

**ENTREVISTA**  
**JOSÉ MUELAS:**  
**«LA JUSTICIA ES**  
**PARA EL DE LOS**  
**MELONES; ÉSE,**  
**A LA CÁRCEL Y**  
**LO QUE HAGA**  
**FALTA» P22-23**

**TECNOLOGÍA**  
**LAS 'GOOGLE**  
**GLASS 2'**  
**ESTARÁN A LA**  
**VENTA EN**  
**VERANO Y**  
**COSTARÁN UNOS**  
**370 EUROS P24**



## UN AVE MUY APROVECHADO

Imagen de la entrada del AVE procedente de Alicante a la sierra de Callosa, en la Vega Baja. :: ALBERTO ARAGÓN

**El complejo trazado entre Murcia y Elche será más usado por los cercanías que por los AVE; estará concurrido en horas punta porque la separación entre trenes puede ser de cinco minutos**

**E**l AVE que está por llegar tendrá una doble cara: un trazado intrincado entre Murcia y Elche que no permitirá velocidades superiores a los 220 kilómetros por hora, y otro tramo más veloz para llegar hasta Madrid. Hubo que realizar tres diseños a causa de las numerosas alegaciones presentadas por los propietarios de terrenos, ayuntamientos y organismos públicos. Pese a tratarse de una planicie, la construcción de la línea de alta velocidad por la Vega Baja está plagada de un sinfín de estructuras a causa de las exigencias medioambientales, el denso entramado agrícola y social, los caminos y canalizaciones de servicios y los drenajes para evitar el efecto barrera y el riesgo de inundaciones.

Los gobiernos de Murcia y Valen-

### INFORME

**MANUEL BUITRAGO**

✉ mbuitrago@laverdad.es



cia tuvieron que negociar sobre varios trazados, con los consejeros José Ramón Bustillo y Joaquín Bascuñana a un lado de la mesa, y José Ramón García Antón al otro. Prevalció el que menos impacto causaba en la provincia de Alicante, toda vez que se había rechazado la opción norte que discurría en paralelo a la autovía A7 y que contemplaba una nueva estación en Nueva Condomina. El Ayuntamiento de Murcia y el Gobierno regional optaron por mantener la estación de El Carmen porque había problemas para darle continui-

dad a la línea hasta Cartagena, según el estudio informativo.

La Vega Baja no es Galicia, aunque el coste medio de cada kilómetro será de 27 millones de euros. El tramo Monforte-Murcia tiene un presupuesto de 1.300 millones, de los que se habían ejecutado 800 antes del verano. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) asegura que hay dinero para terminar las obras de la plataforma y licitar el resto de contratos (vías, electrificación y señalización), aunque el Ministerio de Hacienda ha puesto freno a la entrada de financiación privada.

Pesa a su limitaciones, en este tramo se aprovechará hasta el último tornillo. Se habla mucho del servicio AVE, pero no hay que perder de vista que los principales usuarios serán los viajeros de los 50 trenes de cercanías que enlazan a diario Murcia y Ali-

cante, ya que utilizarán el tronco de alta velocidad y la posterior bifurcación hacia Elche-ciudad y Torrellano. Son 12.000 viajeros diarios frente a los 1.400 que se mueven entre Cartagena y Madrid. El precio del billete se encarecerá, como ha ocurrido en otras regiones, al disponer de unidades más modernas con tracción eléctrica. Dado que el nuevo trazado de doble vía electrificada de ancho europeo será compartido por todo tipo de trenes de viajeros, la línea puede tener tanto tráfico como el Paseo de la Castellana en hora punta, valga la hipérbole. El intervalo de seguridad entre trenes será de cinco minutos en el caso más desfavorable. Otro dato que a veces se olvida: el AVE por Elche resuelve al mismo tiempo las comunicaciones con Madrid y el norte, y con el Corredor Mediterráneo y Francia. ➤