

PACTO SOCIAL POR EL FERROCARRIL EN ALBACETE

El ferrocarril ha sido y es fundamental en la vertebración de los territorios y las ciudades desde el siglo XIX y también ha constituido un elemento clave para la prosperidad y bienestar de las personas. Por otro lado, el ferrocarril representa el medio de transporte más sostenible y el cual los gobiernos tienen la obligación de potenciar. Desde la perspectiva social y económica se insta a avanzar en la mejora de las líneas ferroviarias convencionales, ya que son básicas para fijar población y favorecer el desarrollo socioeconómico de los territorios.

La Unión Europea, con sus 24 estados miembros acordaron impulsar el transporte ferroviario, porque es diverso, no es solo para turistas y viajeros, sino también para las empresas y los trasportes de mercancías; es un transporte asequible, cómodo y seguro. Pero sobre todo, porque es verde y sostenible, emite mucho menos CO₂ que los viajes equivalentes por carretera y aire. Representa el 0,4% de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea. El transporte total, por su parte, supone el 25%. Es el único medio de transporte que ha reducido sus emisiones y consumo de energía, al tiempo que utiliza cada vez más fuentes de energías renovables. Por otro lado se ha fijado como objetivo que el transporte de mercancías sea asumido por el transporte ferroviario en un 30% antes del 2030.

En la provincia de Albacete se disponen de distintas líneas de ferrocarril tanto del tipo convencional, como de alta velocidad (AVE), concretamente las siguientes:

Denominación	Tipología	Características
Línea 040 Albacete Los Llanos-Valencia Joaquín Sorolla	AVE	Ancho 1435 mm, Vía doble electrificada a 25 KV
Línea 042 Bifurcación Albacete – Alacant Terminal	AVE	Ancho 1435 mm, Vía doble electrificada a 25 KV
Línea 300 Madrid Chamartin-Valencia Nord	Convencional	Ancho 1668 mm, Vía doble electrificada a 3,3 KV
Línea 308 Albacete-Los Llanos a Cambiador	Convencional	Ancho 1435 mm, Vía única electrificada a 25 KV
Línea 318 Cambiador Albacete-Aguja km 279,4	Convencional	Ancho 1668 mm, Vía única electrificada a 3,3 KV
Línea 320 Chinchilla de Montearagón-Aguja 298,4 a Cartagena (Antigua Chinchilla-Cartagena)	Convencional	Ancho 1668 mm, Vía única sin electrificar
Línea 330 La Encina a Alacant Terminal	Convencional	Ancho 1668 mm, Vía única electrificada a 3,3 KV
Línea 332 La Encina Aguja km 2,963 a Caudete	Convencional	Ancho 1668 mm, Vía única electrificada a 3,3 KV

Indicar que la **Línea 320 Chinchilla de Montearagón-Aguja 298,4 a Cartagena (Antigua Chinchilla-Cartagena)**, tiene un trazado de 210,164 Km de los cuales 80,2 Km transcurren por nuestra provincia. Este trazado tiene un total de ocho estaciones, pero solo permanece abierta la estación de Hellín. Este trazado ferroviario se abrió en 1864, para el tráfico de mercancías y personas, con una gran actividad y demanda social.

Esta línea tiene un trazado de vía única sin electrificar imposibilitando la circulación de otros trenes que no sean los diésels en un trazado con fuertes pendientes, aumentando los tiempos de viajes de los trenes, tanto de viajeros como de mercancías. Por las características del trazado entre estaciones no puede circular más de un tren, y las distancias entre estaciones donde se pueda apartar trenes es bastante importante, todo ello representa elementos que aumentan los tiempos de viaje.

La línea ferroviaria Chinchilla-Cartagena, da servicio a una población de cerca de 700000 habitantes de la región de Murcia y la provincia de Albacete. En nuestra provincia da servicio a unos 70000 habitantes del municipio de Hellín y sus Comarcas (Campos de Hellín y Sierra del Segura), por ello representa un trazado de interés general para estos territorios.

Esta línea constituye una infraestructura de cohesión social estratégica y de primer orden que comunica municipios de Albacete y Murcia.

Por otro lado este trazado ferroviario en su vertiente como transporte de mercancías conecta la refinería de escombreras y el puerto de Cartagena con Murcia, Madrid, Valencia y Albacete.

Este trazado ferroviario tiene un gran potencial logístico en sus dos vertientes, en el transporte ferroviario de viajeros y de mercancías.

Desde febrero de 2022 motivado por las obras de soterramiento del AVE en la capital murciana, el trayecto comprendido entre Albacete, Murcia y Cartagena, con parada en Hellín, se realiza en Autobús. Sólo transita por esa parte del trazado algún tren de mercancías. La previsión de apertura de esa parte del trazado al transporte de viajeros era enero de 2024, pero el retraso de las obras de soterramiento ha impedido la reapertura y mejora de la oferta de circulaciones de trenes para viajeros entre Albacete y Cartagena.

Por otra parte, la línea 300 Madrid-Valencia, tiene una longitud de 497 km, de los cuales transcurren 165 por nuestra provincia, y es común con la de Alicante hasta la estación de la Encina, donde comienza la 330. Este trazado empezó a funcionar hasta Albacete en 1855, en 1858 a Valencia. Fue el inicio de las Líneas Ferroviarias

de Largo Recorrido en nuestro país, tanto para trenes de mercancías como de viajeros y supuso para nuestra ciudad el comienzo de su desarrollo económico. Albacete pasó de contar con 12100 habitantes cuando llegó el tren, a los 21.500 treinta años después. Y paulatinamente ha seguido creciendo hasta los 177000 censados actualmente. También fue el auge de nuestra industria, especialmente la cuchillería.

Esta línea consta de vía doble electrificada, apta para velocidades de 160 km/h, de ellos, 115 son aptos para velocidades de 200 km/h, a los que hay que sumar otros 85 km, que entrarán próximamente en servicio cuando finalicen las obras del tercer carril del Corredor Mediterráneo.

Hasta marzo del 2020, circulaban entre Albacete y Valencia, 5 trenes diarios por sentido. Una vez fueron eliminadas las restricciones de movilidad, generadas por el estado de alarma establecido durante la pandemia, dichos servicios pasaron a 3. En estos momentos no es posible ir de Albacete a Valencia en tren por la tarde, cualquier día de la semana, que no sea viernes o domingo, a pesar de la gran demanda existente, como se puede comprobar en el estudio piloto de movilidad elaborado por el INE, utilizando nuevas tecnologías. En el año 2010, circulaban entre Albacete y Valencia 13 trenes diarios por sentido, dando una cifra de más de 200.000 viajeros entre ambas ciudades.

Los Agentes Sociales de la Provincia de Albacete, UGT, CCOO y FEDA, acuerdan realizar lo siguiente, en defensa y promoción del ferrocarril en la provincia de Albacete.

ACUERDO

PRIMERO.- Instar al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España y ADIF, la reapertura inmediata de la línea Chinchilla-Cartagena al tráfico ferroviario de viajeros.

SEGUNDO.- Instar al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España y ADIF, la modernización de la línea Chinchilla-Cartagena. Electrificación de todo el trazado, instalación de nuevos sistemas de control de circulación automático y banalizado, con cantones entre estaciones de forma que se aumente la capacidad de tráfico ferroviario, quedando este trazado apto para el tráfico mixto de mercancías y viajeros. Y que se puedan alcanzar por los trenes velocidades de 200 km/h sobre la base de la vía de ancho ibérico actualmente en servicio con la supresión total de los pasos a nivel, así como el vallado de todo el recorrido. Estas mejoras deben servir para establecer un servicio ferroviario de conexión y vertebración de todas las localidades que se sitúan en este eje de comunicaciones y sobre todo, pedimos iniciar con carácter inmediato los trámites necesarios para la reconversión de esta línea en una vía de altas prestaciones, electrificada y de alta velocidad.

TERCERO.- Instar al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España y RENFE OPERADORA, incluya la línea 320 Chinchilla-Cartagena entre las Obligaciones de Servicio Público, así como la inclusión de esta línea en la Red Básica Transeuropea.

CUARTO.- Instar al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España y RENFE OPERADORA, el establecer trenes regionales que unan Albacete y Murcia, con parada en las estaciones intermedias y con una periodicidad suficiente que mejore el servicio y facilite los enlaces en las estaciones de referencia con los trenes de Media y Larga Distancia.

QUINTO.- La creación de una mesa de trabajo permanente para el estudio y definición de propuestas en materia de comunicaciones ferroviarias dirigidas a completar las necesidades de Albacete y Provincia.

SEXTO.- Instar al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España y ADIF, a mantener la operatividad de la estación de trenes de Hellín, que debe seguir siendo una infraestructura clave en el tráfico ferroviario entre Albacete y Murcia.

SEPTIMO.- Instar al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España y ADIF, a la apertura de las estaciones de Tobarra y Pozo Cañada para el tráfico de viajeros.

OCTAVO.- Instar al Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible de España y RENFE OPERADORA para la puesta en circulación entre Albacete y Valencia eliminados durante la pandemia. El Intercity que salía de Valencia a primera hora de la mañana (6:00h) con dirección a Albacete (8:10 h) y Madrid Chamartin (10:40 h) por vía convencional, y su regreso de Madrid a las 17:30 h, con paso por nuestra ciudad a las 20:00 h, con las paradas, en nuestra provincia, de Almansa, La Roda y Villarrobledo. Así como el Media Distancia con salida de Albacete a las 16:50 y regreso de Valencia a las 20:25 h, todos los días.

NOVENO.- El pacto social por el ferrocarril de la provincia de Albacete creado e impulsado por los agentes sociales, esta abierto a la incorporación de instituciones locales, provinciales y regionales, con el objetivo de hacer frente común en la defensa de los intereses de nuestra tierra en materia de comunicaciones ferroviarias.