urbanos, incluido alumbres; que conlleven una única plataforma integrando sobre ella la línea de pasajeros desdoblada, para reducir los costes de la misma y reducir su mantenimiento y que tenga su final en la estación víctor beltrí. una terminal que ha de integrar la estación de feve para ser intermodal.

recorrido:

desde su creación hemos trabajado con todas las administraciones para evitar el despilfarro, la imprevisión y la falta de ajuste a los principios de centralidad, modernidad, funcionalidad. sector estación impidió el traslado de la terminal desde la existente, hasta la zona de mandarache. barrio de peral lideró en los 70 y 80 la eliminación del paso a nivel. ahora lucharemos por un trazado de entrada a cartagena que resuelva necesidades y minimice los riesgos.

posicionamiento:

acompañamos una pequeña memoria de nuestras propuestas que prácticamente no han variado desde 2016, a pesar de que se hayan podido materializar a través de distintos trazados. consideramos que dos plataformas, una para pasajeros y otra para mercancías es un doble gasto difícil de recuperar, de echo esta es la propuesta más cara y es la que ha elegido el adif y el ayuntamiento por el mero hecho de ahorrar medio millón de euros para que no caducase una día. repensar la línea era lo que pedíamos hacer dos años los vecinos de cartagena.

rechazamos que el corredor mediterráneo de mercancías, que tenía que estar terminado en el 2016, no sea una prioridad para el actual gobierno y que se pretendan colar otros "diseños" de parte de adif para atender a liderazgos regionales afines. vamos a iniciar movilizaciones contra el retraso que se pretende dar ahora a la línea. ya sea con la excusa de un presunto estudio funcional o cualquier otro reparo administrativo, jurídico o económico.

rechazamos también las decisiones que durante 14 años ha venido tomando el gobierno de la región de murcia postergando el desarrollo del corredor mediterráneo de mercancías con su acceso al puerto de eescombreras y una zona de apoyo logístico en los camachos, como diseño en 2004 adrián ángel viudes, presidente de la autoridad portuaria. único corredor y polo logístico reconocido por la unión europea desde el peit 2005 y modificado en el pitvi 2012 elaborado por la administración popular.

hemos rechazado además propuestas como el traslado de la estación desde la plaza de méxico a la zona de mandarache. liderando, a través de la asociación sector estación, que siguiese donde está hoy. en 2014 impedimos los vecinos que se trasladara.

así mismo rechazamos la repercusión del 25% del coste total de la raf al pueblo de cartagena como viene en el protocolo de 2006, mientras que a murcia se le repercute sólo el 8%. haremos campaña contra ello.

a ello sumamos la demanda de ejecutar uno de los dos trazados analizados como alternativas por el adif en 2018, que son los que conectan por la parte baja con el polígono de los camachos, donde venimos exigiendo la activación de la zona de actividades logísticas.

estación intermodal en víctor beltrí. esta es una exigencia inexcusable. integrar en la terminal del ferrocarril resultante los tráfico de feve y autobuses.

apostamos por el desarrollo de una plataforma única por la que vayan las mercancías, cercanías, media y larga distancia, y ave; desdoblado e una línea para pasajeros y otra para mercancías. y en esta línea exigiremos al ayuntamiento de cartagena que mantenga los corredores ferroviarios previstos en el plan de 2011, ahora declarado nulo.

el trazado elegido para los pasajeros, el actual, si no se soterra totalmente, marginará aún más a tres de los barrios más humildes de cartagena, dejándolos otros 30 años con la herida apantallada limitando sus vidas, unos 25.000 vecinos se verán afectados.

rechazamos frotalmente el retraso intencionado del desarrollo de la zal de los camachos. desde 2010 se han utilizado distintas estrategias para dejarlo atrás, si bien es cierto que siendo joaquín segado presidente del puerto, avanzó administrativamente el proyecto al llegar a un acuerdo con el sepes para la compra del primer suelo para el depósito franco y la terminal de transporte.

cartagena es el cuarto puerto de españa y no va detrás ni de murcia ni de albacete. genera cerca de 2.000 millones de euros al año, y esta es razón suficiente para resolver cualquier duda con celeridad de técnicos, políticos o ciudadanos. su línea de corredor mediterráneo de mercancías con ancho europeo está reconocida desde 2004. no cabe excusa ni análisis de ningún tipo. exigiremos su inmediata ejecución con la posibilidad de que en su plataforma quepa la vía desdoblada de pasajeros.

para nuestras propuestas hemos trabajado con todos los estudios de adif y de la comunidad autónoma, desde el peit de 2005 hasta el pitvi de 2012 , del partido popular, informes del tribunal de cuentas, la declaración de interés regional de la zal de los camachos, el plan general de cartagena y las modificaciones puntuales y los trabajos fin de grado de la upct, todos los estudios sobre el corredor presentados a la unión europea para su incorporación a los fondos de financiación y cuantos documentos han tratado esta infraestructura.

queremos colaborador con las administraciones, y, sólo nos mueve la economía, la racionalidad y la eficiencia del gasto público, de manera que las infraestructuras sean viables desde el punto de vista social.

a este escrito se adjunta:

-el convenio de 2006 que penaliza a cartagena con una mayor repercusión de costes en la raf respecto de murcia, el 25% y el 8% para la capital.

-copia del estudio del adif sobre alternativas de la red arterial ferroviaria de 2018.

-manifiesto de la plataforma pro-soterramiento de cartagena de 2018.

-fundamentos para la elección del trazado de la línea murcia-cartagena.

-declaración institucional del pleno de cartagena del 18 de junio de 2018.

-comparativa cartagena con ciudades del mismo nivel de población o mercancías.

cartagena, 25 de enero de 2021.
portavoz plataforma pro-soterramiento.