

COMPARATIVA CARTAGENA. PASAJEROS.

PEIT 2005.

ÁREAS METROPOLITANAS Y LOS NODOS DE CERCANÍAS.

Todo empieza en 2005 cuando se conjugan como áreas metropolitanas Cartagena-La Unión-La Manga, Murcia-Cartagena o Lorca-Cartagena. Su no concepción como tal le reducen las posibilidades de inversión y las prioridades para Servicios de Cercanías. Solo se incorpora Murcia como Área Metropolitana de primer nivel y no la conjugación de la capital con cualquiera de las otras dos grandes ciudades de su cinturón , Alcantarilla o Molina; y tampoco, con las capitales de Comarca como Lorca o Cartagena. Y a su vez éstas con Águilas o con La Manga con especial intensidad de mayo a setiembre, ésta última. Se quedaron fuera de las Obligaciones de Servicio Público.

Cosa que si hizo Alicante con Elche, Santander con Torrevalega, o Santa Cruz de Tenerife con La Laguna. Lo que les permite Nodos de Cercanías intraprovinciales, comunitarios o insulares.

En éste mismo Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres estaba previsto que hubiera llegado la Alta Velocidad a ls principales ciudades, entre ellas Cartagena y las que vamos a comparar con datos de ADIF y el Ministerio de Fomento.

INVERSIÓN EN RAF PARA AVE. COMPARATIVA DE GASTO.

El AVE podía haber llegado a Cartagena en superficie en 2015 , tras haberse resuelto el paso por Orihuela. El Baipás de Beniel lo habría permitido, y no en 2023 como propone ahora ADIF. Prueba de ello es el interés de que llegara a Alicante cuanto antes para transportar 700.000 pasajeros al año, como han sido los usuarios medios de éste servicio de alta calidad, enfocado al turismo.



ALICANTE



FUENTE ADIF

Llegó en junio de 2013 en superficie con el compromiso de ser una instalación provisional. Aún así se soterró 1.470 metros de vías, el doble de lo proyectado para Cartagena en 2006. Es decir llega prácticamente soterrado, ya que sólo le faltan 700 metros para completar el proyecto de hacerlo subterráneo y también una parte de la Estación. Resumiendo, cuando se habla que el AVE llega a Alicante en superficie los hace sólo en un 20%.

MURCIA

En la comparativa entre el Convenio Murcia Alta Velocidad y Cartagena Alta Velocidad, hay una gran diferencia a la hora de encarar la inversión en la Red Arterial Ferroviaria y es lo que se denomina "Regla de gasto". En el caso de Cartagena no existe a pesar de estar firmados el mismo día y a la misma hora en Madrid por la Ministra de Fomento Magdalena Álvarez, el Presidente de la Región de Murcia, Ramón Luis Valcárcel, y, la Alcaldesa de Cartagena, Pilar Barreiro.

El gasto pasa de los 195 millones iniciales a 330, tras el problema del nivel freático; y en 2018 asciende a 600 millones de euros. Es decir se ha triplicado desde 2006.

Hasta ahora no se ha aclarado quien va a pagar los 300 millones de sobre-coste.



FUENTE ADIF

SANTANDER.



FUENTE ADIF

Torrelavega y Santander tendrán acabadas las actuaciones de integración y soterramiento antes en 2021. La inversión total será de 2.000 millones de euros. Sólo la duplicación de la vía desde la capital Cántabra hasta Torrelavega costará 191 millones.

ORIHUELA.

Al ser de primera generación y punto de obligado paso del Corredor la inversión de su integración y soterramiento ha sido prácticamente sufragada por el Estado. Una situación la de obligado paso en la que también se encuentra las ciudades de la Región como Alcantarilla y Lorca, sin que todavía no se haya

despejado la fórmula de financiación de las obras de la Variante , tras las dudas sobre la propuesta de que sea la Autoridad Portuaria de Cartagena quien financie las de Alcantarilla.



FUENTE ADIF

En un reciente Convenio entre Ayuntamiento y ADIF, los oriolanos sólo tendrán que pagar 998 mil euros de 2.500.000 previstos para el soterramiento en 2015.

L'HOSPITALET-BARCELONA.

Entramos en lo que se llaman hechos diferenciales, o discriminación autorizada a que unos territorios reciban más para los mismos servicios que otros sin tener en cuenta la inversión en función de la renta o población. El AVE en Zamora es un ejemplo claro, de aprovechando que pasa la línea, y sin embargo otros no tienen desdoblada las mercancías y pasajeros en una línea de flujo alto de trenes. En todo caso saber que ADIF, RENFE y Gestor Alta Velocidad en Cataluña va a invertir unos 600 millones de euros en la Estación soterrada y playa de vías de L'Hospitalet de Llobregat, la segunda ciudad en población de Cataluña con 260.000 habitantes cuando está a 5 kilómetros de Barcelona , donde se han construido 2 ESTACIONES: Sants y La Sagrera. Esto puede ser un ejemplo de lo contrario a lo que infraestructura se refiere.

FONDOS UE Y LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR DE PASAJEROS.

Éstos son dos de los ítems de la revolución ferroviaria que se mencionan poco cuando llega la hora de minimizar o recortar inversiones. Es decir la planificación general del Estado hay lugares donde juegan en contra del interés público. En concreto en las redes arteriales ferroviarias de las ciudades como Cartagena y su puerto de combustibles podemos llegar a la paradoja de que por el retraso en su ejecución se acaben los fondos por caducidad, cuyo reparto además no ha sido proporcional.

De otro lado se privatiza el servicio de transporte de viajeros por ferrocarril, entrando los operadores privados en 2020. Queda quince años atrás la planificación del PEIT , donde se buscaban socios como los ayuntamientos y las comunidades autónomas para pagar las obras de infraestructura tales como integración y adecuación de estaciones y terminales a los nuevos anchos y al AVE, en el caso de la Región de Murcia y Cartagena , todavía con ferrocarriles de finales del siglo XIX, mientras que otros iban por la tercera generación de AVE.

Parece entonces que hay que revisar la repercusión de costes para no acabar socializando las pérdidas y privatizando las ganancias. Sobre todo cuando hay patronales capaces de proponer cambios que parten el desarrollo futuro de las ciudades, incluso , renegando de los convenios originales.

Puede pasar que los ciudadanos pidan que se revisen quien paga y quien se va a beneficiar proponiendo fórmulas donde los ayuntamientos sean socios de por vida en el negocio del transporte. Una especie de "landerización" de las ganancias, para mantener la infraestructuras y los impactos que los técnicos no hayan previsto en sus exquisitos diseños.

INVERSIÓN PARA CORREDOR MEDITERRÁNEO DE MERCANCÍAS.

COMPARAMOS BARCELONA Y CARTAGENA. 2º Y 4º DE ESPAÑA.



FUENTE ADIF

El Estado ha invertido 300 millones de euros en la conexión al Corredor Mediterráneo de Mercancías. Dinero de los Presupuestos Generales y Financiación Europea, para 27 kilómetros de vías.

De la conexión al de Cartagena no hay presupuesto del Estado y todo apunta a que tendrá que hacerse con recursos propios de la Autoridad Portuaria de Cartagena, como ha sucedido con la prolongación de la vía férrea convencional hasta el cantil de Escombreras.

Barcelona y Cartagena son dos Puertos de Interés General, segundo y cuarto de España respectivamente. Barcelona recibe dinero del Fondo de Compensación de Puertos del Estado, un disposición de capital para puertos con pérdidas. Se da la paradoja de que Cartagena aporta dinero a ese Fondo, al tener “ganancias”. Con la Ley de Estabilidad de las Administraciones se re-centralizaron las decisiones de inversión, algo que no afecta a Barcelona, que es el primer puerto en recibir inversiones por delante de la primera terminal española que es Algeciras.

Castellón Valencia Norte son 100 kilómetros de vía desdoblada (Ibérico más UIC) con una inversión de más de 300 millones de euros, para 73 kilómetros .

Mientras que en Cartagena se quiere hacer un tercer raíl desde Alicante , pasando por Murcia, un trayecto de 129 kilómetros hasta Escombreras de vía única, con de 250 millones de euros. Se invierte para que haya sólo una vía con tres raíles, para trenes de mercancías de 500 metros, otra de las diferencias es que no será de 750 metros el convoy como en otros puntos del Corredor. Una obra con tercer raíl en un solo carril, que tendría que haber sido inaugurada en junio de 2016. Su retraso permite ahora ampliar la plataforma ahora tal como pide la Plataforma Pro-Soterramiento de Cartagena para que discurra en paralelo la vía de AVE, Cercanías y Media y Larga Distancia con el objeto de atraer el turismo de las Comunidades vecinas a las playas de la Región.

Mercancías peligrosas que en el caso de Tarragona si se han desdoblado en su flujo desde la central nuclear y también del polo petroquímico tarraconense que es de menor flujo que el de Escombreras.