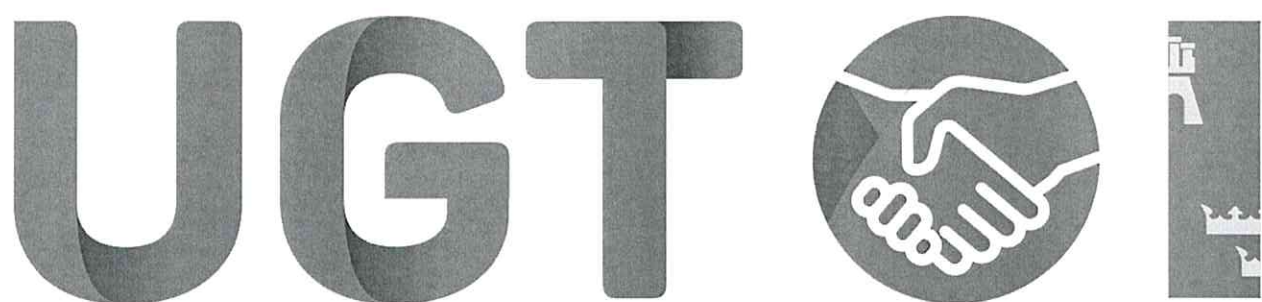


# RESUMEN DE PRENSA



## Región de Murcia

Vicesecretaría general y Secretaría de Comunicación y  
Participación Sindical

Departamento de Comunicación y Redes Sociales

# 14/01/2024

# La modernización de los Cercanías Murcia-Alicante está en el aire y puede retrasarse más

El rechazo en la ciudad vecina a los planes del Ministerio para adaptar la vieja línea, mientras se construye una variante, pasaría factura a la Región

MANUEL BUITRAGO



MURCIA. La Región de Murcia puede ver nuevamente retrasada la modernización de los trenes de Cercanías con Alicante, así como la mejora del tráfico de mercancías por el Corredor Mediterráneo, debido al rechazo social que suscitan en Alicante los planes del Ministerio de Transportes para construir la variante ferroviaria de Torrellano, modernizando al mismo tiempo el trazado actual por la costa de forma provisional. El Ayuntamiento alicantino y diversos colectivos sociales y empresariales de este municipio exigen al Ministerio que ejecute solo las obras de la variante, ya que no se fían de la solución provisional, que consideran innecesaria y gravosa. Esta propuesta dejaría a la Región con los viejos trenes diésel actuales durante muchos años más, a la vez que estrangularía el paso de los mercancías, advierte Francisco García Calvo, ingeniero industrial y asesor del Movimiento QuieroCorredor.

## Una línea con alta demanda

El Ministerio también avisó el año pasado de las consecuencias negativas que habría para la Región si tiene que cambiar sus planes. La línea C1 de Cercanías entre ambas ciudades configura uno de los núcleos ferroviarios con mayor movimiento de España. En el año 2022 se transportaron más de 2,7 millones de viajeros, seis veces más que la demanda actual del AVE entre Murcia y Madrid.

El hecho es que las obras de la variante, que desviaría el trazado por el norte de Alicante para suprimir el actual, que va por la costa, no empezarán antes del año 2026, a lo que habría que sumar el tiempo de ejecución. La consecuencia es que la Región de Murcia tendría que esperar más tiempo para disponer de trenes eléctricos modernos y un servicio de

calidad, subraya García Calvo.

Este experto se pregunta cuándo habrá una línea electrificada de ancho internacional que reconvierta el antiguo trazado entre Murcia y Torrellano, que pasa por Elche y Torrellano. Considera que el Ministerio de Transportes debe actuar de inmediato para modernizar la vía. Sostiene que la adaptación al ancho internacional y el montaje de la catenaria son actuaciones relativamente rápidas, unos dos años de ejecución, en comparación con lo mucho que tardaría la construcción de la variante de Torrellano, que lleva incorporada la futura estación del aeropuerto. Adif deberá decidir en su momento si corta la vía antigua o hace compatible las obras con el paso de trenes.

## García Calvo pide actuar ya

«Primero hay que electrificar y adaptar el tramo que ya existe entre San Isidro, Elche y Alicante; a la Región de Murcia le interesa mucho que el Ministerio acometa rápido esta actuación provisional, ya que de lo contrario tendrá problemas», apostilla García Calvo, quien considera que hay que poner el foco en el triángulo conformado por Monforte del Cid, San Isidro y Alicante, para conformar definitivamente el mapa ferroviario que más interese a la Región para obtener el máximo beneficio del Corredor Mediterráneo.

Recuerda que actualmente hay tres formas de viajar entre Murcia y Alicante: los trenes de alta velocidad; los Avant que utilizan el nuevo trazado, pero no pasan por Elche y Torrellano; y los viejos automotores diésel que circulan por todas las estaciones intermedias con trazado de ancho ibérico.

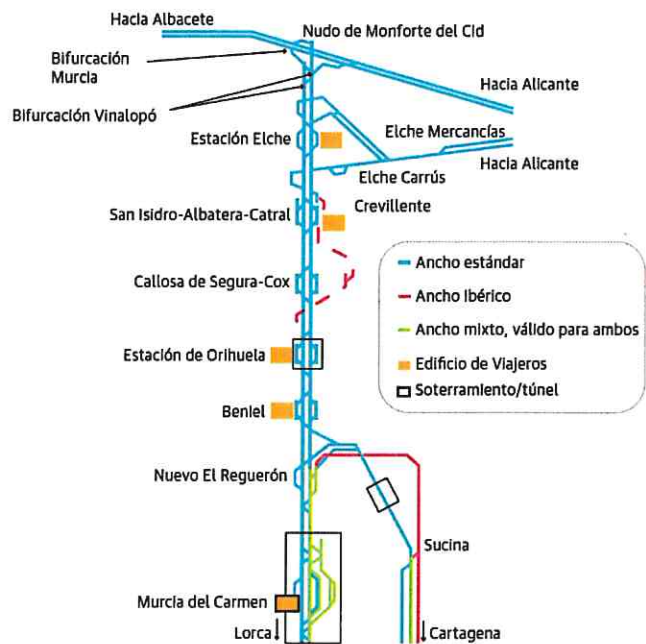
«Las dos primeras dejan sin trenes de Cercanías las estaciones de Elche Carrús y Torrellano. La última, la tradicional, es realmente la de Cercanías y la que hay que adecuar urgentemente para dar un servicio de calidad cuando se tengan los nuevos trenes eléctricos que Renfe tiene contratados y que ya se están construyendo; para ello hay que cambiar el ancho de vía y electrificarla», explica el asesor de QuieroCorredor.

«Hasta que no esté electrificado y adaptado el trazado desde Murcia a Alicante, manteniendo la vía actual o con las modificaciones previstas, seguiremos teniendo los trenes diésel antiguos de Cercanías, y además no podrán

## Variante de Torrellano y modernización de la línea actual



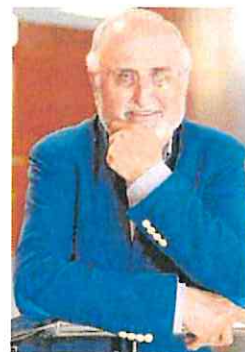
## Configuración final de las vías



Fuente: Geotren

García Calvo, asesor de QuieroCorredor, estima que las obras de la variante no empezarán antes de 2026, con un retraso que no podría soportar la Región

El Ministerio también advirtió de que hay que modernizar la vieja línea para mejorar los Cercanías con Murcia y garantizar el tráfico de mercancías



Francisco García Calvo. LA VERDAD

pasar mercancías desde Murcia, Cartagena y Andalucía hacia la frontera francesa por el Corredor Mediterráneo, pues no existe una vía alternativa para ellas», recalca García Calvo. A su juicio, el Ministerio no debe cambiar de planes por la presión que existe en Alicante.

## Los planes del Ministerio

El Ministerio de Transportes también advirtió de que si no se moderniza el trazado actual por la costa, habrá consecuencias negativas para la Región. Hace justo un año, la anterior secretaria de Estado Isabel Pardo de Vera anunció en Alicante el inicio de los trabajos para licitar el proyecto construc-

## Falta por montar otra vía de alta velocidad hasta Callosa

La modernización de la vieja línea Murcia-Alicante está relacionada con la reapertura del tráfico de viajeros por Cieza, prevista para este año, ya que Adif debe transferir los mercancías para poder actuar en Alicante. Hay otro efecto sobre el trazado de alta velocidad: ahora solo opera una vía AVE entre Murcia y Callosa, ya que la otra sigue con ancho ibérico para los Cercanías y mercancías. Esta debe adaptarse al ancho internacional cuando se modernice el antiguo trazado que va por Elche ciudad, Torrellano y la costa. El diseño final prevé doble vía entre la estación del AVE de Elche y dicha ciudad, y su continuidad hacia Alicante por Torrellano.

tivo de la variante ferroviaria de Torrellano, que sustituirá al actual trazado por la costa, excepto un tramo de acceso al puerto.

El trazado de esta variante, de unos 7,5 km de longitud, bordea el exterior de Alicante, pasa por el barrio de Bacarot, cruza la sierra de Colmenares y elimina el retroceso en San Gabriel. Enlaza con el tramo que dará acceso al aeropuerto. Dicho ramal, con una longitud de unos 5 km, cuenta con un presupuesto de 80 millones de euros y prevé la construcción de una estación bajo la terminal de pasajeros.

Aunque la construcción de la variante de Torrellano implica, a largo plazo, levantar la línea de la costa, Pardo de Vera indicó que el Ministerio ha decidido «electrificar y adaptar a ancho estándar la vía de forma provisional para garantizar el tráfico de mercancías por el Corredor Mediterráneo y la calidad del servicio de Cercanías entre Murcia y Alicante». Recalcó que el Ministerio tiene la idea clara de desmantelar el trazado junto al mar, pero, hasta que se construya la variante, es necesario mantener la línea y mejorarla para que el tráfico de mercancías no se corte en Alicante y puedan seguir hasta Murcia y Almería, y para que el servicio de Cercanías siga operativo. «La mejor solución mientras se construye la variante y haciendo más eficaz y sostenible el transporte de mercancías».

La Región tiene a su favor a la UE, que acaba de incluir entre los proyectos prioritarios de la Red Transeuropea ampliada la modernización del trazado actual por la costa, y no por el interior. Dicha modernización debe estar finalizada antes de 2030.

# Femenino y singular

Por primera vez, dos de las tres primeras autoridades de la Región son mujeres, lo que constata el creciente poder político de este género

JULIÁN MOLLEJO



MURCIA. En el acto inaugural del Año Jubilar de Caravaca, el pasado domingo, el arzobispo de Granada, José María Gil Tamayo, en la referencia protocolaria a las autoridades presentes que hizo en su alocución citó al «presidente» de la Asamblea Regional y al «delegado del Gobierno» de España en la Región de Murcia. Un desliz comprensible, puesto que hasta no hace mucho el género masculino era el habitual en estos cargos.

Sin embargo, desde hace unos días, se da la circunstancia de que, por primera vez en los 45 años de historia de la Comunidad Autónoma, estos dos puestos, que completan con el presidente autónomo, Fernando López Miras, el triunvirato del poder político e institucional de la Región de Murcia es mayoritariamente femenino.

Visitación Martínez preside el Parlamento regional tras las elecciones del pasado año y Mariola Guevara tomó el pasado lunes posesión del cargo de delegada del Ejecutivo central. No es la primera vez que estos cargos los ocupan políticas. Al frente de la Asamblea Regional ya estuvo Rosa Peñalver, y Concepción Sáenz fue la representante de la Moncloa en Murcia en los años noventa, pero la coincidencia de ambos cargos en manos femeninas constituye un hito del progresivo ascenso de



El alcalde de Murcia, José Ballesta; la nueva delegada del Gobierno en la Región, Mariola Guevara; el ministro del Interior, Fernando Grande-Malaska; la presidenta de la Asamblea, Visitación Martínez, y el exdelegado del Gobierno, Francisco Jiménez, el pasado lunes en la toma de posesión de Guevara. GUILLERMO CARRIÓN / AGM

la mujer en la política regional. Un cambio que, a juzgar por sus protagonistas, también se está trasladando a la forma de ver y practicar esa política.

### «Una sensibilidad especial»

Mariola Guevara cree que las mujeres «aportan una sensibilidad especial», que en la práctica se traduce en «una mirada más transformadora», surgida del largo periodo histórico en el que han estado a la sombra y en un segundo plano. «Esa experiencia nos empuja a cambiar las cosas. Representamos la mitad de la población y poseemos un enorme

potencial al que no puede renunciar la sociedad», comenta la delegada del Gobierno.

Cuenta Guevara que, cuando accedió a la alcaldía de Alhama, en 2018, para convertirse en la primera mujer que ocupaba ese puesto, recordó unas palabras de Michelle Bachelet cuando tomó posesión de la Presidencia de Chile: «Si una mujer entra en política, cambia la mujer, pero si entramos muchas mujeres, la que cambia es la política». «Eso es lo que espero yo, que cambiemos la política», agrega.

Para la presidenta de la Asamblea Regional, «la creciente pre-

sencia de la mujer en la política regional responde, sin duda, al ejemplo que los propios políticos debemos dar a toda la sociedad desde las instituciones. Debemos favorecer, impulsar y establecer las condiciones necesarias para que las mujeres estén cada vez más presentes en el escenario político e institucional actual. De esta manera, conseguiremos alcanzar la plena normalización de una situación que todavía hoy sigue siendo noticia: que las mujeres ocupemos puestos de responsabilidad».

Noelia Arroyo, alcaldesa de Cartagena, el mayor municipio de la Región dirigido por una mujer, cree que, aunque es mucho lo conseguido, aún queda por hacer. «Sigue habiendo un techo de cristal y ese es un problema social que debemos resolver entre todos. La gran revolución social del siglo XX fue la igualdad entre hombres y mujeres, pero sigue habiendo resistencia porque han cambiado las leyes, pero no han desaparecido todos los prejuicios», señala.

«Mi mayor preocupación —agrega la regidora cartagenera— es que las chicas y los chicos de las generaciones que vienen detrás no cuiden los avances conseguidos hasta ahora. Vemos entre los jóvenes comportamientos machistas muy preocupantes que debemos vigilar y combatir».

## Casi la mitad son diputadas y están al frente de un tercio de alcaldías

J. M. A.

MURCIA. La presencia de la mujer en la política regional alcanzó las cotas más altas hace un año, al final de la pasada legislatura, cuando ellas superaron por primera vez en número a los hombres en la Asamblea —23 de 45, el 51,1%— y ocupaban el 37,8% de las alcaldías de la Región de Murcia —17 de 45—, el mayor porcentaje de regidoras mu-

nicipales de todas las autonomías.

Tras los comicios locales y autonómicos del pasado mes de mayo, las cifras han bajado algo —hay 21 diputadas (46,6%) y 15 alcaldesas (33%)—, pero siguen siendo altas si se comparan con lo que ocurre en otras latitudes. En el Congreso de los Diputados, por ejemplo, las mujeres representan el 44,3%, y en el Parlamento Europeo, tras las últimas elecciones, en 2019,

eran el 40,7%. En comparación con el resto de parlamentos autonómicos, la Región se encuentra en un punto intermedio —la media nacional es el 47%— entre el hemisferio con más mujeres, como es el gallego, con un 56%, y el que menos, el de Castilla y León, con 37%.

La institución política con menos presencia femenina en la Región es el Gobierno autónomo. Aunque ha habido épocas en las que las consejeras eran mayoría, como ocurrió en 2015 y 2016. En la actualidad, solo tres de los once integrantes del Ejecutivo que preside Fernando López Miras son mujeres.

# «No confío en sanciones para obligar a regresar a las empresas que salieron de Cataluña»

**Antón Costas** Presidente del Consejo Económico y Social de España

Defiende la salud del diálogo social, a pesar de la crisis del SMI, y que economía y sociedad avancen al margen de la polarización política

LUCAS IRIGOYEN



Este ingeniero, de nacimiento gallego, se hizo economista en Barcelona, donde se afincó y aprendió el arte del diálogo del maestro Ernest Lluch, quien dirigió su tesis doctoral. Una habilidad que a Antón Costas le sirve a diario para su cometido al frente del Consejo Económico y Social (CES) de España. Costas, que participará el 24 de enero en un acto en la Universidad de Murcia, vivió también el arranque del proceso independentista lanzado entonces por Artur Mas al frente del Círculo de Empresarios de Barcelona (2013-2016). No cree que las sanciones sirvan para cambiar unas decisiones empresariales para sacar las sedes de allí que, reconoce, «tuvieron una justificación razonable». A pesar de la polarización política, es optimista y reivindica el patrimonio del diálogo social en España convencido de que patronal y sindicatos seguirán desarrollándolo.

—La CEOE ha denunciado esta semana un «chantaje» del Gobierno en la negociación del SMI, que ha terminado por subir un 5%. ¿El diálogo social está en crisis? —Toda negociación incorpora complejidad y tiempo. Hay que tener sosiego y no hacer valoraciones categóricas. Del acuerdo depende un mejor funcionamiento de la economía y de la relación entre sindicatos y organizaciones empresariales.

—¿Cree que este Gobierno está deteriorando el clima hacia las empresas?

—El diálogo social en España es un patrimonio intangible al que damos poco valor. Pero es extraordinario y viene de un comportamiento responsable de las organizaciones sindicales y empresariales que han cosechado una larga lista de acuerdos. Hay que esforzarse por mantenerlo porque es una garantía de progreso.

—¿Tienen razón aquellos que advierten del riesgo sobre la inflación de una subida del salario mínimo?

—Es un temor lógico que manifestan especialmente los bancos centrales. Pero tenemos que aten-



Antón Costas, antes de la entrevista. LUIS ÁNGEL GÓMEZ

der a la evidencia de los datos, que dicen que no hay efectos de los salarios en una segunda vuelta de la inflación. Es más, los precios están cayendo.

—¿Y cómo puede mejorar la productividad la reducción de la jornada laboral?

—Tendrá que ser una tendencia a largo plazo que necesita mucha experimentación en la empresa. Experiencias reiteradas nos darán pistas para desarrollar una regulación pública partiendo del terreno de ese diálogo social.

—¿Recomendaría al Gobierno seguir con la tramitación de las 'autobajas' de tres días?

—No soy capaz de distinguir si es una medida muy a corto plazo para resolver un problema de

congestión hospitalaria. Pero sí tenemos que mejorar la capacidad de la Administración para afrontar estas situaciones. Tampoco sé si provocará un crecimiento artificial de las bajas.

—Pedro Sánchez ha experimentado esta semana la inestabilidad parlamentaria de su Gobierno con la tramitación de los primeros decretos de la legislatura. ¿Cómo puede comprometer esa situación a la gestión?

—La negociación política incorpora momentos de tensión y desacuerdo. Pero si atendemos a la experiencia en España, veo una gran capacidad de acuerdo y creo que en este caso también va a aparecer. No sé entrever dónde surgirá esa ventana, pero lo hará. Nues-

tro país tiene un patrimonio muy, muy fuerte, mucho más que otros, para construir acuerdos.

—¿Le parece acertado forzar el regreso de las empresas que salieron de Cataluña?

—No confío en sanciones para obligar a regresar, para revertir conductas que, en su momento, tuvieron una justificación razonable. En la vida, como dice el refrán, es más eficaz la zanahoria que el palo.

—¿Cree que tras la amnistía y el acuerdo entre PSOE y Junts han mejorado las condiciones para la economía catalana?

—Creo que sobrevaloramos el impacto de la política sobre la dinámica empresarial. En Cataluña hay un gran dinamismo que viene de una cultura de largo aliento. Y si la política no introduce elementos de conflicto muy exagerados, esa dinámica opera. Pero insisto, la economía en el corto plazo tiene cierta autonomía respecto a la vida política.

—¿Y la creciente polarización política no pone en riesgo eso?

—Podría ser, pero no lo está haciendo. El ruido político es independiente de las dinámicas sociales y laborales. Estamos viviendo una etapa donde el número de huelgas y horas pérdidas por conflictos laborales se han reducido de una manera espectacular. Está funcionando la respuesta política a la crisis de la pandemia y de la guerra de Ucrania. Esa receta, diferente a la austeridad de 2008, ha dado confianza en el futuro.

—El nuevo subsidio por desempleo ha intensificado el debate sobre los incentivos para buscar trabajo. ¿Avanza por el camino correcto?

—El problema es que nuestro sistema no distingue, no hace el triaje entre quienes necesitan una prestación para vivir dignamente y quienes precisan un incentivo para buscar empleo. Hay un número importante de personas que necesitan una prestación, pero que no van a volver al mercado de trabajo por diferentes causas y les obligamos a registrarse como demandantes de empleo.

—Defiende que las nuevas tecnologías sirvan para mejorar las capacidades del empleado y no para sustituirlo. ¿De qué estamos más cerca?

—De utilizarlas como sustitución más que como capacitación.

—¿Y qué se puede hacer?

—Tenemos un gran ejemplo en lo que hizo España en los años sesenta. Se automatizó la economía y se hizo compatible con la capacitación de millones de personas del medio rural que se incorporaron a la industria. Ese proceso ahora tiene que ser resultado también del diálogo social.

INFLACIÓN  
«La subida del SMI no provocará un alza de precios, es una evidencia sostenida con datos»

NUEVAS TECNOLOGÍAS  
«Estamos más cerca de usarlas para suprimir empleo en vez de para mejorar capacidades»