



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES

Año 1986

I Legislatura

Número 110

PLENO DE LA ASAMBLEA REGIONAL
CELEBRADO EL DÍA 6 DE NOVIEMBRE DE 1986

ORDEN DEL DÍA

I. Debate, conforme a lo previsto en el artículo 144 del Reglamento de la Cámara, del avance del Plan Regional de Carreteras.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 17'40 horas.	
Debate del avance del Plan Regional de Carreteras, remitido por el Consejo de Gobierno.	
Interviene, en primer lugar, el Consejo de Política Territorial y Obras Públicas, Sr. Fuentes Zorita	3
En el turno general de intervenciones, hacen uso de la palabra:	
El Sr. Ríos Martínez, del Grupo Parlamentario Mixto	6
El Sr. Sanvicente Callejo, del Grupo Parlamentario Popular	9
El Sr. Romero Gaspar, del Grupo Parlamentario Socialista	12
Nueva intervención del Sr. Fuentes Zorita, en nombre del Consejo de Gobierno	14
Habilitado un turno de fijación de posiciones participan:	
El Sr. Ríos Martínez	19
Consejero	22
El Sr. Sanvicente Callejo	24
Consejero	25
El Sr. Romero Gaspar	26
El Sr. Sanvicente Callejo interviene para hacer una rectificación	27
Llegada la sesión a este punto, se suspende durante 30 minutos	27
Reanudada la misma, se abre el turno de exposición de las distintas propuestas	27
Intervienen en dicho turno:	
El Sr. Ríos Martínez	27
El Sr. Sanvicente Callejo	29
El Sr. Romero Gaspar	30
Se habilita un nuevo turno general de intervenciones, participando:	
El Sr. Ríos Martínez	32
El Sr. Sanvicente Callejo	32
El Sr. Romero Gaspar	33
Tras dicho turno, se suspende la sesión por 5 minutos	34
Reanudada la misma, se procede a la votación de las propuestas de resolución	34

En primer lugar, se someten a votación las propuestas del Grupo Parlamentario Socialista:	
Propuesta de resolución nº 1.	
Aprobada por 14 votos a favor, 3 en contra y 6 abstenciones	34
Propuesta de resolución nº 2.	
Aprobada por 18 votos a favor y 5 en contra	34
Propuesta de resolución nº 3.	
Aprobada por asentimiento	35
Propuesta de resolución nº 4.	
Aprobada por asentimiento	35
Propuesta de resolución nº 5.	
Aprobada por 14 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención	35
Propuesta de resolución nº 6.	
Es aprobada por asentimiento	35
Propuesta de resolución nº 7.	
Aprobada por asentimiento	36
Propuesta de resolución nº 8.	
Aprobada por asentimiento	36
A continuación, se procede a votar las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Popular:	
Propuesta de resolución nº 4.	
Rechazada por 5 votos a favor y 18 en contra	36
Propuesta de resolución nº 10.	
Rechazada por 5 votos a favor, 14 en contra y 4 abstenciones	37
Seguidamente se efectúa la votación de las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Mixto:	
Propuesta de resolución nº 3.	
Rechazada por 4 votos a favor, 14 en contra y 5 abstenciones	37
Propuesta de resolución nº 4.	
Rechazada por 4 votos a favor, 14 en contra y 5 abstenciones	37
Propuesta de resolución nº 6.	
Es rechazada por 4 votos a favor, 14 en contra y 5 abstenciones	37
Finalizada la votación, interviene el Sr. Ríos Martínez, del Grupo Parlamentario Mixto .	37
Se levanta la sesión a las 22'20 horas.	

Sr. PRESIDENTE: (Sr. RUIPEREZ)

Ocupen sus escaños.

Sres. ordenanzas, por favor, cierren ustedes las puertas.

Señorías, se abre la sesión.

Debatimos el avance del Plan Regional de Carreteras remitido por el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia.

El Sr. Consejero tiene la palabra.

Sr. CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS:

Sr. Presidente, Sres. Diputados:

Constituye para mí un honor al tiempo que una gran satisfacción tener la oportunidad de presentar ante esta Asamblea, ante la representación genuina y democrática del pueblo de la Región de Murcia el Plan de Carreteras que ha elaborado la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas y aprobado el Consejo de Gobierno el pasado día 15 de mayo.

Es un honor porque éste es el primer plan integral de carreteras que se elabora en nuestra Región y porque este plan se ha realizado dentro de un sistema de libertades democrático y porque las circunstancias han querido que me correspondiera a mí la responsabilidad de dirigirlo, en cumplimiento del compromiso electoral que el Partido Socialista Obrero Español adquirió ante nuestro pueblo en los comicios de 1983.

Hoy, señorías, comparezco tratando de huir de jactancias vanas pero con la legítima satisfacción, no sólo de quien considera que ha cumplido con su deber sino también de quien sabe que este plan significa algo más que un documento técnico mejor o peor elaborado.

Este plan significa, entre otras cosas, introducir la previsión razonada en un área importante de inversiones pero significa también abrir una ventana a la esperanza en una región que durante generaciones ha padecido una de las peores redes viarias de España a mitad de camino entre la marginación centralista y la incapacidad de sus propios dirigentes.

Nos hemos planteado el reto de trabajar con rigor y seriedad, de ser sensibles a las demandas sociales pero sin ceder antes las presiones guiadas por intereses minoritarios.

El Plan General de Carreteras, como digo en la presentación del documento de síntesis que se envió a sus señorías, constituye la expresión de una voluntad de Gobierno que apuesta por la modernización y la esperanza y es un esfuerzo por desterrar la improvisación y la discrecionalidad, cuando no la arbitrariedad de un tema tan encardinado en la actividad económica de la Región y de tanta importancia a la hora de acometer cualquier proyecto de equilibrio intercomarcal para la misma como es el de las carreteras.

Pero es que, además, la planificación debe constituir un objetivo en sí misma dentro de una Consejería cuyo primer apellido es «Política Territorial» ya a través de la cual se canalizan gran parte de las inversiones de la Comunidad Autónoma. Porque sin planificación ni es posible el encaje adecuado en la política económica, ni es posible la necesaria transparencia y objetivación de criterios consustancial a un régimen democrático.

No es, por consiguiente, mera causalidad que esta Consejería esté empeñada en la elaboración de distintos planes, alguno de los cuales, como es el caso del de saneamiento integral y recuperación del río Segura, ya son conocidos por la Cámara. Es que, vuelvo a repetir, lo considero un objetivo político de primera magnitud, no desde una visión tecnocrática sino por cuanto significa de salto cualitativo en la forma de entender la gestión de la cosa pública, en claro contraste con cuanto hemos conocido hasta épocas bien recientes.

El Plan Regional de Carreteras inicia su andadura a mediados de 1984 conscientes como éramos de que teníamos que forzarnos por sacar un rendimiento óptimo a unos recursos económicos materiales y personales muy escasos y, tratándonos de adelantar en la resolución de los múltiples problemas que previsiblemente iba a acarrear el traspaso de competencias del Estado que se materializaría tras la publicación del correspondiente Real Decreto en el Boletín Oficial del Estado del 6 de septiembre de 1984 y que en la práctica vendría casi a duplicar la red de carreteras procedentes de la Diputación que veníamos administrando con anterioridad.

En efecto, de 1684 kilómetros que formaban la red administrada por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se nos transfirieron 1.330 kilómetros, es decir, un 79% de la antigua red estatal, con lo que la red que en la actualidad administra la Comunidad Autónoma se aproxima a los 3.000 kilómetros, exactamente 2.938'8 kilómetros.

Los problemas de esta red, si es que tal calificativo lo podemos emplear con propiedad, son muchos co-

mo consecuencia de su variada procedencia, de la ausencia total de planificación previa y de unas inversiones tan escasas que habría que calificar de milagroso el trabajo de los hombres encargados de su gestión y su conservación. Baste señalar que casi las tres cuartas partes tenían una anchura de calzada inferior a seis metros, es decir, que no se pueden cruzar sin peligro dos vehículos pesados y que apenas el 1% de la longitud total tenía más de nueve metros de anchura de calzada; el 80% tenían por pavimento un tratamiento superficial y no llegaban al 20% las dotadas de aglomerado asfáltico, mientras aún quedaban casi cien kilómetros sin ningún tipo de pavimentación. Además, en 1984 sólo el 10% de nuestra red se calificaba como en buen estado frente a un doble, es decir, a un 20 % calificado en mal estado y un 70% en regular estado. Unido a estas características aparecían unos trazados anticuados, con rasantes de escasa continuidad, curvas de radio reducido, multitud de estrechamientos en obras de fábrica y una cantidad innumerable de badenes que eternizan los trayectos y llegan a convertir algunos itinerarios en verdaderos suplicios para los usuarios de estas carreteras. Como colofón, baste añadir que en el 60 % de la red estaba consecuentemente prohibida la circulación de vehículos de más de 16 toneladas de peso total, y ello en una región que, como provincia, es la sexta de España en cuanto a número de vehículos pesados y cuya base económica por ser agraria está extendida a la práctica totalidad del territorio.

Esta es, en un resumen casi telegráfico, la realidad de la que partimos y cuya modificación sustancial es obvio que resulte imposible sin una planificación adecuada y sin una voluntad cierta de movilizar recursos técnicos y financieros, absolutamente imprescindibles.

La cruda realidad a la que me he referido aconsejó acelerar los trabajos del plan y elaborar un avance que aprobado por el Gobierno regional en febrero de 1985 fue remitido a la Cámara el día 25 de marzo del mismo año y permitió al mismo tiempo abrir una vía de participación institucional en la elaboración del plan y determinar un programa de actuaciones urgentes a desarrollar en tanto no se producía la aprobación definitiva del mismo. Este programa de actuaciones urgentes nos ha permitido trabajar con resultados verdaderamente positivos, tanto en 1985 como en 1986, manteniendo la coherencia con los criterios y objetivos finales del plan, los cuales me gustaría poder explicar a la Cámara de una forma breve, clara y concisa.

Deseamos organizar sobre nuestro territorio una auténtica malla de comunicaciones, de tal forma, que a través de nuestras carreteras todas las comarcas puedan acceder a las principales vías de tránsito interna-

cional, mejorando asimismo su interconexión, esto es, con una voluntad clara de corrección de los desequilibrios territoriales existentes tanto hacia afuera como en el interior de la propia Región; queremos garantizar unos accesos adecuados a nuestras principales terminales de transporte tales como aeropuertos, puertos y estaciones de ferrocarril, así como a las áreas y polígonos industriales; queremos mejorar la accesibilidad de nuestra franja costera cuyo indudable potencial turístico encuentra actualmente freno en las deficientes comunicaciones que aún persisten; queremos dotar a nuestra red de carreteras del grado de adecuación necesario a las demandas que plantea el desarrollo agrícola surgido al amparo del Trasvase y del aprovechamiento de nuestros propios recursos hidráulicos; queremos mejorar la comunicación con las regiones limítrofes, coordinando con ellas y con la Administración central nuestras actuaciones en materia de carreteras; queremos, en suma, dotar a esta región de las carreteras que necesita y sus habitantes se merecen tras demasiados años de frustración y de rabia contenida; queremos subirnos, en definitiva, al tren del progreso que la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea hace pasar por nuestra puerta y cuya pérdida es seguro que los murcianos no nos iban a perdonar.

Para ello, hemos de hacer un esfuerzo muy importante y, para ello propone el plan objetivos ambiciosos que, en absoluto, son inalcanzables. Supone actuaciones de mejora sustancial en más de 2.000 kilómetros de la red, con una inversión que se ha cifrado en 22.000 millones de pesetas. Esta inversión se va a llevar a cabo mediante la ejecución de cuatro programas, uno de los cuales, el referido a seguridad vial quedará implicado en los otros tres restantes, que son : el de acondicionamiento, mejora y creación de infraestructura, con una inversión prevista de 14.400 millones de pesetas; el de actuación en medio urbano, con una inversión de 1.800 millones y, el de reposición y conservación que alcanzará los 5.800 millones de pesetas.

A través de la ejecución del plan, la red regional de carreteras quedará estructurada en cuatro niveles denominados respectivamente: red básica, o primer nivel, con 476 kilómetros; red complementaria o de segundo nivel, con 773'9 kilómetros; red comarcal o de tercer nivel, con 1.038'8 kilómetros y, el cuarto nivel o red local, con 650'1 kilómetros; en total, por tanto, serán 3.048'8 kilómetros, es decir, 110 kilómetros más que en la actualidad porque está prevista la incorporación a la red regional de algunas carreteras como las construidas, algunas de las construidas por el IRYDA o de otros organismos que servirán par completar mallas o resolver otros problemas de accesibilidad que existen todavía con la red actual.

El primer nivel, o sea, la denominada red regional básica estará constituido por carreteras con una anchura de las denominadas «siete diez», es decir, siete metros de calzada y diez de plataforma, con dos arcones de metro y medio de anchura cada uno, todos ellos dotados de pavimento de aglomerado asfáltico.

El segundo nivel se caracterizará por una sección «siete nueve» o «seis ocho» según se trate de un terreno llano-ondulado o de un terreno accidentado, variando la calidad del pavimento y del tratamiento de los arcones según la intensidad del tráfico.

En la red comarcal la anchura de la calzada será de seis metros y la de los arcones estará en función de la tipología del terreno.

En cuanto a la red local o de cuarto nivel están previstos trabajos de conservación, así como de eliminación de puntos peligrosos.

Como quiera que éstas, como el resto de las normas técnicas que el plan establece tienen carácter de mínimos, al final del plan resultará que unos 2.300 kilómetros de la red, es decir, un 80 % tendrán un ancho de calzada igual o superior a seis metros, es decir, se habrá invertido justamente la situación de la que partimos. Se reducirán a cero los kilómetros sin asfaltar y se habrá eliminado la limitación de tonelaje en más de la mitad de la red; se habrán eliminado también las travesías más conflictivas, suprimidos los pasos a nivel con el ferrocarril y se habrá conseguido un nivel aceptable de seguridad vial mediante la eliminación de puntos negros y el establecimiento de una señalización y de unos elementos de protección acorde con los medios técnicos de que ya se dispone en la actualidad.

El plan así definido se encardina en la política económica del Gobierno regional pero la trasciende en cuanto constituye un instrumento de política territorial de enorme importancia, cosa que en su momento nos ayudó a seguir una vía de participación a lo largo de la ejecución de los trabajos que fue seguida activamente por Cámaras de Comercio, organizaciones empresariales, sindicales y profesionales y, muy fundamentalmente, por parte de los ayuntamientos que manifestaron su opinión a través de cuestionarios que les fueron enviados al efecto, en una participación tan numerosa que superó el 80% de los de nuestra Región.

A pesar de todo, este plan no se presenta como un documento cerrado porque toda planificación rígida está destinada a su incumplimiento y consiguiente fracaso. La experiencia se ha encargado de demostrar repetidas veces que así es. Al contrario, el propio plan propone actuaciones que lo complementan, lo desarro-

llan y, en definitiva, permitirán su adaptación a una realidad cambiante como corresponde a una región con la vitalidad de la nuestra.

Hemos tratado, de todas formas, de aproximarnos lo más posible a la raíz y la esencia de los problemas y hemos desarrollado una buena cantidad de estudios e investigaciones, igual que hemos tratado de aprovechar otros ya existentes, alguno de la envergadura del estudio de reconocimiento territorial de la Región o del plan director de transportes o como las previsiones generales del Programa de Desarrollo Regional, por citar unos pocos.

Considero honestamente que se ha desarrollado un trabajo arduo del que, desgraciadamente, existen pocos precedentes en la Región; por ello, me van a permitir que muestre públicamente mi agradecimiento a todos aquellos que desde dentro y desde fuera de la Consejería han colaborado para que el plan sea hoy una realidad y con todo ello, quiero sencillamente hacerles justicia. Pero, como quiera que al mismo tiempo de que este trabajo no se ha descuidado la labor diaria en los paneles que han podido observar sus señorías en la exposición se contemplan los programas de inversión y de conservación realizados a lo largo de los años 85 y 86, ese agradecimiento es doble para todo el personal de carreteras, desde su Director Regional hasta el más alejado de nuestros camineros.

Finalmente, quiero terminar casi como empecé esta intervención, poniendo de manifiesto mi firme convencimiento de que planificar es una cuestión de establecer previsiones, hoy en día casi imprescindible ante la complejidad de la sociedad actual, pero en el caso del Gobierno del que me honro en formar parte es algo más, es una cuestión de coherencia ideológica y por ello no debe sorprender un cierto apasionamiento que se me haya podido escapar a lo largo de esta exposición que ahora acabo. Aunque también debo decirles que estoy convencido de que el Plan Regional de Carreteras va a salir mejorado y, consiguientemente, reforzado merced al pronunciamiento de la Cámara, cuyo respaldo espero porque estoy seguro de que sus señorías saben perfectamente que el problema de nuestras comunicaciones por carretera, como ocurre con el Tránsito y con algunos más, es de esos problemas que los murcianos debemos acometer con cuantas menos fisuras mejor.

Muchas gracias, Sres. Diputados. Muchas gracias, Sr. Presidente.

Sr. PRESIDENTE: (Sr. RUIPEREZ)

Gracias, Sr. Consejero.

Siguiendo el orden así acordado en la Junta de Portavoces, cumple ahora el turno de intervención al Grupo Mixto durante quince minutos. Durante diez minutos, perdón.

D. Pedro Antonio Ríos, tiene palabra.

Sr. RÍOS MARTINEZ:

Sr. Presidente, Señorías:

Es verdad que, por primera, vez nos encontramos en esta Cámara debatiendo un proyecto concreto para, a través del debate que el Reglamento prevé en su artículo 144, poder pronunciarnos la Cámara apoyando o modificando lo que hasta ahora es el resorte que el Gobierno ha utilizado tras un estudio. Yo tengo que reconocer que el libro que a nosotros se nos ha entregado como último documento, porque primero en el 84 se hizo un pequeño documento grapado, es un documento de investigación y exploración exhaustivo, tengo que reconocerlo y parto de ello.

Pero a mí me gustaría hacer unas previas consideraciones a la intervención del Sr. Consejero desde lo que significa mi posición personal, muy distinta y distante de él, en el sentido de que él es un técnico en la materia que lo domina profesional y políticamente quizá mejor que yo, quizá y sin quizá. Por eso, mi posición va a ser desde una discusión más bien de ciudadano de la calle, o político de la calle, no con el dominio que el Sr. Consejero tiene del tema.

Pero me gustaría hacer esa consideración primera a lo que decía de solemnidad en este acto, y es verdad que al Sr. Consejero yo le he notado hoy solemne en su intervención, pero permítame el Sr. Consejero que le diga que este Plan Regional de Carreteras ha sido dado a conocer antes que a esta Cámara en otros sitios; por eso, toda su primera parte en donde se hacía referencia a la importancia y el papel de los representantes del pueblo, pues quizá pierda un poco en cuanto a la evolución, no sé si por lo que el Sr. Consejero ha hecho, creo que no, sino por la evolución de la propia Cámara, pero lo cierto es que tanto la información, trípticos, como aparición en los medios de comunicación ha sido previo, como tal Plan Regional de Carreteras, al debate en esta Cámara, por tanto, como acuerdo del Consejo de Gobierno.

Y segundo, me va a permitir el Sr. Consejero que cuando ha dicho el tema de la coherencia ideológica, me permita decir que en un plan de esta índole hay que superar el tema de la coherencia ideológica para pasar a una coherencia más amplia que solamente la ideoló-

gica porque podríamos encontrar con precisiones no muy acopladas a la propia realidad.

A mí me parece un avance importante; yo, en la parte de resoluciones, y después del debate, haré las propuestas pertinentes en cuanto a concreción y mejora, si así se entiende, de algunas precisiones del mismo, pero a mí me hubiese gustado estar hoy discutiendo aquí más que un plan regional de carreteras un plan regional de comunicaciones porque, permítame el Sr. Consejero, decirle que un plan regional de carreteras entendido en la filosofía que marca el propio documento, entendiendo el transporte como una pieza básica, o la comunicación como una pieza básica de lo que significa el ordenamiento socioeconómico de nuestra Región debiéramos de haberlo analizado en lo que significa el aborde de la solución del problema transporte de ferrocarril-transporte de carretera conjuntamente en un plan regional de comunicaciones. Digo que esto hubiese sido más amplio para saber de qué forma vamos a complementar cada una de las vertientes que aquí se hace, con mucha precisión, por cierto, en el análisis de la incidencia medioambiental, porque se hace un estudio, incluso, del ecosistema de la región, de los parques naturales y su proyección hacia la propia región, de la propia realidad productiva en cada una de las comarcas, se precisa comarca a comarca un análisis exhaustivo de la red de carreteras, digo que me hubiese gustado analizarlo en su conjunto.

Pero yo entiendo que antes de tener ese plan hay que tener planes concretos por cada una de las partes y éste es uno de esos pilares y en lo sucesivo, podremos entrar en un análisis más profundo.

A mí me hubiese gustado también conocer, como aquí se da, la conexión de este Plan Regional de Carreteras con lo que pudiéramos llamar actuación coordinada de toda la Administración. En suma, hay un Plan Nacional de Carreteras, o un Plan General de Carreteras, y debe haber una actuación o planes de cada una de las comunidades autónomas y de otros entes que no son la Comunidad Autónoma para coordinarse en el esfuerzo. Digo esto porque parte de nuestra red básica, y después, en la parte resolutive haré referencia, yo creo que nos afecta fundamentalmente a lo que hoy en día significa o se clarifica como red regional básica de primer nivel. Ejemplo: lo que pudiéramos llamar carretera comarcal 330, en su conexión con la comarcal 3314 que une la carretera que viene de Huesca, tradicionalmente, y lo dice el propio documento, «tradicionalmente, comunicación Andalucía-Murcia-Valencia», tiene que tener en su actuación de prioridades en los próximos diez años junto a actuaciones de la Comunidad valenciana, junto las actuaciones de la Comunidad andaluza, entendiéndolo como prioritario.

Hay otra vertiente que yo creo que deberíamos plantearnos, y si de verdad la definición de red nacional es la más coherente o, si la evolución de las transferencias, incluyendo la propia financiación, que el Sr. Consejero no ha hecho referencia en un acto de buena voluntad de los que aquí, en esta Cámara, siempre han caracterizado a este Diputado, se me ha dicho que pienso más con la manera, con la utopía, con los deseos que con la realidad concreta, en este caso concreto quiero hacer referencia a esa evolución de transferencias y a la financiación de las inversiones, porque el Sr. Consejero parte de una evolución de las inversiones del Estado definidas en el Plan General de Carreteras y de una inversión que puede hacer frente nuestra Comunidad como voluntad para los próximos diez años en colaboración, indudablemente, con la financiación que el Estado nos va dando, a través de inversiones regionalizadas o a través del Fondo de Compensación. Sabe que la evolución del Fondo de Compensación en esta vertiente va en reducción progresiva, el año pasado hubieron unos dineros, el Sr. Consejero sabe cuáles fueron, este año se cifra en cuatrocientos y pico millones, aunque pasa la participación de la Consejería de Política Territorial a mil seiscientos en el Fondo de Compensación pero ahí va metido toda una serie de actuaciones, desde saneamiento del río, en fin, toda una serie de actuaciones distintas.

Es por ello que la realidad de red nacional deberíamos definirla a la misma vez que definimos nuestra red regional básica. Por ejemplo, ¿por qué se mantiene como red nacional básica la carretera que une una nacional como es la que va desde Cartagena hacia Alicante uniéndola con Portmán? ¿por qué el tramo carretera nacional hacia Portmán o el tramo carretera nacional hacia Escombreras se mantiene como red nacional básica y no como una red, permítame que le diga que ni siquiera del nivel primario, por la propia realidad y por el propio uso, tanto en realidad de superficie como en realidad de habitantes?

Segundo, ¿por qué se mete en la red básica un por así decirlo, uso doble que la red nacional tiene desde Molina a Alguazas-Torre de Cotillas-Andalucía, metido dentro de la propia red nacional? yo creo que eso es una actuación complementaria y los usos complementarios de la red nacional los debe decidir la propia Comunidad, igual que tenemos comunicación intercomunidades. Sin embargo, esa propia red nacional se deja fuera, red nacional de carreteras...

Sr. PRESIDENTE: (Sr. RUIPEREZ)

Sr. Diputado, es que esta Presidencia tiene una duda. ¿Va a consumir usted íntegros los diez minutos del

Grupo Mixto? porque si es así..., ¿sólo habla usted en nombre del Grupo Mixto?.

Sr. RIOS MARTINEZ:

Sí, Sr. Presidente.

Sr. PRESIDENTE: (Sr. RUIPEREZ)

Muchas gracias, Sr. Diputado.

Sr. RIOS MARTINEZ:

Bien, pues sigo haciendo uso del consumo.

Estaba en que esta red nacional, esta red nacional deja fuera dos carreteras nacionales, dos carreteras nacionales que las deja dentro, el señor, el proyecto anunciado por el Sr. Consejero lo deja dentro de la red básica de primer nivel y es la carretera 342 que une Puerto Lumbreras con Baza-Granada y también la que une Aguilas con Vera a Almería, son carreteras nacionales de la red básica nacional.

En suma, lo que hay que definir también, y es una de las consideraciones, que junto con la red regional y la red nacional debiéramos de incidir en lo que pudiéramos llamar una red de conjunción de intereses de varias comunidades, incluyendo éstas propias.

Es verdad que en lo que significa anexo de exploración que ha hecho la Comunidad Autónoma, la Comunidad andaluza le ha dicho que la 342 es una actuación prioritaria y, por tanto, la actuación de la Comunidad Autónoma es complementaria a ella, es decir, la comunicación Baza-Granada con Puerto Lumbreras tiene también actuación de la Comunidad andaluza en los próximos años, por lo menos, eso es lo que dice el propio documento.

En suma, yo creo que en el proyecto general debiéramos recoger en una redefinición de lo que significa la red nacional con la red básica de la región, junto con la complementaria con otras comunidades autónomas para plantearla como una actuación conjunta. Yo no sé si la figura sería la de convenios de colaboración entre comunidades autónomas, el ejemplo del eje 330-33-14 que une Andalucía-Murcia con Valencia o, este ejemplo concreto.

Pero, yo creo, que además de esto debiéramos plantearnos la red básica de la región como un esfuerzo de la Comunidad Autónoma por llevar a los núcleos básicos de la región a esa red primaria o de primer nivel.

La propuesta del Consejo de Gobierno, que ha hecho hoy el Sr. Consejero, une en el primer nivel y en el segundo nivel, en lo que pudiéramos llamar carreteras rojas y verdes, entre las dos, une todos los núcleos de población de los municipios de la región con la conexión del Estado, sin embargo, bajo nuestro punto de vista, en el Grupo Mixto creemos que debiera de hacerse un esfuerzo para unir todos los núcleos de población o cabecera de municipios con esa red básica regional. Yo creo que, inclusive, podíamos discutir algunos tramos que se plantean como red complementaria que, bajo nuestro punto de vista, debiera de ser red regional y a la inversa. Por ejemplo, la conexión que existe entre la nacional 301 y la MU-312 se pone como red complementaria cuando el uso general para el román paladino es la que une El Albuñón con El Algar para ir hacia el Mar Menor, está puesta como red complementaria y no como red básica, y yo creo que esa carretera, bajo nuestro punto de vista, insisto, quizás con elementos de uso he estudiado lo que significa uso de tráfico acá en el informe que hay en el año 80, no sé la evolución posterior al año 80 que aquí se da, pero yo creo que debiera de estar dentro de la propia red básica. Igual que mientras se une Aguilas con Lorca y Caravaca de la Cruz en una red regional básica, sin embargo, la unión Cartagena-Fuente Alamo-Alhama y Mazarrón-Alhama no tiene conexión con la otra red que es la que viene del Noroeste. Nosotros creemos que la carretera comarcal 3315 debe entrar a formar parte de la red básica porque podría significar la conexión de toda la parte sur de la Región con la parte Noroeste de la propia Región.

En suma, son actuaciones puntuales, como ve el Sr. Consejero, pues hemos leído o hemos planteado más o menos en profundidad la actuación concreta.

Junto con ello, nosotros creemos que la actuación de lo que significa la propia realidad del Estado debiera llevar acompasado la actuación que significa las autovías. Las autovías, en la primera parte del documento hace referencia a la inversión fundamental del Estado, plantea las autovías en la primera fase que ultimaría o que terminaría, por así decirlo, en la actuación del tramo cero de la autovía Alicante-Murcia, junto con el desdoblamiento del puerto de La Cadena, y una segunda fase que ultimaría hacia Puerto Lumbreras una parte, y hacia Cartagena otra parte. Bien, bajo nuestro punto de vista, la conexión con la red de autovías nacionales, llámese de Levante o como sea, no debe darse por el desarrollo de Yecla hacia Almanza sino desde Murcia hacia Albacete. Hay que plantearse la posibilidad de desarrollo, y el Sr. Consejero reconoció aquí en un debate, no sé si fue puntual, o una proposición no de ley, o una interpelación, reco-

noció aquí que había actuaciones en desarrollo, tanto de desdoblamiento como reducción de curvas, como mejora en la carretera de Molina hacia Cieza, bueno, hacia Albacete, que posibilitaría un uso, si no igual, más o menos parecido; nosotros creemos que debiera meterse dentro de ella.

Permítanme, puesto que se me está acabando el tiempo, es difícil discutir, a mí me hubiese gustado tener un poco más de tiempo para profundizar, dos consideraciones últimas. Permítame una crítica en cuanto al documento en su conjunto y a la actuación de la Comunidad Autónoma en el año 85.

Yo creo que el documento es profundo y exhaustivo en cuanto al diagnóstico, a decir, al plantearse qué realidad tenemos pero, sin embargo, en la parte resolutive me va a permitir el Sr. Consejero que le diga que el Plan de Carreteras está poco concreto; esto es el plan regional de concreción de carreteras, no la definición de los tramos sino las actuaciones. Las actuaciones, ustedes dicen: «Acondicionamiento en la red básica, red complementaria y red comarcal, actuaciones en medio urbano y conservación, veintidós mil millones en diez años»; permítame que les diga que a mí me hubiese gustado, de verdad, tener un desarrollo aquí por lo menos de veinte páginas sabiendo cuáles actuaciones son en puntos conflictivos, cuántos son nuevos tramos, cuántos son incremento del firme, cuántos son mejora del firme, perdón, cuántos son incremento de la propia calzada. Actuaciones concretas, como las define el propio plan general del Estado que cuando se plantea las actuaciones el Estado permite en cuanto a las actuaciones puntuales en travesías, y dice que va a tener mejora en travesías en La Unión, en El Algar, en Los Alcázares, en San Javier, en San Pedro, y cuando plantea, por ejemplo, actuaciones en cuanto a programa de reposiciones y conservación RECO plantea una serie de puntos concretos; sin embargo, el plan regional pasa de ser análisis de la realidad pero no propone concreto la actuación de los próximos diez años. Por ello, yo creo que había que profundizar en la concreción de esas actuaciones para evitar la realidad que hemos tenido aquí en los debates presupuestarios que hay una gran masa de dineros que se mete pero sin saber en qué se va a gastar. Y lo uno con la crítica al año 85.

Mire el Sr. Consejero, hay actuaciones que para este Diputado no tienen explicación si no se comunican con la evolución posterior. Hay una actuación en la carretera comarcal 14, en Lorca, que tiene cuatro tramos de actuación concreta en lo que pudiéramos llamar obras de nuevo trazado y de una realidad determinada junto con una actuación desde Molina a la carretera que va a Fortuna, que comunica a la parte posterior,

a Los Conejos, —Los Conejos no es un nombre peyorativo, es una urbanización que hay en aquella zona, hacia el otro lado, no es peyorativo porque además son unos animales preciosos cuando corren por el campo y todavía viven, no son matados a tiros—, y una actuación en la carretera que va de Fortuna a Abanilla también, creo que se llama la A-7, de unas dimensiones determinadas; o eso está conexas con actuaciones futuras o la actuación de nuevo trazado en esos puntos yo no la entiendo y la entendería más en otros sitios. Por ejemplo, yo comprendo la actuación que ha hecho el Consejo de Gobierno en Aguilas, en el desdoblamiento, perdón, en el desvío de Aguilas; yo comprendo la actuación en la carretera nacional 332, la comprendo porque además están mejorando puntos concretos que unen Mazarrón con Aguilas y unen Mazarrón con Cartagena y, yo comprendo el desdoblamiento de Mula; para nosotros, para nuestro Grupo es prioritario plantearse el desvío en todas las capitales de municipios con población alta de las carreteras de amplia incidencia del tráfico, caso de Mula, pero queda Cehegín, queda Caravaca, queda otras realidades que no tienen desvío en un futuro en prioridades.

En suma, yo creo que las actuaciones de la Comunidad Autónoma, y ése es el defecto que yo quiero corregir en cuanto al plan de futuro, debieran ir medidas en prioridades anuales o bianuales para saber cuáles van a ser los compromisos que el Consejo de Gobierno toma en esos veintidós mil millones cada año cuando dice que va a financiar dos mil millones cada año, digo en cuanto al documento, no quiero decir que no esté en la mente de la Consejería, ni de la Dirección Regional, quiero que quede claro porque a lo mejor sí está eso definido en cuanto a actuaciones, sin embargo, en el documento no viene.

En suma y en síntesis, nosotros creemos que este documento podría entenderse como un avance del Plan Regional de Carreteras que debía tomar en conocimiento esta Cámara y que debiera abrirse un periodo de concreción y de readecuación en lo que significa la definición de la red de carreteras regional para tomar un plan definitivo a la vuelta de un plazo corto y, junto con ello, definir las prioridades en cuanto a la inversión de comunicaciones porque, todas las actuaciones aquí definidas todos podemos coincidir en ella pero, ¿son las prioritarias para esta Región? ¿qué coordinación tiene esto en un problema definido en la parte de diagnóstico, por ejemplo, en la incidencia de los pasos a nivel definidos en varios puntos en concreto? ¿qué relación va a tener ello sobre esta red de carreteras regional?

En suma, creo que estamos ante una posibilidad de conseguir la conjunción de toda la Cámara y de todo

el pueblo de Murcia en un esfuerzo inversor marcando prioridades que pueden coincidir en estas actuaciones o en otras.

Yo creo que, junto con ello, la financiación de esta inversión también hay que plantearse seriamente porque la financiación de las comunidades autónomas —no está aquí el Consejero de la cosa, y sirvan, no es un tono peyorativo sino el tema de la Administración Pública y la Hacienda—, va a ir muy relacionada con las posibilidades de inversión de la Comunidad Autónoma; el Fondo de Compensación va en decrepito, va reduciendo sus propias actuaciones; se va a la filosofía de subvenciones condicionadas; por tanto, el Estado va a condicionar qué tipo de inversión se va a realizar o, al endeudamiento de la Comunidad Autónoma en veintidós mil millones para afrontar una actuación concreta.

En suma, yo quisiera traer al ánimo de esta Cámara la posibilidad de concretar y perfeccionar este documento, entendiendo que este documento sirve como avance de ese proyecto que, además, es así el título, y no como ultimación hoy en definitivo de este proyecto en esta Cámara.

Nada más, Sr. Presidente. Nada más, señorías.

Sr. PRESIDENTE: (Sr. RUIPEREZ)

Gracias, Sr. Diputado, por su prolija y extensa intervención.

Cumple ahora la intervención del Grupo Popular.

D. Evaristo Sanvicente tiene la palabra.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Sr. Presidente, Sras. y Sres. Diputados:

Yo creo que debería comenzar diciendo que tenemos que felicitarnos los Diputados de esta Asamblea Regional porque al final, o después de este plan, después de que este plan se ha exhibido públicamente por la región el Gobierno se ha dignado hacernos partícipes en esta Cámara de aquello que ya conoce todo el mundo.

Y como estamos de felicitaciones, vaya ésta muy sincera felicitación mía y de mi Grupo Parlamentario para el equipo de la Oficina Técnica de la Consejería de Administración Territorial y Obras Públicas por la buena presentación que han sabido hacer del Plan Regional de Carreteras y sus estudios previos.

Sin embargo, no podemos pasar por alto el mencionar que el día 28 de agosto yo, como Diputado del Grupo Parlamentario Popular, presenté en esta Cámara una interpelación al Gobierno interesándome por el plan y pidiendo al Gobierno que explicara al Pleno de la Asamblea Regional los criterios determinantes de que, incluso, obviando una resolución aprobada el 17 de mayo de 1985 el plan no hubiera venido al Pleno de la Cámara, y que nadie me puede tachar, creo, de exagerado si digo que parece un evidente desprecio por parte del Gobierno hacia la Institución Parlamentaria.

Felicitémonos porque el Plan Regional de Carreteras haya llegado al Pleno de la Cámara, por fin, pero quede constancia de mi desaprobación y de la de mi Grupo Parlamentario Popular por el retraso que, como ya he dicho, se manifiesta en la interpelación citada que esperamos después de este debate tener razones suficientes para retirar.

Y ahora permítanme que comente este Plan Regional de Carreteras.

En principio, hemos notado una omisión, si bien el Consejero ha dicho que se incluían 110 kilómetros más, una omisión muy importante. En la Región de Murcia, además de la red estatal, de la red autonómica y una red de carreteras o caminos, hay una red de carreteras o caminos, la red del Tránsito, como mejor les guste a sus señorías, creo que es el IRYDA, en las tierras regadas por el Tránsito Tajo-Segura. Una red tupida, creo que está bien trazada, y de mejor firme que la mayoría de las carreteras regionales y algunas de la red estatal. No sabemos en realidad por qué se omite, porque creo que se omite en su totalidad la mención a esta red de carreteras del Tránsito y quisiéramos que se explicara en este Pleno, y digo se omite porque no me parece suficiente la relación que ha dado el Sr. Consejero, o la mención que ha dado el Sr. Consejero de los 110 kilómetros más.

El Plan Regional de Carreteras se dice que duraría su ejecución diez años; sin embargo, no hemos visto, nosotros no lo hemos visto desde cuándo se empiezan a contar estos diez años, si desde 1986 o desde 1987, y es, simplemente, por empezar a contar fechas y a ir anotando obras terminadas o en ejecución, nada más que para eso.

Y a este respecto tenemos que decir que nos asalta una duda. Permítanme que les diga, señorías, que en el Programa de Desarrollo Regional se contempla una inversión de dos mil trescientos millones de pesetas para mejoras de carreteras en 1986. El presupuesto al respecto queda recortado en trescientos millones, es de-

cir, en este año, en 1986, el presupuesto es sólo de dos mil millones que se desglosan de la siguiente forma: Hay seiscientos millones para conservación y explotación de la red viaria, al 30 de junio, según mis datos, la inversión estaba a cero, y hay mil trescientos noventa y tres millones en programas de planificación y mejora de la red viaria, al 30 de junio la inversión era de ciento cincuenta y nueve millones de pesetas. Es decir que, de un presupuesto de dos mil trescientos millones, a la mitad justa de este ejercicio, del ejercicio 1986, sólo se han invertido ciento cincuenta y nueve millones. La verdad, y permítanme que lo diga, es que si usamos el mismo razonamiento llegamos a la conclusión de que este Plan Regional de Carreteras tiene todas las posibilidades de seguir el mismo camino que aquel Programa de Desarrollo Regional, y por ese razonamiento tenemos que decirles que creer que ustedes van a ser capaces de llevar este Plan Regional de Carreteras a buen fin sería, por ese mismo razonamiento, sería un acto de fe.

En el Grupo Parlamentario Popular, señorías, no estamos, y permítanme que les diga, no estamos para actos de fe. Nosotros damos por buena aquella frase bíblica de «por sus obras los conoceréis», y ésa creemos que es nuestra obligación, exigirle al Gobierno proyectos que signifiquen beneficio para Murcia y para los murcianos pero, sobre todo, además de proyectos debemos exigirles obras. Y si tuviéramos que calificar los proyectos del Gobierno socialista tal vez no dudáramos en darle a este Gobierno socialista un notable en proyectos, se la daríamos sobresaliente en publicidad y un suspenso o muy deficiente en ejecución, ése ha sido su fallo hasta ahora, hasta hoy. Esperemos y deseamos que con este Plan de Carreteras el Gobierno emprenda un camino nuevo.

Y tengo que criticar también el Plan General de Carreteras, no por obligación de criticar sino porque detectamos un cierto grado de limitaciones.

Nos parece acertada la clasificación de la red de carreteras regionales en cuatro niveles, lo que no nos parece tan acertado es la distribución por kilómetro, eso ya no nos parece tan acertado y creo que nadie nos negará que es susceptible de poderlo discutir.

476 kilómetros de red regional básica nos parecen pocos kilómetros. Creemos que falta una visión amplia de futuro y que hay carreteras catalogadas de segundo, de tercero y hasta de cuarto nivel que muy bien podrían ser de primer nivel.

Los parámetros de intensidad media diaria, que creemos que es lo que más se ha usado, de tráfico actual

en una carretera para decidir qué es lo que queremos que sea esa carretera en el futuro creemos que no es suficiente porque, si en la actualidad se estrecha, esa carretera es estrecha y el firme se encuentra en mal estado los posibles usuarios, saben sus señorías, que optan por otra alternativa, por otra paralela, otra alternativa, aunque tengan que dar algún rodeo. Por consiguiente, creemos que habría que haber utilizado también otro criterio: la distancia más corta entre dos ciudades, dos centros industriales o turísticos creemos que es un criterio que hay que tener en cuenta.

Y tampoco estamos de acuerdo con la calidad del pavimento que se proyecta: aglomerado asfáltico para 1.160 kilómetros, si no me han salido mal las cifras, es decir, 362 kilómetros más de lo que dice este librito que tenemos en la actualidad, trescientos sesenta y dos kilómetros más terminados con aglomerado asfáltico. Para los demás, o sea, para aproximadamente 1.800 kilómetros un simple tratamiento superficial.

Por estas dos razones, el Plan Regional de Carreteras nos parece poco ambicioso, a nosotros nos parece que es poco ambicioso si se tiene en cuenta que vamos a hacer un esfuerzo de diez años de duración para dejar la red regional en buenas condiciones de explotación, con servicios de mantenimiento y posibilidades de ensanchamiento y mejora, sin más planes especiales, yo creo que debía de ser, creo, pues para un periodo largo, bien pudiera ser un periodo de cincuenta años.

Y esto es lo que nosotros creemos que se debe contemplar. Por eso, cuando se habla de criterios de economía no quisiéramos que esto se confundiera con criterios de tacañería.

También se habla del medio ambiente, y cuando se habla de desarrollar el plan con una especial sensibilidad en la protección del medio ambiente nos gustaría saber con más detalles, si el Sr. Consejero lo tiene a bien, lo que se quiere decir y si es solamente una frase que suena bien; creemos que no.

También nos gustaría que se establecieran un orden de prioridades un poco más claro de lo que nosotros hemos encontrado en el libro, quisiéramos se nos explicara orden de prioridades en la ejecución, si van a ser las carreteras de primer nivel primero, o bien las de cuarto, o van a ser todas en conjunto, o qué criterios se van a llevar; simplemente eso, como orientación.

Y tenemos también algunos datos, después de ver el plano y estudiarlo, nosotros, de acuerdo con las críticas que hemos hecho, pues creo que tendríamos algunas propuestas que hacer, no sé si sería el momento

ahora pero yo, no obstante, las voy a adelantar puesto que tengo tiempo suficiente.

Una de las propuestas es que las carreteras de la red regional básica, regional y complementaria y comarcal dispongan de pavimento de aglomerado asfáltico, o sea, la red regional básica, la red complementaria y la red comarcal, las tres, de pavimento de aglomerado asfáltico.

Otra sería que, las carreteras 3.223, Murcia, 414 y Murcia 301, que es para que sus señorías se sitúen, es la que viene desde Yecla, mejor dicho, desde la Comunidad Valenciana, desde Yecla, bajando hasta San Javier, esa carretera fuera de primer nivel, quizá habría que concertar con la Comunidad Autónoma valenciana el que un trocito que hay, aproximadamente, de unos veinte kilómetros por Pinoso la pusieran del mismo nivel. ¿Por qué decimos eso?, pues muy sencillo, miren ustedes, para venir de Yecla al Mar Menor, ahora me parece que casi todo el mundo se viene por Murcia, se acortarían muchos kilómetros y sería muy interesante, tanto para Yecla y para Jumilla como esa zona oriental de la Región de Murcia.

La carretera F-35, Cartagena-San Javier, creemos que debe ser de primer nivel, y vamos a decir el porqué: entre San Javier y Cartagena hay un gran tráfico, todo el tráfico que viene desde Alicante y alguno que pasa para la Comunidad andaluza, y vienen por La Unión, esa carretera está saturada sobre todo en el tramo de La Unión a Cartagena, si esta carretera que ustedes la ven en el mapa y la ven casi en línea recta y que me parece que el Gobierno la contempla como comarcal de tercer orden, si esa carretera fuera primer nivel estamos seguros que el tráfico, sobre todo el tráfico pesado y mucho del tráfico turístico se vendría por ahí a Cartagena directamente, acortando mucho el tiempo, lo mismo que para ir al aeropuerto, y descongestionando la carretera nacional 332.

La carretera F-49, de San Pedro a La Manga, un trocito de carretera pequeña, creemos que debe ser de primer nivel, si es que en realidad tenemos intenciones de abrir algún día la zona Norte de La Manga, ésa debe ser de primer nivel.

La carretera a Murcia 311 entre la nacional 301 a El Algar creemos que debe ser de primer nivel porque esa carretera, sobre todo, en verano tiene muchísimo tráfico.

Las carreteras F-36, F-22 y F-48, de Cartagena a la Murcia 301, esa carretera que pasa por Torre Pacheco creemos que debe ser de primer nivel. Torre Pacheco

es precisamente una de las ciudades, quitando Murcia, Cartagena y Lorca, creemos que es una de las ciudades más importantes sobre todo en población y, además, también en economía de la región de Murcia y, sin embargo, no vemos que se contemple que una carretera de primer orden pase por Torre Pacheco. Pasan carreteras de primer orden por Cehegín, por Calasparra, por Lorca, por Mazarrón, por Yecla, podíamos decir, pasan por todas pero no pasan por Torre Pacheco, pasa por San Javier; por Torre Pacheco no pasa ninguna, creemos que debiera pasar.

La carretera 300, de Murcia a la estación de Alquerías por Beniján creemos que también debe ser de primer nivel, para dar otra salida a Murcia, además de la nacional 301, para los murcianos que quieren venir, sobre todo en verano, al Mar Menor.

Y, por último, pues decimos también la F-29 de Pacheco, a la carretera de Torrevieja a Balsicas también creemos que debe ser de segundo nivel y que se contemple de tercer nivel.

Podía, quizá, estudiarse alguna más si algún Grupo tiene otras propuestas, siempre y cuando que sea de elevar el nivel y la categoría del plan de carreteras.

De momento nada más. Muchísimas gracias.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Muchas gracias, Sr. Diputado.

El Grupo Socialista.

Sr. ROMERO GASPAR:

Sr. Presidente, señorías:

El Partido Socialista, en su programa electoral que presentó al pueblo de Murcia y que fue votado mayoritariamente decía textualmente: «Somos conscientes del olvido y abandono en nuestra región que ha estado sometida en los últimos años, en cuanto a la red viaria se refiere. Objetivo fundamental o principal del Gobierno Socialista será la adopción de medidas para adecuar y modernizar nuestras carreteras»; esto lo hacíamos en el preámbulo y después concretábamos más y decíamos: «En capítulo de carreteras se hará, coincidiendo con las transferencias, se pondrá en marcha un plan de carreteras que contemple los siguientes aspectos: primero, reclasificación y jerarquización de la red de carreteras, segundo, programas anuales de conservación y seguridad vial, mejoras en las carreteras por

un importe de dos mil millones de pesetas». Por tanto, los socialistas, a través del Consejo de Gobierno hemos traído a esta Cámara un Plan Regional de Carreteras en el cual estamos cumpliendo una premisa del programa electoral y al mismo tiempo que estamos cumpliendo esta premisa estamos profundizando en una práctica política que para nosotros es imprescindible, como es la programación y es la participación.

La programación, por lo que por primera vez en la historia vamos a disponer en esta Región de un documento donde se analiza nuestra infraestructura en carreteras, un documento que tiene en cuenta la interrelación con las comunicaciones del Estado y otras comunidades autónomas, un documento que es consciente del impacto que puede suponer como factor de desarrollo en las zonas desarrolladas la actuación en carreteras. Una programación, como ha dicho el Consejero antes, que nos permita desterrar la improvisación y la discrecionalidad, cuando no la arbitrariedad en un tema tan importante como es para la región de Murcia.

En cuanto a la participación, nosotros creemos que el plan ha sido un modelo como se ha realizado, ya que en el mismo han participado todos los organismos de la región que están afectados directamente, desde los ayuntamientos hasta la Administración del Estado, desde los empresarios hasta los sindicatos y, sobre todo, ha participado esta Cámara a través de los Grupos Parlamentarios, ya que se ha ido entregando la documentación conforme se iba elaborando.

Por tanto, señorías, yo no entiendo, ni puedo entender, —lamento que el portavoz del Grupo Popular se ausente, porque voy a aludirle, digo por si quiere replicarme por alusión—, cuando él dice que el Consejo de Gobierno ha hecho un desprecio olímpico a esta Cámara para traer el Plan de Carreteras después de estar expuesto por toda la región. Yo no sé dónde estará el desprecio, si del Consejo de Gobierno a la Cámara o en medio de algún Grupo Parlamentario, puesto que tengo documentos de cartas enviadas a los Grupos Parlamentarios, del año 84, donde se remitía inclusive los criterios por los cuales se iba a elaborar el plan, y es de todos conocido que hemos dispuesto nosotros, todos los Diputados, de documentos del avance del plan de carreteras, y de todos es sabido que en esta Cámara el Consejo de Gobierno en el mes de julio ya presentó el plan de carreteras; por tanto, desprecio no sé de quién a quién, cada uno que se aplique el cuento.

Nosotros también hacemos una valoración muy positiva de la exposición del plan que ha hecho por parte de la Consejería a toda la opinión pública y pensamos que los costes que ha motivado esta exposición merecía la pena que se hicieran.

Pero, ¿por qué?, ¿por qué esta aspiración de los socialistas en el plan de carreteras?, ya que supone un esfuerzo económico importante para la Administración regional, tanto en el orden de la inversión como de la conservación. Primero, porque la economía de la región nos obliga a disponer de unas buenas comunicaciones en consonancia con una región que está en progreso, en consonancia con una región que no puede ni debe dejar que se le escape el tren del futuro, porque pensamos que gran parte de nuestra producción va hacia el exterior, hacia las exportaciones, por tanto había que actuar en carreteras, porque tenemos una región con una oferta turística muy importante y si no hay comunicación y hay bellos lugares, difícilmente iremos a los bellos lugares porque no podremos pasar, habrá un monte o habrá piedras, por tanto había que actuar. También, porque nos puede permitir facilitar el acceso en las zonas más deprimidas de nuestra Región y, por consiguiente, fomentar su desarrollo.

El segundo porqué los socialistas estamos empeñados en este plan de carreteras es porque nos hemos encontrado unas carreteras que se había perdido en ellas el sano, o yo diría, aquel ejercicio tan bueno que es para una obra, para unas obras públicas como era la inversión y la conservación; en los últimos tiempos era de vergüenza, permítanme la expresión, señorías, cuando los que solemos viajar de vez en cuando salimos de nuestra región y volvíamos a ella notábamos el cambio, un cambio en los amortiguadores del coche que se nos rompían la mayoría de las veces.

Y tercer porqué, porque nosotros pensamos que esto hay que hacerlo a través de un proceso de planificación que se hace a través de concretar los criterios generales para una política a medio y largo plazo, al tiempo, y esto es muy importante, de buscar una mejor economía de los recursos que disponemos en cada uno de los momentos.

Por eso, yo me sigo asombrando cuando el portavoz del Grupo Popular habla de subir carreteras de un nivel a otro. Yo también, ¿por qué no?, ¿por qué no hacemos carreteras muy grandes y muy buenas en toda la región?; no tenemos ningún tipo de inconveniente. ¿Sabe usted cuál es el inconveniente?: las pesetas, lógicamente. ¿Que usted quiere un mejor asfalto?, y yo también, y hay veces que me atrevería a decir, y pisos finos, ¿por qué no?, pero hay que ser consecuentes que tenemos unas posibilidades económicas y esta planificación la hacemos en base a lo que tenemos y con las pesetas que podemos contar en base a un gran esfuerzo económico que tiene que realizar nuestra Comunidad Autónoma.

También estamos satisfechos con esta exposición por parte del Consejero y el debate en la Cámara porque pensamos que el Consejo de Gobierno ha acertado en cuanto la oportunidad del momento de traer este plan de carreteras; primero, porque está aprobado el plan de carreteras a nivel del Estado; segundo, porque hay coordinación con otras comunidades autónomas se está planificando coordinadamente; y, tercero y fundamental, porque tenemos las competencias, antes no se podía hacer si no había competencias, elemental.

No obstante, de este apoyo que vamos desde el Grupo Socialista a dar el Consejo de Gobierno en el tema éste y vamos a plasmarlo en resoluciones que pensamos presentar en este debate, sí que quisiera decir lo siguiente.

Pensamos que hay que profundizar en lo que es la revisión de este plan. Este plan no puede ser un plan cerrado, debe ser un plan abierto y revisable periódicamente, por tanto el Grupo Socialista presentará resoluciones en este sentido.

También el Grupo Socialista, y también yo lo voy adelantando como usted ha hecho antes, va a presentar resoluciones que lleven a que la política de carreteras no sea un paréntesis en la actuación de esta Comunidad Autónoma sino que asegure la planificación ahora y después, de poco nos valdría planificar ahora para diez años si después no tiene una continuidad.

Segundo, insistiremos en nuestras resoluciones a que haya una perfecta comunicación con otras comunidades autónomas por lo que decía antes; no vaya a ser que de una Comunidad Autónoma a otra el tratamiento sea diferente y no sepamos por dónde echar con el coche, porque hay veinte kilómetros buenos en un sitio y veinte kilómetros malos en otro, que se pongan de acuerdo y así pasaremos mejor con los coches, lógicamente.

También vamos a apoyar al Consejo de Gobierno en su afán de conseguir que en los presupuestos de la Comunidad Autónoma de año a año está la cuantía suficiente para llevar a buen puerto este plan de carreteras. También apoyaremos e instaremos al Consejo de Gobierno a que arbitre los cauces oportunos a fin de paliar el impacto negativo que pueda tener en las actuaciones del medio ambiente en las carreteras.

Yo quisiera comentarle una cosa al portavoz del Grupo Popular. Yo sí felicito públicamente a la Consejería de Obras Públicas y a todo su personal por el gran trabajo que han hecho. Han puesto la primera piedra, un plan que nos va a permitir que en el futuro no rin-

de más la improvisación en un tema tan importante como es el de las carreteras.

Permítame, Sr. Consejero, que le pregunte dos dudas que aún me quedan en la mente, después de leer este plan.

Yo, como sí que tenía el borrador anterior del plan de carreteras no creo que fuera una excepción; yo he visto dos diferencias: primero, ¿por qué en el borrador y en el plan hay una diferencia que se pasa de ocho años en un sitio y a diez ahora?, ¿por qué dos años más?; y segundo, ¿por qué la financiación del plan era de veintisiete mil millones de pesetas y ahora es de veintidós mil. Quisiera, si es tan amable, que me las contestara.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista que apoya al Gobierno en la tramitación de este plan lo hacemos en los siguientes supuestos: 1º Porque responde a un compromiso electoral. 2º Porque se ha realizado bajo los criterios políticos de la programación y la participación. 3º Porque es absolutamente necesario y, 4º Porque está planteado en tiempo oportuno.

Muchas gracias, Sr. Presidente. Muchas gracias, señorías.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Gracias Sr. Diputado.

El Consejo de Gobierno, ¿desea intervenir?

Sr. CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS:

Muchas gracias, Sr. Presidente.

Voy a tratar de responder cronológicamente las intervenciones de los distintos portavoces de los Grupos Parlamentarios con una única salvedad perfectamente explicable; dado el tema que se ha planteado, y es en la representación que, en estos momentos, ostento del Consejo de Gobierno no puedo aceptar ni por un segundo la sombra de duda que el portavoz del Grupo Popular ha planteado sobre el respeto que el Gobierno pueda tener frente a la Cámara.

Ya el portavoz del Grupo Popular ha recordado como, en un comportamiento que yo no sé si sus señorías conocen otros casos similares, yo no lo conozco pero, en un comportamiento por parte de la Consejería de tener precedentes son bien escasos, esta Cámara

ha conocido desde ese documento previo que recordaba el portavoz del Grupo Mixto, que era sencillamente el pliego de condiciones, el borrador de las bases que iban a informar los criterios según los cuales se iba a redactar el plan y eso se envió a esta Cámara el 24 de julio de 1984, tanto a su Presidente como a los portavoces de los Grupos Parlamentarios, como ocurrió posteriormente, en el mes de marzo del año 85, con el avance del plan, solicitando a todos los Grupos Parlamentarios que hicieran las sugerencias que les parecieran oportunas, así como que también le quiero recordar al Sr. portavoz del Grupo Popular la comparecencia de este Consejero en compañía del Director Regional de carreteras disponiendo ya de ese avance aquí, en esta Cámara, en Comisión.

Dice que ha presentado una interpelación con fecha 28 de agosto preguntándole al Gobierno cuáles son sus criterios para no haber remitido aquí el Plan. Pues lamento decirle que ha presentado la interpelación al menos un mes después de que el Plan estuviera en la Cámara, ignoro porqué razones su Grupo no sabía que el Plan estaba en la Cámara, pero este Consejero lo remitió a la Cámara el día 7 de julio de 1986, en cuanto llegó el primer ejemplar de la imprenta en que se hizo, con su coche particular. Es decir, el primer ejemplar del Plan de Carreteras se remitió a esta Cámara. Creo que, por mi parte, el tema está zanjado y no pienso volver sobre el mismo.

La intervención del portavoz del Grupo Mixto ha comenzado reconociendo el trabajo desarrollado. Yo también tengo que, en justa reciprocidad, reconocer que el portavoz del Grupo Mixto desde luego se ha leído los papeles y ha hecho un verdadero esfuerzo, incluso, tal vez demasiado porque se ha tratado de pormenorizar en una cuestión en la que tal vez los detalles en estos momentos sean secundarios ante el hecho principal de que disponemos lo que el portavoz de mi Grupo calificaba de la primera piedra que nos va a permitir entendernos a partir de ahora y edificar un edificio desde el principio obvio, desde el principio elemental de la racionalidad en la labor de Gobierno a la que yo me refería antes.

Ha hecho unas disquisiciones sobre su posición distinta y distante conmigo, dado mi condición original de técnico. Yo le recordaré una cosa que yo digo en son de broma en muchas de mis intervenciones, y es que desde que soy Consejero soy de letras y de ser entendido en algo me gustaría, como decía Miguel Hernández, ser perito en lunas, pero no perito en otras cosas. Así que, vamos a hablar de las demandas sociales, vamos a hablar de las necesidades de nuestro pueblo y vamos a ver cómo se plantean estas cuestiones

que usted ha presentado como presuntas deficiencias del plan. Yo creo que, algunas de ellas, se derivan más bien de una falta de información que puede ser por defecto del Gobierno, en este caso del Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, o tal vez por defecto del propio Grupo en cuanto a que no haya conocido informaciones como que, por ejemplo, existe una Mesa de Directores Generales de Carreteras que se reúne periódicamente y donde se coordinan actuaciones y, por consiguiente, en estos momentos está absolutamente asegurado la coordinación de actuaciones por parte no sólo de las comunidades limítrofes, con las cuales incluso hemos tenido relaciones o entrevistas a nivel de Consejeros, sino con la totalidad de las comunidades que componen el Estado español y todos, a su vez, con la Administración central. Es decir, que hay una buena voluntad cierta por parte de todas las Administraciones que hay en estos momentos en nuestro país con el fin de impedir que hayan distintos criterios para abordar problemas similares.

Plantea también una serie de problemas que, aunque sean cuestiones concretas, no me gustaría dejar sin contestar, para que no se quede en la Cámara flotando el tema, aunque yo insisto en que me parece que las cuestiones puntuales serían más bien objeto de otro tipo de iniciativas parlamentarias o, incluso, de su tratamiento en Comisión y tal vez no en Pleno, pero sí hay cuestiones que las ha planteado el Sr. Diputado; cuestiones particulares pero dentro de un marco general como ha ocurrido, por ejemplo, cuando se ha referido a la red de interés general del Estado.

La red de interés general del Estado en Murcia está definida de común acuerdo con la Comunidad Autónoma, partiendo de unos criterios generales que se aprobaron para toda España. En esos criterios generales se incluyó, por ejemplo, el que serían responsabilidad de la Administración central del Estado las comunicaciones por carreteras de los puertos y aeropuertos de interés general del Estado. Tanto Portmán como Escombreras son dársenas del puerto de Cartagena de interés general del Estado, las dos, y por ello, al formar parte del puerto de Cartagena estas carreteras como alguna otra que se vaya a hacer, como la que está proyectada desde la nueva vía de circunvalación de Cartagena, son carreteras llamadas a ser administradas por la Administración central del Estado, y valga la redundancia.

Hay otros casos en los que son de interés general del Estado por razones de tipo funcional, y hay casos, el más evidente puede ser el que afecta a esa carretera a la que usted se refiere, me parece que es la 534, la que va de Molina —Alguazas—. Las Torres de Cotillas, ésa

es una carretera que en estos momentos tiene que cumplir una función que en su día, es decir, —y su día está bastante próximo y alguna vez hablaremos de esto también aquí en la Cámara—, en su día será sustituida por la autovía de Andalucía. Es decir, en el momento que esté construido el tramo de autovía que va desde Guadalupe hasta Alcantarilla, esa carretera habrá perdido su función pero cuando vaya a perder su función esa carretera estará arreglada con recursos del Estado, de la Administración central, y, si no, hubiera tenido que ser arreglada con recursos de la Comunidad Autónoma.

También planteaba el caso del eje que afecta a Caravaca, Calasparra, Jumilla, Yecla, como interconexión Andalucía, Valencia. Estamos absolutamente de acuerdo con ambas comunidades, la programación es conjunta y, observará que nosotros le hemos dado prioridad a esas actuaciones.

Ha detectado el Sr. Diputado, y es cierto, unas aparentes contradicciones porque todavía estamos circulando por carreteras donde además de una actuación fraccionada, es decir, por fases en ellas, nos encontramos algunas diferencias entre las fases que se han ejecutado, algunas de ellas recientemente. La razón es muy sencilla, es decir, es que había algunas actuaciones que nos fueron transferidas de la Administración central con su proyecto, con su financiación, incluso adjudicadas; había otras actuaciones procedentes de la Diputación, actuaciones anteriores al Plan de Carreteras, anteriores a la definición de las características del Plan de Carreteras y, después, hemos tenido que ir adaptando las que hemos podido, es decir, las que hemos pillado, las que hemos cogido en el momento de su ejecución, mediante los procedimientos que nos permite la Ley de Contratos del Estado, es decir, mediante modificados pues hemos adaptado esos proyectos a las características técnicas a las cuales obliga el plan de carreteras. En otros casos no ha podido ser así, aunque en el tiempo hayan sido bien recientes, porque actuaciones que eran del año 83, 84, y algunas de ellas, finalizadas en el 85, resulta que no estaban incorporadas o no estaban programadas de acuerdo con los criterios del plan de carreteras.

Y eso me da pie para decirle también, y ese mismo argumento me servirá luego en una respuesta a un tema que el portavoz del Grupo Popular ha planteado con mayor extensión, que estos criterios técnicos que plantea el plan de carreteras son unos criterios técnicos mínimos; es decir, son unas características técnicas mínimas, que no quiere decir que no sean superadas y, si quiere el caso más concreto y a lo mejor, pues no sé, más conocido para los que viven en las proximidades de Murcia, pues es que la carretera de La Alber-

ca me parece que es de segundo orden y, en estos momentos, es una carretera que me parece que tiene doce metros de ancho, dotada de aglomerado asfáltico, con señalización a tope; y eso no ha impedido el hecho de que sea una carretera calificada de un orden inferior el que sus características técnicas sean las correspondientes a primer orden, no tiene nada que ver, es decir, por que nosotros, contrariamente a lo que ha dicho el portavoz del Grupo Popular, el criterio de la intensidad del tráfico no ha sido el único criterio utilizado, y muchísimo menos ha sido el criterio definitivo.

Bueno, le he contestado... Ah, bueno, también ha planteado un tema que me parece importante responderle porque, plantea y dice, ¿por qué no un Plan Regional de Comunicaciones? Yo, la verdad es que no es la primera vez que he oído hablar del Plan Regional de Comunicaciones, yo creo que hemos hecho un esfuerzo, y yo mismo en mi exposición he dicho que este plan, que este plan forma parte de una malla de comunicaciones, he sido menos ambicioso porque soy consciente de cuáles son las competencias que tiene esta Comunidad Autónoma y porque, además, también conozco las rigideces que tienen otros modos de transporte, sobre los que no podemos incidir o nuestra capacidad de incidencia es muy limitada y, si existe a veces ocurre como, por ejemplo, en el caso del ferrocarril que es a través de convenios, pero yo creo que está suficientemente explícito en este documento, y por supuesto en los documentos auxiliares que lo informan, que se ha tenido en cuenta, en todo momento, la coordinación con los otros modos de transporte. Este documento del Plan de Carreteras es absolutamente coherente con el Plan Director de Transportes que se elaboró hace unos años y con la revisión posterior que ahora se acaba; es decir, que ha sido tenido en cuenta no sólo los documentos iniciales del Plan Director de Transportes que se acometió desde lo que entonces era, me parece que todavía era, Consejo Regional de Murcia sino, incluso, los avances que nos suministraban los equipos técnicos que están elaborando la revisión de ese plan director de transportes para acomodarlo a la nueva realidad competencial de la Comunidad Autónoma de Murcia.

Plantea una serie de actuaciones locales; a mí no me gustaría, digo, perderme en ellas. En general, lo que pasa es que sí resaltaría, porque no se refiere a nuestra red sino que se refiere a la red del Estado y es, que plantea que la conexión con la autovía de Levante no tendría que ser por Almansa sino por Albacete. Quiero decirle que esa es una opción que el Gobierno tomó ya hace mucho tiempo, es decir, que eso está decidido desde hace más de dos años, los trabajos previos se han iniciado con el Ministerio de Obras Públicas, y yo es-

toy convencido de que a partir de la terminación del actual Plan General de Carreteras se acometerá la construcción del resto del tramo porque hay una serie de tramos que ya están en marcha, lo que pasa es que me parece que eso no es objeto del debate; yo, con mucho gusto, en otra ocasión estoy dispuesto a informar lo sabemos sobre cómo va el Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, pero no me gustaría mezclar los temas.

También plantea el tema, dos cuestiones que en realidad están enlazadas: la poca concreción del documento y el tema de la financiación. Afortunadamente, por lo menos, usted, no lo plantea en el sentido tomista, pero tomista del profeta que lo ha planteado el Grupo Popular, por aquello de que si no lo ve no lo cree el tema de la financiación, pero también echa de menos el que esa financiación esté asegurada o no esté asegurada; yo no quiero rehuir ninguno de los dos temas. He dicho, he dicho que la política de carreteras tiene que enmarcarse dentro de la política económica del Gobierno, aunque la trascienda en esa faceta de política territorial a la que yo me refería antes. Por consiguiente, la política de carreteras no puede despegarse de la política financiera que se siga en un momento determinado, ni del presupuesto que exista cada año para la Comunidad Autónoma, pero yo sí quiero decirle que en el año 83, es decir, en el año anterior a la transferencia, al traspaso de competencias, el presupuesto para carreteras, para inversión en carreteras en la Comunidad Autónoma eran 280 millones de pesetas, en el año 83, estoy hablando de hace apenas tres años; en el año 84, ya eran 1.200; en el año 85, lo subimos a 1.851 millones de pesetas y, en el 86 lo subimos a mil novecientos noventa y nueve millones de pesetas. Quiere decir que ahí hay una voluntad clara por parte de este Gobierno de desarrollar el plan con independencia de cuáles sean sus fuentes de financiación, eso es un problema financiero que resolverá el Consejero de Hacienda: si se destina dinero del Fondo de Compensación Interterritorial, dinero de Deuda Pública, dinero de un préstamo, o dinero de otro tipo de recursos, pero esas cifras son mucho más significativas si encima se comparan con las que se venían invirtiendo con anterioridad. Yo tengo delante de mí las cifras que se invertían en la Diputación pues desde el año 75 al año 82 y oscilan entre 109 millones en 1975, 80 en 1977; 112 en el 80 y, ya en el 82..., 137 en el 81; y no sube a 393 millones más que el año 82. Eso, la Diputación, pero es que la Administración central, la Dirección General de Carreteras resulta que invierte en los mismos años, entre el 75 y el 82 pasa de 379 millones a 382 millones; hay que comparar esas cifras con las cifras que se están utilizando en estos momentos y que no podemos superar. No podemos superar porque los recursos de que dis-

pone esta Comunidad Autónoma son estrictamente los que tiene y no podemos llegar a un nivel pernicioso de endeudamiento que lo que hiciera fuera poner en crisis el propio modelo autonómico.

Yo, como ha dicho el portavoz de mi Grupo, tengo tanto interés como usted, por lo menos, en que todas las carreteras estuvieran bien pero el problema es que hay que establecer una selección de prioridades, yo me alegro de haber oído a mi Grupo que va a presentar una Resolución pidiendo o estableciendo un sistema de revisión del plan y en el que se arbitre la intervención de la Cámara, porque lo que no se puede hacer, y lo he dicho en mi intervención inicial, lo que no se puede hacer es establecer rigideces, lo que no se puede hacer en una situación como la nuestra en la que partimos prácticamente de cero, en la que las necesidades nos desbordan absolutamente por todos sitios, por todas las comarcas, lo que no podemos hacer es establecer una programación absolutamente estricta que por lo menos la realidad, el conocimiento que tenemos hasta ahora de la ejecución del plan nos demuestra que supera la capacidad de previsión que teníamos hasta ahora; la situación viene a cambiar total y absolutamente con el plan. A partir del plan se dispone de una serie de criterios objetivos que va a permitir establecer esas prioridades a las que alude su señoría, pero antes del plan, también lo he dicho antes, era una simple discusión pues sin mucho fundamento muchas veces y que, en otras, desgraciadamente, pues emboscaba una serie de intereses secundarios que no venían a cuento.

Yo, por eso, ahora que estoy también en el tema de la financiación, aprovecho para decir dos cosas. Una, en cuanto a la duda del Grupo Popular de que en qué empezaba el plan; el plan empezó el 1 de enero de 1985, es decir, lo dice aquí y, por consiguiente, éste es el segundo año de ejecución del plan, se ha desarrollado hasta ahora con aquellas actuaciones urgentes que se contemplaban en el avance del plan.

Y luego, también me gustaría responder a las cuestiones que ha planteado el portavoz del Grupo Socialista, aunque básicamente tiene una respuesta común, ¿por qué se pasa de ocho años a diez años? y, ¿por qué se pasa de veintisiete mil millones a veintidós mil millones? La causa fundamental, como es natural, es el ajustarnos a las disponibilidades financieras de la Comunidad Autónoma hasta donde podemos prever, en el horizonte que podemos prever. Hay una razón técnica, también, y es que desde que se redactó el avance del programa, el avance del plan hasta la definición del plan se ha comprobado que las previsiones de costes que hacía el avance del plan estaban ligeramente sobrealoradas, lo cual quiere decir que aplicados a las

mismas actuaciones precios corregidos, por menos dinero se podían hacer esas mismas actuaciones que estaban programadas.

Y, por otro lado, yo quiero insistir en que aunque el plan se presenta en su hipótesis, no diré más pesimista porque no sé si se puede hablar de pesimismo cuando se está hablando de invertir en esta región veintidós mil millones de pesetas en diez años; pero se plantea desde, digamos, el escenario menos optimista, desde que se ejecute en diez años, que saldría una media de dos mil doscientos millones de pesetas anuales, unos años más y otros años menos, no tiene porqué ser todos los años dos mil doscientos millones de pesetas, que nos parece una cantidad que se puede afrontar por parte de la Comunidad Autónoma con el respaldo de la Cámara, naturalmente, cuando venga aquí la Ley de Presupuestos.

Pero no descartamos, y así está dicho en el propio documento de síntesis que se les ha repartido, no descartamos que se acelere el plan y el plan se acabe en ocho años, no renunciamos de ninguna de las maneras, este Gobierno no renuncia a eso y, además, tienen constancia de que seguimos con nuestras gestiones con el fin de conseguir financiación comunitaria que pudiera incidir sobre la programación de nuestras carreteras, acelerándola a ocho años.

Y paso a las cuestiones que ha planteado el Sr. Sanvicente, algunas de las cuales ya he respondido al hilo de la intervención general. Yo lamento, le tendrán que trasladar al Sr. Sanvicente lo que se le diga, lo digo porque a lo mejor está buscando el Plan de Carreteras y luego dirá que es que no lo conoce, y yo lo siento en el alma pero, por lo menos, por nosotros que no quede; yo contestaré como si estuviera presente.

Dice que no aludimos a las carreteras del Trasvase, ¿por qué se omiten las carreteras del Trasvase? No es cierto que se omitan.

Desde luego, la Comunidad Autónoma no puede hacer un gesto gratuito e irresponsable haciéndose cargo de una red que además tiene sus propios destinatarios que en su día firmaron los convenios, establecieron los convenios para su conservación. Me alegro de que ya esté presente el Sr. Sanvicente, que rima.

Yo creo que la diferencia entre la propuesta del PDR y la propuesta que, o lo que está viniendo aquí, a la Cámara, es absolutamente insignificante, estamos en unos niveles de cumplimiento del PDR en torno al noventa % y, además, ya he dicho antes que se referían a unas previsiones medias que pueden tener oscilacio-

nes y, hasta ahora, hemos visto que las oscilaciones que han tenido han sido al alza, con una evolución creciente de la inversión en carreteras desde que tenemos la responsabilidad de Gobierno de la Región.

Les parecen pocos 476 kilómetros de red de primer nivel y plantea una serie de carreteras que considera que deberían ser incorporadas al primer nivel. Yo tengo que empezar por reconocer, por repetir lo que dije al principio de mi intervención y es, que considero que el plan es absolutamente perfectible y que creo que lo que ahí viene, a pesar de los múltiples tamices, de la múltiple participación que ha habido de la serie de estudios que tiene detrás, no es un dogma de fe y, tanto es así, que lo que proponemos es que este plan periódicamente en el tiempo, en un tiempo prudencial se vaya revisando y ajustando a la realidad. Ahora bien, eso es una cosa y otra cosa es el pretender que el plan resuelva de golpe todas las necesidades que tiene esta Región pero desde una demanda, digamos, exorbitada dentro de las posibilidades financieras y de las posibilidades reales que tiene la Región.

La red está equilibrada y nada más que hay que acudir a la comparación con otras redes similares dentro de nuestro país. Quiero decir que está equilibrada en cuanto a la composición, en cuanto a la extensión de cada una o de cada uno de los niveles que se han establecido. Por supuesto que se pueden incorporar carreteras al primer nivel pero hay dos problemas; uno, es el financiero al que he aludido distintas veces, pero otro es técnico, es que no se puede confundir la jerarquización y la clasificación de la red con las características que tenga cada una de las carreteras. En su ausencia he explicado el caso concreto de la carretera de La Alberca, o cómo existen otras que siendo de menor nivel en estos momentos tiene la calidad máxima; es decir, no es imprescindible pertenecer a un nivel determinado para tener mejores características en la carretera. Ahora bien, cada nivel responde a unos criterios que son los que están perfectamente relatados dentro del plan y que son conocidos por su señoría, o debían ser conocidos desde hace bastante tiempo.

También hay una cuestión, ha incidido, he contestado antes, cuando hablaba de la intervención del Grupo Mixto sobre el tema de las prioridades, también hay algunas cuestiones concretas que yo creo que merece, a pesar de la respuesta global de que no podemos ir, digamos, a esa explosión de carreteras de primer orden, el llenar todo de carreteras de primer orden porque eso es impensable, es decir, es inalcanzable por lo menos por la Comunidad Autónoma; sí hay algunas cuestiones que aunque sean puntuales merece la pena citar porque, además, han coincidido los dos Grupos,

por ejemplo, en el caso de las carreteras de El Albuñón al Algar, pues ahí viene a ocurrir lo mismo, estaba en unos esquemas primeros, igual; en la carretera del Albuñón al Algar también han coincidido con la carretera que va de Yecla a Abanilla, Santomera, Alquerías, San Javier, bueno, acaba en San Javier. Ambas carreteras que en algún momento y en algunos documentos han sido contempladas o fueron contempladas como de primer nivel, al final se llegó a la conclusión de que en estos momentos no reúnen todos los requisitos de primer nivel, aunque desde un punto de vista de equilibrio territorial tal vez la carretera de Yecla a San Javier sea una carretera que en su momento haya que reconsiderar.

El caso de la del Albuñón al Algar la explicación es muy distinta, la conocen casi todos ustedes, saben que tiene una serie de limitaciones para mejorar lo que en estos momentos, la mejora que ya se ha introducido pero es que, además, como saben también sus señorías, en el futuro lo que estamos estudiando con el Ministerio de Obras Públicas es que la conexión a La Manga, a la zona Sur del Mar Menor, no sea por esa carretera sino a través de la autovía Murcia-Cartagena con su ramal a Cabo de Palos; es decir, eso le quitaría, de hecho le quita a la carretera hasta el Algar, en el trabajo El Albuñón-El Algar le quita las características que se requieren en el plan para ser de primer orden. La otra carretera digo que, probablemente, acabará siendo de primer orden.

Yo les quiero decir que, por ejemplo, en estos momentos, en desarrollo de lo que dice el propio plan, porque el propio plan ya he dicho antes que plantea una serie de actuaciones que lo complementan y que lo desarrollan, pero que en estos momentos tenemos terminado el anteproyecto de conexión de la zona occidental y de la zona oriental del campo de Cartagena con la comarca de Fortuna y Abanilla y con la autovía de Alicante-Murcia, de tal manera que estemos en condiciones de conectar con esa autovía prácticamente de forma simultánea con su ejecución, y que tenemos más adelantados trabajos como, por ejemplo, la variante de Alquerías que está incluida en ese proyecto con el fin de mejorar también la conexión de la zona de la Huerta de Murcia con las playas del Norte del Mar Menor y la producción, la zona productora del Campo de Cartagena con la autovía de Alicante-Murcia, creando una conexión alternativa al puerto de La Cadena. El anteproyecto está terminado e, incluso, está aprobado por el Consejo de Gobierno y está aprobado con unas características ya propias de una red de primer orden, a la espera de posibles revisiones del plan que permitan incorporarlo a la red de primer orden y, desde luego, de posibilidades financieras que estamos bus-

cando en estos momentos en la Comunidad Económica Europea para realizar ese tipo de trabajo, como estamos haciendo estudios para mejorar la accesibilidad de la franja costera entre Aguilas y Mazarrón, o otra serie de estudios que alterarían, llegarían a alterar la categoría, la catalogación que se ha hecho de algunas carreteras en el momento actual, pero no hay que olvidar que partimos de la situación actual y que el exceso de voluntarismo siempre es peligroso.

También me pide que le concrete qué es lo que pretendemos con el respeto al medio ambiente. Pues mire usted, lo que pretendemos es ser congruentes con nuestra ideología, con nuestro programa electoral, y respetuosos con una normativa que ha venido siendo elaborada en primer lugar por la Comunidad Económica Europea que emitió una Directiva el 27 de junio de 1985, posteriormente con una Orden de la Consejería estableciendo el trámite de informe previo al impacto ambiental que hemos sido una de las, digamos, primeras comunidades en establecer ese trámite y, luego, pues el Decreto Legislativo aprobado por el Gobierno de la Nación, de 28 de junio de este año, donde se determinan aquellas actuaciones que deben ser objeto de una evaluación de impacto ambiental. Es decir, esto es lo que pretendemos y se recoge, como es natural, por nuestro Plan de Carreteras que considera que hoy en día, hoy en día, el, digamos, el respeto al entorno es una condición o es uno de los factores a tener en cuenta, igual que se tienen en cuenta, o antes se tenían en cuenta, las características del terreno que iba a soportar la carretera; es decir, las características físicas, un dato más a tomar en cuenta a estas alturas, es el del respeto al entorno y al medio ambiente.

Y por último, voy a ver si me da matrícula de honor el Sr. Diputado porque dice que nos ha dado notable en proyectos, sobresaliente en publicidad, y claro, me da unos datos, que a lo mejor, son hasta de la propia Comunidad Autónoma, sobre el grado de ejecución del Presupuesto. Señoría, yo no quiero entrar ahora a discutir cuál es el grado de ejecución del Presupuesto de la Comunidad Autónoma, me parece que lo vamos a discutir dentro de muy pocas semanas, pero sí que quiero darle un avance de cómo ha trabajado la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas.

En el año 85, al 31 de diciembre del 85, en el programa de conservación de carreteras se había comprometido el 90% del gasto: en el programa de construcción y mejora, que es el otro programa que tenemos, de 2.114 millones se había comprometido el 93 % del gasto al 31 de diciembre del 85, al 5 de noviembre de 1986, es decir, al día de ayer porque cuando he salido de mi despacho aún quedaban expedientes por entrar

pero, al día de ayer, en el programa de conservación de carreteras habíamos comprometido el 90'6 % del gasto y en el programa de mejora de carreteras habíamos comprometido el 94 % del gasto, Sr. Diputado, cuando nos quedan prácticamente todavía dos meses para terminar el año.

Y nada más. Creo que las cifras me obvian o me eximen de cualquier comentario adicional.

Muchas gracias.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Gracias, Sr. Consejero.

A continuación abrimos un turno para fijar posiciones. El Grupo Mixto va a iniciarlas.

Tiene la palabra el Sr. Ríos.

Sr. RÍOS MARTINEZ:

Sr. Presidente, Señorías:

Yo no he entrado antes en calificaciones porque en la escuela me dan mucha rabia las notas, yo creo que uno avanza o progresa y otro no avanza pero eso de las matrículas de honor y de los sobresalientes nunca me han gustado porque, por veintitrés centésimas yo tengo sobresaliente y por dos milésimas otro se me queda fuera y, claro, una milésima más de nota es una complicación.

Yo tengo que reconocer, y lo he dicho al principio le voy a referir hoy, de que si alguna Consejería se ha destacado en la remisión de documentación ha sido ésta; documentación previa, definitiva, a debate, con requerimiento de sugerencias, eso es cierto. También es cierto que esta Consejería es la que ha gastado más medios en lo que pudiéramos llamar difusión de sus iniciativas, por así decirlo, por no llamar propaganda o publicidad que yo creo que es un término más gastado o más en término peyorativo. Yo creo que ambas cosas son necesarias en una actuación de Gobierno, por tanto no le voy a recriminar lo que ha hecho ese nivel de actuación.

A mí sí que me gustaría introducir algunas cosas sobre lo que se ha hablado antes. Por ejemplo, puntualmente, el tema de lo que se llama autovía, conexión con la red de autovía básica, autovía Madrid-Valencia o conexión con el centro neurálgico. La red del Estado a la hora de la posibilidad, que en este documento

también recoge muy bien la participación de la Comunidad Autónoma en la planificación general del Estado, desarrollo del 132.1 de la Constitución, prevé una comunicación que estábamos postergada en lo que es Levante, Alicante hacia Andalucía con el desarrollo de la red de autovías Murcia-Cartagena, Murcia-Puerto Lumbreras desde Alicante. Eso lo establece, pero la conexión que queda aquí pendiente es el tema de la comunicación con Madrid que tiene un volumen de tráfico, tanto de transporte de mercancías como de viajeros muy alto, no solamente en cifras de comunicación estable o vegetativas sino más o menos esporádica y puntual a todos los niveles.

Yo recuerdo la comunicación del periódico de «La Verdad» en abril, perdón, el 26 de octubre del 86, cuando el Delegado del Gobierno se comprometía a decir que pediría una autovía Murcia-Albacete para que su construcción por el MOPU fuese después del 81; sin embargo, el Sr. Consejero que es muy hábil, dicho sea de paso, no ha establecido esa comunicación. Hay actuación hacia Molina, sé que hay desdoblamientos en puntos determinados, sé que hay actuaciones para eliminar curvas, sé que hay actuaciones para ensanche pero ese proyecto de comunicación con Albacete o con la autovía a través del centro neurálgico, no por Almansa, no a través de la comunicación que viene de la 330 y la 3314 hacia Almansa sino a través de la otra, ¿cuál va a ser la evolución definitiva?

En cuanto al tema de la mejora de la calidad ambiental, yo creo que hay que reconocer en este trabajo, en este documento que incorpora datos socioeconómicos y datos naturales de la región que son imprescindibles para hacer una política de transportes; sin embargo, hay un objetivo dentro de los objetivos de ordenación del territorio que a mí me plantea una duda o un interrogante. Dice, entre los objetivos, establece unos objetivos racionales, ordenación del territorio, objetivo funcional y objetivo instrumental y dice: «Mejorar la calidad ambiental del medio circundante a la carretera». ¿A qué se refiere esa actuación?, ¿a corregir los efectos de la obra en cuanto al impacto ambiental?, ¿a adecuar las zonas limítrofes, eliminando árboles o plantando árboles?, es decir, es muy distinto una realidad u otra cuando estamos viendo cortar árboles en el desarrollo, por ejemplo, del desdoblamiento del puerto de La Cadena e incidir sobre la propia realidad de monte y a mí me gustaría saber ese objetivo porque después ya no vuelve a aparecer este objetivo, ni cuantificado, ni como medida, ni como actuación, no vuelve a aparecer, y a mí sí me preocupa como actuación puntual.

Después ha hablado, en cuanto a la conexión que existía, de que el plan empezaba en el año 85. Yo le

he hecho referencia a actuaciones que después no vuelvo a ver en el programa definitivo. Cuando le he hecho referencia a lo que es la actuación en el camino, perdón, en la carretera comarcal C-14, en Lorca, yo, cuando veo la actuación posterior del plan la he dejado solamente en lo que ustedes llaman obras de nuevo trazado, cuatro actuaciones puntuales en ese camino que une un determinado núcleo de población de Lorca con una red que llaman red regional que, además, yo coincido con ustedes que es la comunicación Aguilas-Lorca-Caravaca. Bien, esa actuación, ¿cómo se coordina con otra actuación posterior?, ¿es una actuación aislada porque era solamente esa actuación la que necesitaba?

Lo que no veo comunicación son con algunas actuaciones puntuales de nueva, lo que llaman nuevo trazado, en algunos puntos concretos. Por ejemplo, la que le llamaba yo desde Los Conejos hacia la carretera de Fortuna, ¿que comunicación tiene posterior?, ¿qué actuaciones del plan?, porque en los próximos diez años como no se especifica no veo otra actuación; sí que define el plan, a la contra de la otra, el desarrollo de la carretera que va de Fortuna hacia Abanilla, sí que es verdad que la prevé, incluso, para unirla hacia Alicante, habla el plan de que una conexión, para unirla hacia Alicante, habla de que una conexión de esa comarca en el futuro y con incidencia importante va a tener conexión hacia Alicante a través de la comunicación con la A-6, eso sí que lo dice el propio plan; sin embargo, en la otra puntualización no.

Yo le he hecho referencias puntuales que le vuelvo a llamar aquí porque estamos aprobando un plan hoy. Yo le decía, por ejemplo, lo que demandaba el Ayuntamiento de Mazarrón; el Ayuntamiento de Mazarrón pedía que la MU-603 fuera reconocida como red básica, mientras que ustedes establecen la comunicación de Mazarrón utilizando la nacional 340 hasta Alhama y comunicada a través de la MU-603, 602 a la 603, hacia Mazarrón; el Ayuntamiento de Mazarrón pedía una actuación entendiéndola como regional; de hecho es una zona que tiene mucha incidencia del transporte, tanto de mercancías como de viajeros esa propia zona. Claro, si entendemos que vamos a tener autovía puede parecer como una actuación necesaria desviar hacia la autovía de ese sitio en lugar de utilizar una red y dejarla como complementaria con una actuación de segundo orden en cuantía, aunque eso después tampoco queda claro. El Sr. Consejero me va a permitir quizá yo soy más lento a la hora de analizar pero, ustedes hablan con actuaciones cara a condicionamientos, actuación en medio urbano y actuación de conservación las hablan en la red básica, en la red complementaria y en la red comarcal con unos volúmenes de dinero a

lo largo de los años determinada; no queda más o menos definida si va a haber actuación o no.

La otra que le he planteado, la comunicación Cartagena-Alhama, Mazarrón-Alhama hacia la red del Noroeste con esa carretera comarcal que queda, Alhama-Mula, es la 3315, la comarcal 3315. ¿Es posible? ¿no es posible? ¿cómo queda? Yo le estoy haciendo interrogantes solamente, no la voluntad de definir una red máxima que yo sí se la he cifrado, conexionar todos los núcleos, por así decirlo, principales de los municipios con la red regional, eso es hoy una máxima, yo reconozco que eso no se puede decir que lo vamos a hacer ni en cinco ni en diez años, es verdad y yo le reconozco que no, pero hay actuaciones puntuales que se las estoy marcando. Por ejemplo, una carretera que ustedes definen de tercer nivel, la red comarcal, que es la que une Mazarrón con Lorca y que pasa por Morata, Puerto de Muriel y Ugéjar, precisamente, una zona de producción de tomate que si no se une hacia Lorca directamente tiene que dar una vuelta inmensa para comunicar, y estamos hablando de producción diaria que se está dando ya hoy. ¿Por qué no se incorpora esa carretera a una red regional complementaria?; estoy haciendo dudas en un planteamiento definitivo de lo que significa el proyecto en suma.

Yo le he planteado el tema de la financiación y sí que me plantea dudas, Sr. Consejero: usted ha hecho una valoración en dineros en lo que significa evolución de las actuaciones de la propia Comunidad Autónoma comparada como cuando no existía definida la inversión de la propia transferencia en el año 84 a lo que ha sido después; incluso, ha partido del año 82 como frontera, no del año 84 en donde vienen las transferencias de las propias carreteras. Pero es que la evolución del Fondo de Compensación, donde, fundamentalmente, venían los volúmenes de dineros, —bueno, venían volúmenes para conservación, yo recuerdo, en los Presupuestos del año 85 y del año 86 por valor de seiscientos y de cuatrocientos millones— son mil millones lo que venía ahí. Bien, pero es que este año para el año 87, ustedes, en el Fondo de Compensación Interterritorial a nivel del Estado tienen cuatrocientos veinticinco millones, menos dinero que el año pasado, menos dinero en pesetas boyantes, año 86, van a tener menos en el año 87; de los 1.602'4 millones que van a tener ustedes en el 87 por el Fondo van a tener menos dinero. ¿Eso compensa —y es la duda— con actuaciones de subvención condicionada de la Administración central, con inversiones regionalizadas de la Administración central o con inversiones no regionalizadas de la Administración central? o ¿eso va a suponer una incidencia en la actuación de búsqueda de dinero para las prioridades? porque en esta Comunidad a

la hora de acometer, y usted lo ha dicho muy bien, el Plan Regional de Carreteras está dentro del plan de ordenación, bueno, de un plan territorial y dentro de la política económica del propio Gobierno. Lo prioritario y fundamental en las inversiones del próximo año, cuando estamos acostumbrados a ser difícil una inversión de dos mil millones de pesetas en nuestra Comunidad, ¿va a ser esta actuación? o ¿va a haber compaginadas con otras? porque usted hace un plan a diez años. Yo no entro a las consideraciones o a las dudas que planteaba el Grupo Socialista sobre la evolución del año 84 en veintisiete mil a veintidós mil porque en realidad lo que han hecho ustedes es una adecuación de esfuerzos, tanto en la evolución de años como en lo otro, me refiero a la memoria que se nos mandó como anteproyecto en el año 85; bueno, es una evolución de ajuste en lo que significan prioridades.

En suma, yo creo que tanto las actuaciones puntuales que se plantean aquí como otras deben estar enmarcadas en una coordinación que yo le establecía con las actuaciones de las distintas Administraciones; le voy a poner un ejemplo. Usted hablaba de la carretera de Santa Catalina que tiene una ampliación, la carretera que va a La Alberca y a Santo Ángel; pero es que esa carretera tenía una realidad, y usted lo sabe, porque entonces estaba en la actuación del Ente Preautonómico y después del Consejo Regional, que recibía en su seno la Ronda Sur de Murcia que se conexionaba con la autovía, porque todavía no sabemos dónde va a terminar la autovía que viene en el desdoblamiento del puerto, no sabemos si últimamente se va a utilizar la carretera de El Palmar en Aljucer o si va a utilizar desde lo que significa la comunicación entre La Alberca hacia salir cruzando el camino hacia el otro lado, y conexionaba la Ronda Sur que pasaba desde la FI-CA hacia Santa Catalina con esa actuación posterior; eso ha desaparecido porque ya, como usted estará viendo y yo también veo, desaparece, la Ronda Sur no aparece, hasta el año 1994 no aparece en los presupuestos del Estado ni en las actuaciones del Estado, en ninguna de ellas; ha desaparecido por las circunstancias que hayan sido, por acuerdo entre el municipio y lo otro.

Y por último, el tema de los caminos que no son de la Comunidad Autónoma ni del Estado central. Yo creo que hay aquí una red, caminos del ICONA, caminos del IRYDA, caminos municipales o carreteras municipales y privados que, yo reconozco, que no pueden tener actuación desde la Comunidad Autónoma pero sí que debe enmarcarse cómo se van a coordinar esos esfuerzos que existen ahí con una realidad de red regional; sí que debe tener conexión porque hay una red muy amplia, la del IRYDA, lo que hablaban del desarrollo del post-Trasvase y del Trasvase es una red de cami-

nos del IRYDA amplia en unas condiciones determinadas. En suma, si que debiéramos de recoger esa propia actuación.

Y por último, una consideración a nivel de ruego, por la experiencia que he tenido, la posibilidad en lo que ustedes llaman de lucha o prevención con la seguridad vial, la idea de recoger, no sé si es posible, la idea de recoger una actuación global en lo que significa señalización de la propia red de carreteras regional, específica, un plan de señalización tanto vertical como horizontal cara a garantizar no ya los puntos negros, que los puntos negros son puntos negros por deficiencias de la propia estructura de la carretera sino garantizar que se produzcan menos realidad de accidente en función de esa propia señalización que, como usted sabe, en la realidad antigua la Diputación anteriormente gastaba muy poco dinero en esa ordenación y ahora empieza a gastarse dinero en esa ordenación de señalización, tanto horizontal como vertical.

Nada más, Sr. Presidente y señorías. Disculpe por el abuso del tiempo.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Gracias, Sr. Diputado.

Sr. CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS:

Sr. Presidente:

Con permiso. Dado que ya estamos en un turno de segunda intervención, por llamarlo de alguna manera, me gustaría ir respondiendo a cada portavoz con el fin de que no se produjera luego confusión en la respuesta y, a su vez, cada uno de ellos puede ir perfilando las posibles resoluciones o su posible postura ante la votación posterior.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Bien, hágalo usted. Le ruego que sea lo más breve posible, para ganar tiempo.

Sr. CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS:

Sí, pues entonces responderé desde el mismo escaño.

El Sr. Diputado plantea, ha concretado mucho más ya su intervención, mantiene alguno de los interrogran-

tes que planteó en su primera intervención y, yo voy a ver si puedo despejar esos interrogantes, de una forma muy escueta.

En primer lugar, «¿qué significa mejorar el entorno ambiental de la carretera?» Mejorar el entorno ambiental de la carretera significa tanto una restauración de posibles daños que se hayan producido como la habilitación de áreas de descanso o áreas distracción, fuera de la carretera. Los árboles, desgraciadamente, a todos los vehículos que existen en estos momentos situados en el propio arcén de la carretera constituyen un peligro más que lo que eran en tiempos una ayuda al caminante o al caminero que, dadas las velocidades, le servía para tener sombra; en estos momentos ese objetivo no tiene sentido.

Dice el Sr. Diputado que yo he sido hábil al responder antes la pregunta de la conexión con Madrid. Pues usted, señoría, también está tratando de ser hábil porque reiteradamente me quiere llevar a hablar de unas carreteras que no son competencia de la Comunidad Autónoma y sobre las que digo que no rehúyo hablar pero que, lógicamente, no son este plan de carreteras, aunque lo hemos tenido en cuenta. Tanto lo hemos tenido en cuenta que si hubiéramos pensado en una conexión por autovía de Murcia por Albacete no hubiéramos coordinado nuestro plan con el Plan General de Carreteras por la sencilla razón de que en el Plan General de Carreteras no está prevista pero tengo que insistir que el hecho de que allí no esté prevista no quiere decir que nosotros no la hayamos solicitado, que no hayamos hecho las gestiones pertinentes e, incluso, que no hayamos avanzado estudios; estudios que van a permitir que mediante el desarrollo de lo que en el Plan General de Carreteras se llama programas de actuación en zona urbana, ese desdoblamiento que en estos momentos llegue a Molina en años sucesivos, sin necesidad de esperar a la aprobación de un nuevo plan, nos va a permitir seguir avanzando con esa actuación.

Y lo mismo tendría que decirle, pues respecto a otra serie de preguntas que me ha planteado en relación con ese tema, le tengo que decir, resumiéndolo mucho, que desde el año 83 estamos en contacto permanente con el Ministerio de Obras Públicas, con la Dirección General de Carreteras, con el fin de llegar a un acuerdo en la definición conjunta de lo que tiene que ser la actuación del Plan General de Carreteras en Murcia. Y quiero sacarle de una duda doble: ni la carretera de Santa Catalina se hizo así porque tuviera nada que ver con la Ronda Sur, el proyecto es muy anterior, el proyecto es de la Diputación, es muy anterior al tema de la Ronda Sur, ni se desconoce donde va a acabar la autovía del puerto de La Cadena, la autovía del Puerto de La

Cadena irá desde lo que se denomina me parece que Puente de las Lavanderas hasta enlazar en la zona Gualías con la actual Ronda Oeste. Es decir, son dos cosas distintas, el desdoblamiento de la carretera que actualmente está haciendo el Ministerio de Obras Públicas desde el cruce de la carretera de El Palmar a Beniján, en las proximidades de la «Arrixaca», hasta arriba, hasta «La Paloma», eso no pertenece a la autovía de Murcia a Cartagena, la autovía Murcia-Cartagena se prolonga desde la Ronda Oeste, según las previsiones del Plan General de Ordenación Urbana de Murcia. Eso, no quiero entrar en polémica, Sr. Diputado, estoy dándole una información a la Cámara, podría no darla pero me parecería una descortesía, sabiéndolo, así que lo digo pero no entro en debate porque no es un asunto competencia de la Consejería, ni por supuesto que sea objeto o pueda ser objeto de discusión dentro del Plan, nosotros lo que hacemos es coordinarnos con esas actuaciones que prevé el Ministerio y el Ayuntamiento de Murcia.

El plan global de seguridad vial está ya en marcha, existe también una Junta Nacional de Seguridad Vial donde se coordinan todos los directores generales de Tráfico, de Carreteras, de Transportes; tenemos una actuación conjunta, por ejemplo, con el Ayuntamiento de Murcia en actuación sobre señalización y sobre tratamiento de intersecciones que va a dar lugar a que, probablemente, el año que viene todas las intersecciones principales de los caminos o de las carreteras que afectan a la zona de Murcia y su entorno queden reguladas semafóricamente.

Y luego ya plantea una serie, también, de actuaciones concretas; porque es que antes no le he entendido bien cuando ha hablado de la carretera de la 5-A, es la 5-A y la 7-A, la 5-A es la de Los Conejos y la 7-A es la de Abanilla, todas ellas conforman un itinerario y, yo no sé si en el documento de síntesis está dicho explícitamente pero si no está dicho explícitamente, enumerando cada una de esas carreteras, lo que si está dicho es que ése es un eje que se va a desarrollar en su totalidad porque la intención del Plan de Carreteras es conectar una comarca deprimida, como la Oriental, con una comarca dinámica como es la de la Vega Media. Es decir que, a lo largo del Plan se va a terminar completamente el itinerario desde Molina hasta Abanilla, incluso, hasta el límite de la provincia de Alicante, con independencia del nombre, de la denominación que tenga cada una de las carreteras que lo componen, eso es otra actuación que tenemos pendiente, que el Plan tiene pendiente, por ejemplo, que es la revisión de las denominaciones y de las numeraciones de las carreteras, tenemos que hacer, homogeneizar esas denominaciones que hemos heredado; eso ya está en

marcha y es una cosa, repito, de las que tenemos pendiente.

La carretera de Alhama a Mula no se ha incluido porque, como usted conoce, pues pasa por Sierra Espuña y tiene unas características orográficas verdaderamente infernales. Es decir, actuar sobre esa carretera requieren unos recursos cuantiosos que en el horizonte del Plan no son de prever que se dispongan, aunque sí se actuará entre Mula y Pliego, conectando precisamente los núcleos de población.

La de Mazarrón-Lorca a través de la Sierra de La Almenara no se ha incluido en un nivel superior porque, aunque es verdad que discurre por zonas de una alta productividad, sobre todo en el tramo más cercano a la diputación lorquina de Ramonete y a Morata, es que la salida de esos productos no es sobre la Sierra de La Almera que, si conoce el Sr. Diputado aquello, es una zona agreste con elevadísimas pendientes que no permiten la circulación de vehículos de mediano tonelaje, la salida y la comercialización se hace a través de municipio de Mazarrón con el cual están perfectamente comunicados. Y es más, si examina esa zona, conscientes del problema, verá que es una de las que el Plan propone la incorporación de una carretera que en la actualidad no es de titularidad de la Comunidad Autónoma y que parte de Purias y va hacia la diputación La Pulgara, me parece que se llama, en Lorca, con el fin de cerrar la malla y permitir una mejor comunicación que la que existe en estos momentos; también le pasa lo mismo, pasa a través de una sierra y, realmente, las actuaciones allí son muy costosas, además de que el tráfico es muy escaso.

Y vuelve a insistir en el tema del Fondo. Yo no sé si seré capaz de clarificar de una forma definitiva la cuestión del Fondo. Primero, el Fondo no es tan fundamental en la financiación de carreteras, el Fondo, en el año 84, cuando invertimos 1.200 millones de pesetas era 411 millones de pesetas; el Fondo, en el año 85, cuando invertíamos, pues, la cifra la he dado antes, unos millones de pesetas, el Fondo en el año 85 eran 691 millones de pesetas; el Fondo, en el 86, baja a seiscientos veintitrés millones de pesetas y, sin embargo, las inversiones en carreteras crecen varios centenares de millones de pesetas; y, el Fondo, en el 87, pues se hará una distribución que nos la pide en estos momentos el Comité de Inversiones Públicas y que, probablemente, luego será objeto de revisión pero el Fondo no es más que una financiación finalista para obras de infraestructura y que el Gobierno de la Región supera ampliamente con su voluntad política y lo supera con otras fuentes financieras a las que antes me he referido. Es decir, el hecho de que el Fondo sea ma-

yor o menor, como ya se ha demostrado a lo largo de los años 84, 85 y 86, es un hecho irrelevante frente a la voluntad política del Gobierno, en este caso pretendemos que respaldada por la Cámara, de que las inversiones en carretera superen los 2.000 millones de pesetas; buscaremos el dinero en otras fuentes pero no en el Fondo de carreteras.

Muchas gracias, Sr. Presidente.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Gracias, Sr. Consejero.

El Grupo Popular. Su turno.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Sr. Presidente, Sras. y Sres. Diputados:

En mi intervención anterior yo he hablado de desprecio a la Cámara. Por supuesto, cuando hablaba de desprecio a la Cámara no olvidaba de este documento que vino aquí, a esta Cámara, y tengo la fecha del 1-4-85, ni estoy olvidando tampoco este libro, pero esto para mí es simplemente información. Yo considero que el Plan, lo considero yo y creo que así se puede considerar, el Plan ha venido a la Cámara hoy, porque hoy es cuando el Sr. Consejero ha venido a explicar el Plan a la Cámara y cuando se ha traído con todo lujo de detalles de los planos, los cuales comprende este Plan de Carreteras; por lo tanto, es a lo que me estoy refiriendo y ése es el desprecio al que yo digo a la Cámara que esos planos y esa explicación ha ido antes a otros sitios, ha ido al público antes de venir a la Cámara; no me estoy refiriendo precisamente a esta información, esto para mí es simplemente información.

Y he tomado varias notas de la intervención del Diputado del Grupo Socialista y del Sr. Consejero; voy a intentar contestarlas lo mejor que pueda.

El Diputado socialista dice porqué actuamos en carreteras. Hombre, yo creo que eso no es necesario ni siquiera explicarlo, las carreteras de la Región de Murcia tienen una gran necesidad de que se actúe en ellas y desde que comenzamos a caminar en Preautonomía y en la Autonomía la Región de Murcia ha estado gobernada por los socialistas; por lo tanto, si yo les digo a ustedes: «Bienvenido sea el Plan, pero ya era hora», no creo que tampoco esté diciendo ninguna barbaridad. Así que, cuando usted dice: «En los últimos tiempos era de vergüenza los baches y el estado de las carreteras», a mí me parece muy bien pero, oiga, yo no

soy responsable, ni tengo nada que ver absolutamente con eso; nosotros no hemos estado en el Gobierno. En todo caso, tenemos que decirles lo que le he dicho antes: llevan ustedes gobernando la Región de Murcia la Preautonomía y la Autonomía, los baches y el estado de las carreteras, pues, es algo por supuesto heredado, puesto que un Gobierno hereda siempre lo de otro, y, los gobiernos dejan su huella por lo que hacen, no por las quejas que ponen; yo le digo eso por lo que hacen.

A mí me asombra lo que dice en cuanto a las posibilidades económicas. Yo comprendo que Murcia tiene ahora varios retos y, varios retos en los que invertir sus dineros, los nuestros y los que nos vengan de otras fuentes, pero yo les digo también que hay formas distintas de invertir, y no se ha destacado precisamente la Comunidad Autónoma de Murcia en el Gobierno socialista en su buena inversión de los dineros. No les voy a repetir lo que ustedes saben, lo que todas sus señorías saben de cómo se encuentra en la actualidad la Región de Murcia, endeudada por muchos miles de millones y, hasta ahora no se ha hecho absolutamente nada que no sea nada más que ir conviviendo.

El apoyo del Grupo Socialista. Hombre, no faltaría más que el Grupo Socialista no apoyara al Gobierno, pero yo le voy a decir que eso no significa el que usted diga «el Grupo Socialista apoya al Gobierno en este Plan» no significa que los demás no le apoyemos, nosotros también apoyamos al Gobierno en este Plan y las únicas objeciones que hemos puesto ha sido simplemente con el ánimo de intentar mejorar el Plan, o sea, no nos oponemos al Plan, ni muchísimo menos, bienvenido sea, si acaso, nos quejamos de que no haya venido antes, y lo vuelvo a repetir, o sea, que el apoyo del Grupo Socialista y el apoyo del Grupo Popular, por supuesto, también.

Planificar para ahora y para después. Claro que hay que planificar para ahora y para después; precisamente, un plan de carreteras para diez años hay que planificarlo para ahora, para los diez años y para muchos años después, precisamente, claro que tiene que quedar abierto, pero no tiene que quedar todo en el aire para que cada día vayamos poniendo una cosita nueva, o sea, es un plan bien estudiado y en eso no tengo que darle yo lecciones al Sr. Consejero que es un profesional y, además, tiene muchos profesionales a su servicio, simplemente una recomendación que, vamos a planificar para ahora y para después, para muchísimos años, y en eso estamos todos de acuerdo.

La primera piedra, y felicitar al equipo de la Consejería de verdad, usted lo felicita de verdad. Supongo

que no piensa que nosotros le felicitamos de mentira, nosotros le felicitamos de verdad, y felicitamos a todos los que están trabajando en ello. Si acaso, ponemos en la voluntad política del Gobierno de haber tardado tanto tiempo en hacerlo y el no haberlo traído aquí antes pero, por hacer este proyecto, claro que felicitamos a todo el equipo, por supuesto que sí, y lo felicitamos de verdad; no es necesario que digamos que eso se entiende, que es así.

También nosotros detectamos que este anteproyecto, o este primer plan, en principio se contemplaba 27.000 millones de pesetas y para ocho años. No he estado aquí, y lamento no haber estado un ratito, he tenido que salir a cumplir mis obligaciones que creo que son como portavoz que me corresponde ahora con la radio y por ese motivo no estaba aquí. Yo suelo ser bastante respetuoso con los oradores y me gusta escucharles y, sobre todo, cuando tengo que intervenir de portavoz, pues me gusta escuchar muchísimo más, para saber qué es lo que me dicen y qué es lo que puedo responder. Así que, lamento mucho ese ratito que no he estado aquí.

Le voy a decir que sí he estudiado el Plan, lo he estudiado bastante bien, y, yo les puedo decir, que me parece bastante bueno, yo no he puesto pegas al Plan, lo que le estoy diciendo es que se puede mejorar y, la única duda que he puesto, es si ustedes van a ser capaces de cumplirlo, eso sí que lo he puesto y lo vuelvo a decir, dudo si son capaces de cumplirlo, y he puesto el precedente de este año y de otros años anteriores.

Y, dice, red equilibrada en todos los niveles, problema financiero y técnico. Yo me imagino que sí, que la red está equilibrada pero también, el Sr. Consejero ha admitido que hay carreteras en las cuales, pues se ha contemplado también la posibilidad de elevarlas a primer nivel. Nosotros estamos, simplemente, dando una orientación y hemos expuesto las razones de esa orientación; creemos que no es solamente la intensidad media y creo que además hay otros conceptos también, el concepto que nosotros hemos expuesto es la distancia entre dos puntos, la distancia entre dos puntos y, también, el querer, el saber por dónde queremos que vaya el tráfico, si es que eso se ha contemplado, es posible que la Consejería lo hay contemplado y tenga razón en haber aplicado a cada carretera el nivel que le ha aplicado pero las propuestas que nosotros hacemos las hacemos con la intención de que la red de carreteras regional sea lo mejor posible, por supuesto, atendiendo a las necesidades y atendiendo a las disponibilidades de dinero, siempre y cuando con la salvedad de que el dinero se puede aprovechar muchísimo mejor que se ha aprovechado hasta ahora.

Lo del medio ambiente. Bien, simplemente queríamos una respuesta, queríamos saber qué es lo que se contempla en ello, puesto que el librito no lo explica mucho. Nos parece muy bien que se contemple el no solamente respetar el medio ambiente sino, si es posible, mejorarlo.

De los datos de ejecución, pues mire usted, Sr. Consejero, yo, por supuesto, no tengo una fuente de datos propia; los datos me los dan ustedes, ni mi Grupo tampoco, y los datos que yo he dado han sido al 30 de junio de 1986, usted me da unos datos ahora al 5-11-86 y yo le tengo que decir que sí, en cuanto a inversión le subo la nota, pero le tengo que dar un suspenso en ejecución de obras, y de esto ya hablaremos otro día puesto que yo tengo una interpelación al respecto, así que, le subo una nota en cuanto a inversión pero, no quito la nota en cuanto a ejecución de obras.

Nada más. Muchísimas gracias.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Gracias, Sr. Diputado.

El Sr. Consejero puede contestar.

Sr. CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS:

Muy brevemente.

Yo me congratulo de que el tema del respeto a la Cámara se vaya quedando clarificado, aunque al final quede la duda de que parezca que lo importante era traer los planos y los paneles que han venido hoy, cuando justamente en el Pleno anterior se criticaba, por parte del mismo Grupo y del mismo portavoz, el gasto que se había hecho en la difusión del Plan de Carreteras, eso es justamente la difusión del Plan de Carreteras.

Dice que ha tardado mucho en llegar o que ha tardado mucho en hacerse el Plan de Carreteras. Yo tengo que discrepar, las carreteras han sido transferidas a la Comunidad Autónoma, antes lo he recordado, en septiembre de 1984, y quiero recordar que aún antes de recibir las competencias esta Asamblea disponía ya de un documento previo y que en febrero del 85 ya habíamos ejecutado o ya habíamos realizado un avance del Plan de Carreteras, eso, no me gusta utilizar la palabra récord pero, realmente, yo creo que es un esfuerzo por presentar un Plan; un esfuerzo considerable si se tiene en cuenta la complejidad de este documento y la cantidad de datos que ha habido que manejar para llegar a los resultados que hemos llegado.

Usted reconoce que es posible que las propuestas que presenta, no ya la Consejería, sino el Gobierno, sean las acertadas. Es posible, igual que es posible que se puedan mejorar, lo que ocurre es que a estas alturas hay una educación muy sencilla y es que, lo que ahí hay vale veintidós mil millones de pesetas y el techo financiero nuestro son veintidós mil millones de pesetas; es decir, que si se incluye algo más habrá que quitar algo que ya figura ahí, o bien ampliar el techo financiero, o bien ampliar el número de años de ejecución del Plan. Eso, al Gobierno no le parece conveniente, es más, el Gobierno considera que los propios Grupos estarán de acuerdo de que, tal vez, éste no sea el momento más oportuno porque, y les quiero decir la razón fundamental, la razón fundamental es que a lo largo del año 87 vamos a poder definir con aproximación, con claridad, cuál es el papel que el FEDER va a jugar en nuestra Región. Como saben, estamos teniendo una serie de contactos para avanzar lo más posible y yo, personalmente, estoy tratando de estudiar cuáles son las fórmulas de financiar, de financiar determinadas inversiones en las carreteras regionales. Yo creo que en tanto no conozcamos cuál puede ser la incidencia de una vía de financiación con tal potencial, con tales posibilidades como es el FEDER, realmente, no compensa hacer modificaciones si todos estamos de acuerdo en que las modificaciones que se produjeran, o se podrían producir, son modificaciones de detalle que en nada iban a alterar lo sustancial del Plan, máxime cuando el Plan tiene la flexibilidad suficiente por haber establecido criterios mínimos para atender todas las demandas.

Y vuelve a decir, y ha dicho, al final, me ha subido la nota, como íbamos por el sobresaliente al final llegamos a la matrícula, pero yo no me obsesiono con las notas, como decía el portavoz del Grupo Mixto, estoy de acuerdo con él, no es problema de notas, yo creo que es problema de que hagamos un trabajo que resulte a satisfacción de todo el mundo. Me avanza un suspenso en construcción. Yo conozco ya, porque me ha sido remitido por la Cámara la pregunta, o interpe-lación, no recuerdo bien, del Sr. Diputado. Yo le rogaría al Sr. Diputado que no se precipite en la calificación, es un terreno movedizo el pronunciarse sobre cuestiones técnicas complejas y, máxime, cuando encima se superpone un fenómeno natural imprevisible, le ruego que no se precipite no vaya a ser que las cañas se vuelvan lanzas.

Y nada más. Muchas gracias.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Muchas gracias, Sr. Consejero.

El Grupo Socialista.

Sr. ROMERO GASPAS:

Gracias, Sr. Presidente.

Si me permite, desde el escaño, con el fin de agilizar la sesión, puesto que todavía nos queda un buen rato.

En primer lugar, agradecer al Consejero, lógicamente, las respuestas y congratularnos de que el Consejero que dice que es de Letras todavía tenga algo de la otra carrera que tenía, puesto que ha demostrado que también sabe las carreteras, inclusive, ha faltado decir los pasos de nivel, pero en fin, congratularnos de que todavía le recuerde algo el tema.

Por alusiones, Sr. Diputado, voy a responder a lo que usted ha planteado, no iba a entrar pero usted lo ha planteado.

Primero, quiero dejar absolutamente claro que no ha habido ni un ápice de desprecio a esta Cámara en cuanto a la tramitación del Plan de Carreteras, puesto que los Grupos Parlamentarios han estado informados desde el principio a fin, no ha habido ni un ápice de desprecio, al contrario, yo he dicho en mi intervención anterior que ha sido un buen método para informar a esta Cámara.

Segundo, usted decía que no era necesario que explicara los porqués. Yo lo veía necesario porque para cualquier político aprobar una cosa si no hay un porqué no tiene sentido, no se hace porque sí, se hace por un porqué en concreto; porque sí o porque no lo dicen los habitantes de este planeta más chiquititos, nosotros es porque sí, por esto, por esto, y por esto; y ese porqué ha sido mi explicación anterior.

Usted nos planteaba que la Comunidad Autónoma había estado gobernada por los socialistas en la Preautonomía. Claro que sí. Se ha olvidado una cosa: que no había competencias en carreteras. ¡Qué error!

Y después, una última cosa que yo no puedo consentir. Usted dice que no se nota en absoluto la inversión y el trabajo de los socialistas en esta Región. Puede ser por dos cosas sólo o porque hay personas que están ciegas o porque como siempre están mirando atrás no le da cuenta a ver lo que hay a su alrededor.

Muchas gracias, Presidente.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Gracias, Sr. Diputado.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Sr. Presidente, yo pido la palabra para rectificar un error, de acuerdo con el artículo 67 del Reglamento de la Cámara.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Bien, la tiene.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Como el Sr. Consejero ha hecho alusiones a mi intervención del otro día, tengo que decir que el otro día, por un cálculo mental rápido en los cuales los habitantes de esta tierra pues tenemos errores, —yo, por lo menos, los cometo algunas veces y puedo decir alguna tontería— yo hice una calificación errónea del gasto que se había producido al explicar este programa en Murcia; por lo tanto, quiero rectificar y decir que no hay nada que criticar a aquella inversión de cerca de medio millón de pesetas. El error fue un cálculo mental rápido que los que somos humanos, yo me considero humano, a veces cometemos y, simplemente, lo que quiero es dejar constancia de ello.

Nada más. Muchísimas gracias.

Sr. PRESIDENTE: (D. FULGENCIO ROSIQUE)

Gracias, Sr. Sanvicente.

Y aclarada esta cuestión, Sras. y Sres. Diputados, se suspende la sesión durante media hora para que los Grupos elaboren sus propuestas de resolución.

Muchas gracias.

Y las entregan aquí, en la Mesa.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Se reanuda la sesión.

Ante la Mesa de la Asamblea han sido presentadas propuestas de resolución por parte de los diferentes Grupos Parlamentarios, Grupo Parlamentario Mixto, Grupo Parlamentario Popular y Grupo Parlamentario Socialista.

Las resoluciones de D. Pedro Antonio Ríos, portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, es una, dos, tres, cuatro, cinco, seis, resoluciones. La propuesta de resolución del Grupo Parlamentario Popular están escritas a mano y son diez propuestas de resolución. Y del Grupo Socialista son ocho propuestas.

Empezamos entonces ante la defensa por cada Grupo Parlamentario de sus propuestas de resolución. Aconsejo, dada la hora en que estamos del debate de este Orden del Día, de este punto del Orden del Día, que los Sres. portavoces agrupen, según dice el Reglamento, o sugerencia del Presidente de la Asamblea, en que las propuestas sean defendidas en un turno único de quince minutos.

Grupo Parlamentario Mixto. Tiene usted la palabra, Sr. Ríos, para defender sus diferentes propuestas de resolución ante la Cámara.

Sr. RÍOS MARTINEZ:

Sr. Presidente, señorías:

Indudablemente, para defender las propuestas de resolución vamos a tener que reiterar algunos de los argumentos que durante el debate se han tenido en la Cámara.

Las propuestas de resolución van desde un ámbito general a un ámbito específico, intentando introducir mejoras a lo que significa el propio debate en la Cámara, aunque la primera de ellas lo que plantea es que la propuesta que ha sido remitida por el Consejo de Gobierno sea considerado como un avance de plan general, en vez de un plan definitivo, para que en el plazo más breve posible todo lo que es el punto 5.3 del capítulo V, que en realidad es un sólo folio, sea más concretado a nivel de las actuaciones que anualmente van a tener o se van a hacer frente, tanto en lo que pueden significar desvíos como obras del nuevo trazado, como acondicionamiento de travesías, como obras de refuerzo y ensanche; en suma, hacer más concreto lo que es el plan, como sucede con otros planes, en concreto con el plan estatal en donde se dicen las actuaciones puntuales que se van a tener de corrección de travesías, etcétera, ya que aunque se recoge un estudio amplio en lo que significa propuesta definitiva, el punto 5, de lo que son 5.3, propuesta básica para la realización del plan, se limita a enumerar los programas, el programa de acondicionamiento y mejora, el programa de actuación en medio urbano, el programa de reposición y el programa de seguridad vial, yendo a la distribución de dineros anualmente y en función de cada uno de los dineros que va a actuarse en estos próxi-

mos años: acondicionamiento, 6000 millones en red básica; medio urbano, 800 millones; conservación, 960.

Y, por otro lado, la idea de introducir en la jerarquización que se hace, en los cuatro puntos que se hace: red regional básica, red complementaria, red comarcal y red local, la de sacar de la red básica regional lo que pudiéramos llamar las actuaciones de interés intercomarcal varias comunidades, el caso de la 330 que une Andalucía, Granada con Valencia a través de la 3314, como el caso de la nacional 332 que une Vera, de Almería, con Aguilas, como el caso de la 342 que une Baza-Granada.

La segunda propuesta de resolución es hacer hincapié, tomar como prioritario las actuaciones en el desvío del tráfico en los núcleos de población importantes que son atravesados por la red básica regional. Está, hay actuaciones hechas en el año 85, como en el caso de Aguilas o de Mula, pero quedan otras actuaciones como puede ser el caso de Cehegín, como puede ser el caso de Caravaca; en suma, actuaciones de desvío de tráfico en núcleos importantes de población para garantizar una mejor calidad de vida en esos núcleos y una mayor facilidad en el propio transporte.

El punto tercero lo que pretende es instar al Consejo de Gobierno para que éste solicite a la Administración central dos tipos de actuaciones; una, la concreción, dentro del plan de autovías, del tramo de la conexión de Murcia a través de Albacete a la red de autovías básicas del Estado y no a través de Almansa, es decir, concretar que en plan de actuación se coja como necesaria la autovía Murcia-Albacete para agilizar nuestro transporte con el centro del Estado; y, la segunda, es la idea que la valoración de las transferencias que en su momento se hicieron se revise y se inste al Estado central para que se transfiera a la Comunidad Autónoma la carretera 313 que une la carretera nacional 332 con Portmán, la carretera 321 que une esa misma carretera con Escombreras y, lo que es la carretera que sirve de desahogo a la comunicación de la nacional 301 con la nacional 340, Madrid-Andalucía, el paso que va de Molina a Alguazas, Torres de Cotillas, Alcantarilla, porque creemos que no tiene nada que ver el que se garantice esas actuaciones de la Administración central, complementaria en cuanto a transporte pesado, con que la actuación y los itinerarios lo marque la propia Comunidad Autónoma.

La resolución cuarta lo que pretende es que este Plan Regional de Carreteras que está presentado hoy en la Asamblea y vamos a debatir pueda ser parte integrante en el futuro de ese plan básico en su conjunto de todo el transporte y la comunicación, porque cuanto te-

nemos actuación de transporte tendremos que ver cuál es la actuación que vamos a hacer a nivel de ferrocarril, cuál se va a hacer a nivel de otras modalidades como el transporte marítimo, como el propio transporte aéreo, y cómo se complementan todos los medios de transporte. En suma, es pretender que algo que ha sido a nivel de conversación o, incluso, de la encuesta que aquí se pone como anexo II de solicitud de información a los demás sitios sea previsto como posibilidad de futuro.

En la resolución quinta pretende una modificación a la propuesta de red básica y de red complementaria, añadiendo, introduciendo una filosofía general y es que, como ley o como idea general cara al futuro se tenga la filosofía de tratar de que todos los núcleos o cabeceras de municipios estén unidos o conexados con la red básica de carreteras y, mientras tanto que eso se consigue, introducir en esta propuesta, que como se decía es abierta y flexible, unas modificaciones. Por ejemplo, poner en el rango de red regional básica del primer nivel, lo que viene marcado en color naranja, la carretera que va paralela y que está en la red complementaria desde Alguazas a Cieza, teniendo así una red de descongestión paralela a la propia nacional 301; la carretera que va desde Moratalla a Caravaca o si ésta no es la del volumen suficiente, la que une Moratalla con Calasparra, unida a través, después, que ahora mismo está en la red comarcal, en la red amarilla, pasándola a esa red básica regional, posibilitar que Moratalla se incorpore en la red básica; la idea de introducir la comarcal 3223 que, en realidad, es una comarcal que naciendo de la nacional 340 comunica nuestra Región por la comarca oriental hacia Alicante y culmina también en la parte de arriba la comarcal 3223 nace en el cruce de Cobatillas, une Fortuna, pasa a Pinoso, vuelve a Yecla y sigue hacia Almansa por la parte Norte de nuestra Región. En suma, es tener esa valoración de comunicación en las fases que sean pertinentes como red regional básica.

El otro punto es introducir como red básica lo que va desde la nacional 301 a Los Alcázares la comunicación que pasa por Torre Pacheco y, a su vez, la comunicación que existe desde el Albuñol hacia el Algar, puesto que significa un ramal de uso tradicional de todo el tráfico que viene desde Madrid y desde Murcia hacia La Manga en horas punta, es decir, la carretera MU-301 ser considerada como carretera de la red básica.

Y por último, la de incorporar lo que significa la MU-411, la A-7 y la A-6 que no es ni más ni menos que unir la nacional 301 en el cruce de Archena con la comunicación Fortuna-Abanilla que, a su vez, va a

comunicar hacia Alicante. En suma, es una valoración rápida, quizá no muy sopesada, de incorporación y ampliación de la red básica regional que no supone ninguna variación profunda en cuanto a las inversiones que se van a hacer porque van a tener en lo que significa la actuación del 5.3, prevé actuaciones en los diversos niveles, por tanto no hay ningún problema para cualificar una carretera en la red complementaria o en la red comarcal puesto que va a tener actuaciones en miles de millones en los próximos años. Quizá el defecto del proyecto o del presupuesto es que, en las redes comarcales y en las redes locales, es donde menos se invierte y se invierte más en las redes más grandes, se van a invertir 7.760 millones en la red básica; en la red complementaria, 7.550; en la red comarcal, 4.000; y, en la red local, 1.900. En suma, se trataría de conseguir una red básica más amplia.

Y, por otro lado, proponemos la incorporación a la red complementaria de dos ejes que se utilizan ampliamente en nuestra Región, la comunicación de la nacional 301 con la nacional 340 a través de El Puntal, Churra hacia Cobatillas, es muy usada en el tráfico y proponemos pasarla a red complementaria de la red básica, al igual que la F-13 que comunica Murcia a través del puerto de El Garruchal con la comarcal 3319. En suma, pretendemos una modificación en cuanto a este proyecto y proponemos también la idea de que se tenga en cuenta, en base a necesidades de coordinación en características que deben cumplir la red que no se recoge aquí porque no es red de la propia Comunidad Autónoma, pero que sí que es una red real en volumen de kilómetros la construida por el IRYDA, por el ICONA, los municipales y los propios caminos privados; la idea es que esa conexión con esta red esté garantizada en unos mínimos y en unas condiciones de control por parte de la Comunidad Autónoma a la hora de utilizar esas propias actuaciones.

Y la última propuesta de resolución pretende el ir a lo que llamaba el plan de carreteras en su punto 5.3 programa de seguridad vial. Nosotros proponemos introducir como prioritario actuaciones para superar la incidencia que los pasos a nivel tienen hoy en la red básica y en la red complementaria a nivel de solicitar de la Administración central actuaciones, y de la propia empresa RENFE, o en coordinación con la propia Administración.

Y, por último, la idea de ir a un programa de seguridad vial sobre, no solamente la conservación de la señalización que ahora mismo existe a nivel horizontal y vertical, sino la ampliación y mejora de ella, aunque eso está recogido entre las actuaciones que dice, «definir las actuaciones en señalización vertical y horizon-

tal, así como medidas de vigilancia de la red de carreteras autonómicas», eso está recogido en el programa 4 de la propuesta base.

En suma, son propuestas de resolución de concreción, aunque la primera pretende que este programa quede abierto y no definitivamente cerrado.

Nada más, Sr. Presidente. Nada más, señorías.

Sr. PRESIDENTE:

Muchas gracias, Sr. Ríos.

Las siguientes propuestas de resolución son del Grupo Popular. He dicho antes que eran diez propuestas de resolución, ante la Mesa se ha presentado un escrito en manuscrito y, entonces Sr. Diputado, Sr. Sanvicente, defiende durante quince minutos, y si es posible reduzca el plazo. Muchas gracias.

Tiene la palabra.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Sr. Presidente, Sras. y Sres. Diputados:

Bien, nosotros hemos hecho diez propuestas de resolución bastante concretas y, como al principio hemos explicado parte de ellas, voy a intentar ser lo más breve posible.

Una de ellas dice que las carreteras de las redes regional básica, regional complementaria y comarcal dispongan de pavimento aglomerado asfáltico, nosotros pensamos que los tres primeros niveles puede llevar conglomerado, pavimento de aglomerado asfáltico, y si en principio va a ser un poco más caro seguro que con el tiempo nos puede ahorrar dinero puesto que creemos que esta terminación ahorra mantenimiento.

La otra es que las carreteras 3.223, Murcia, 414 y Murcia 301 que es, para que se sitúen sus señorías, la carretera que viene desde la Comunidad Autónoma valenciana, por Yecla, y viene hasta San Javier, esa carretera que sea de primer nivel, puesto que creemos que puede encauzar todo el tráfico que venga a las playas desde el Norte y el Este de la Región y, además, que el tráfico pesado que salga desde Cartagena y desde el Mar Menor en dirección a Valencia y al Norte de España.

La tercera resolución es que la carretera F-35 de Cartagena a San Javier sea de primer nivel. Esta carretera

nosotros creemos que descongestionaría el tráfico de la nacional 332, sobre todo entre La Unión y Cartagena y que, además, acortaría el trayecto bastante, tanto en la comunicación con el aeropuerto, entre Cartagena y el aeropuerto, como el tráfico que viniera a Alicante o bien desde Alicante a Andalucía por esta carretera nacional 332.

La cuarta resolución es que la carretera F-49 entre San Pedro del Pinatar y La Manga creemos que debe ser de primer nivel, puesto que si se contempla que La Manga, más pronto o más tarde, se va a abrir por el Norte, las carreteras que tengan acceso, lo mismo que es la de la zona Sur, el acceso por el Sur a La Manga sea también el acceso por el Norte a La Manga sea de primer nivel. Será necesario además que sea de primer nivel una vez que se abra ese acceso de la urbanización a las playas de esa zona Norte de La Manga.

La resolución quinta dice que la carretera Murcia 331 que va desde la 301 a El Algar debe ser de primer nivel, me parece que coincidimos con el Grupo Mixto en esto mismo, puesto que es una carretera que tiene gran tráfico, sobre todo en el acceso a La Manga.

La resolución sexta, en las carreteras F-36, F-22 y F-48 que son un itinerario desde Cartagena a la Murcia 301, la Murcia 301 es la que hemos dicho antes que queremos de primer nivel que viene desde la Comunidad Autónoma valenciana, pasando por Yecla hasta San Javier, esa carretera debe ser también de primer nivel por varios motivos; una, porque encauzaría la mayor parte del tráfico que saldría desde Cartagena y desde el campo de Cartagena y la zona del Mar Menor en dirección al Norte por una carretera de primer orden y, además, porque le daría a Torre Pacheco, la única ciudad importante de la Región de Murcia que no tiene una carretera de nivel de primer orden, le daría una carretera de primer nivel.

La séptima resolución es que la Murcia 300, de Murcia a la estación de Alquerías por Beniján debe ser de primer nivel, y aquí no nos basta con que se nos diga que hay carreteras que aunque parecen de segundo nivel pues tienen categoría casi como de autovías, yo creo que si eso es así pues no sería malo el que sobre el papel pues ya digamos que sea de primer nivel porque esto obligaría a que en realidad lo sea.

La resolución octava es que la F-29 de Pacheco a la carretera de Torrevieja a Balsicas debe ser de segundo nivel, en el plano aparece, en el plan de carreteras aparece como de tercer nivel, creemos que debe ser de segundo nivel puesto que comunica dos ciudades importantes como son San Javier y Torre Pacheco. Ya se sa-

be que esta zona del Mar Menor es precisamente la zona de mayor índice de productividad de la Región de Murcia.

La resolución nueve, que el Gobierno establezca un plan de prioridades con la presentación del Presupuesto para 1987. Nosotros quisiéramos que a partir del próximo Presupuesto 1987, precisamente con la llegada de ese Presupuesto a la Asamblea, a esta Cámara, viniera un plan de prioridades como el Gobierno lo estime conveniente, lo dejamos a su albedrío, para que la consecución de este plan de diez años, este Plan de Carreteras.

Y la resolución diez. Quisiéramos que se negocie con quien corresponda, no sabemos con quién, la cesión a la Comunidad Autónoma de las carreteras del Trasvase que por su importancia se consideren conveniente incorporarlas a la red regional. Nosotros sabemos, y ustedes señorías, también lo saben, que hay una red de carreteras del Trasvase muy importantes, que no se contemplan precisamente en este Plan y quisiéramos que se introdujeran dentro del Plan, negociado con quien corresponda, para que la Comunidad Autónoma se hiciera cargo de la conservación y el mantenimiento de esas carreteras, así como de su ordenación del tráfico que confluya con las ya carreteras regionales.

Estas son las diez resoluciones, y creo que es suficiente la explicación.

Nada más. Muchísimas gracias.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Muchas gracias, Sr. Sanvicente.

Rogaría al Grupo Popular que en las próximas, si tuvieran dificultades de transcripción, digamos, de sus resoluciones por falta de funcionarios de la Asamblea, que lo dijeran en esta Cámara para que se le facilitara un auxiliar administrativo para que se lo pasara a máquina; le quiero decir solamente a efectos de poder interpretar, que le cuesta trabajo a la Presidencia, o sea, interpretar, digamos, el manuscrito.

A continuación tiene el Grupo Parlamentario Socialista presentadas varias resoluciones, son ocho en total.

El Sr. Romero tiene la palabra.

Sr. ROMERO GASPAR:

Sr. Presidente, señorías:

Creo que es bastante tarde, estamos cansados la mayoría, yo voy a procurar resumir puesto que los portavoces tienen nuestras propuestas de resolución en su poder y el objetivo de cada una de ellas, y, si el Presidente me lo permite, hacer un pequeño comentario de las otras resoluciones con el fin de poder introducir alguna aportación. Me refiero por agilidad, por agilizar el debate; si no, podemos estar aquí hasta tres horas.

Las propuestas que presentamos, la primera, tiene un preámbulo y al final resuelve apoyar las directrices, objetivos y programas que el Consejo de Gobierno propone en el Plan de Carreteras con carácter regional.

La segunda, va con la finalidad de que como ya hemos hablado en el debate parlamentario que era muy importante la planificación de que, al finalizar la vigencia de este Plan el Consejo de Gobierno disponga de nuevos instrumentos de planificación con el fin de que esto, como yo decía antes, no sea un paréntesis en la política territorial de esta Región.

La tercera resolución va acorde con el planteamiento que ha hecho el Grupo Parlamentario en cuanto a este Plan consideramos que debe tener una revisión. Nosotros fijamos la revisión antes del 31 de diciembre de 1987 donde el Consejo de Gobierno presentará a la Asamblea un informe detallado del grado de cumplimiento, así como las modificaciones que piense introducir en el mismo. Yo lanzaría ya una propuesta de ampliación de esta resolución, tanto al portavoz del Grupo Popular como al portavoz del Grupo Mixto. Entiendo que el Grupo Mixto hablaba de concretar el listado, de concretar las actuaciones que se podían realizar en su resolución número uno; yo propondría un añadido a esta resolución en donde se dijera que por parte del Gobierno, a la revisión de este Plan, plantee los objetivos en el próximo bienio o trienio, me daría igual dos o tres años con el fin de saber la revisión y cuáles son las actuaciones concretas en los próximos dos y tres años. Yo entiendo que así se recoge parte de la resolución del Grupo Parlamentario Mixto. Con todo, yo sigo en esta misma resolución, le haría un nuevo añadido que podría, entiendo yo, recoger lo que el portavoz del Grupo Mixto hace en su resolución número cinco y el portavoz del Grupo Popular hace en ocho resoluciones, y le voy a explicar porqué.

Estamos hablando de criterios políticos de un plan, un plan que está sustentado en base a informes y estudios que se han realizado, me parecería a mí, con perdón, poco serio poner modificaciones sin que tenga un sustento técnico de porqué ese cambio en el Plan. Yo le propondría que dentro de la resolución número tres se dijera: «teniendo en cuenta las aportaciones que han

realizado los Grupos Parlamentarios en el debate de esta Región», a saber, y cuando el Consejo de Gobierno tenga que traer aquí el año 87 el grado de ejecución del plan, como las modificaciones, haya estudiado perfectamente todas y cada una de las aportaciones que ustedes están haciendo aquí en estos momentos. Hay que tener en cuenta que este Plan podía haberlo dicho un poco antes, a lo mejor en el avance del Plan y, nos hubiéramos evitado tener que improvisar. Por eso, le decía que esta resolución estaríamos dispuestos a ampliarla en el sentido ése y creo que recogeríamos la resolución número cinco del Grupo Mixto, así como ocho de las resoluciones que usted está planteando.

La resolución número cuatro va encaminada a la planificación y coordinación con el Estado y con otras comunidades autónomas, esto es lo que hablábamos a lo largo de esta tarde.

La número cinco es fijar como mínimas las características geométricas aplicadas en el Plan, así como el pavimento que se hace referencia en el mencionado Plan. No entramos en más consideraciones, las consideramos acertadas.

La número seis es una recomendación al Consejo de Gobierno para que en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma tengan la financiación suficiente para llevar a cabo este plan; en caso contrario, lógicamente, no se podría llevar el Plan a efecto.

La número siete, instamos al Consejo de Gobierno la máxima atención en la conservación de las carreteras y en la seguridad vial.

Y la número ocho, hablamos de que se realice el máximo esfuerzo para poder paliar el impacto ambiental negativo que pueden repercutir estas obras. Creo que ha estado bastante explicado por el Consejero lo que entendía como impacto ambiental y, en esa línea, nosotros instamos al Consejo de Gobierno.

Por tanto, señorías, éstas serían las resoluciones del Grupo Parlamentario y lo que estaríamos dispuestos a aceptar de los demás Grupos. Yo entiendo que por parte nuestra no habría inconveniente en aceptar la resolución número dos del Grupo Parlamentario Mixto. El resto, si quieren ustedes, podemos entrar en más debate puntualizando cosas. Yo les he hecho esta oferta con el fin de agilizar, sencillamente, y poder quitarnos algún papel de enmedio más.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Sr. Romero, ¿me permite a su señoría que le diga que repita aquellas resoluciones de los Grupos Parla-

mentarios, propuestos por la oposición, en el sentido que estaría usted dispuesto a consensuar?, es para que esta Presidencia y los Letrados de la Cámara tuvieran fe de ello.

Sr. ROMERO GASPAR:

Sí, Sr. Presidente, si me permite lo explico.

Sr. RIOS MARTINEZ:

Sr. Presidente:

La tramitación de las resoluciones, como estamos todos cansados, está siguiendo un proceso, bueno, no quiero calificarle. Yo le haría la propuesta al Sr. Presidente de abrir un turno de los tres Grupos ahora, con lo cual cada uno expresaría sobre las sugerencias que ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista y la opinión de los otros y, después, se plantearía la votación conforme ha planteado el portavoz del Grupo Socialista en lo que se recoge y en lo que no, para que lo que no sea contradictorio se pueda votar y lo que sea aceptado se retira.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

De acuerdo. Tiene la palabra.

Sr. portavoz del Grupo Mixto, tiene usted la palabra.

Sr. RIOS MARTINEZ:

Muy brevemente, Sr. Presidente, por lo que ha sido la propuesta.

Yo, personalmente, creo que es un esfuerzo en lo que ha hecho la intervención del Grupo Socialista, sobre todo en la segunda parte, para que en las modificaciones o previsión que viniese en el 87 se recojan las sugerencias que hay aquí. Ahora, yo, de todas formas, sí que quisiera dejar claro una por la que ha hecho otro Grupo.

Yo, personalmente, estoy en contra de la apertura de la carretera San Pedro del Pinatar hacia La Manga por la parte Norte. Como estoy en contra de ello, no quisiera que se recogiese como propuesta viable para incorporar a ello, digo, lo expongo aquí, simplemente. Es posible que hayan otras posiciones en contra a las que yo he propuesto, se dicen, y no hay más. Desde luego, yo, personalmente, no estoy de acuerdo en esa apertura en la parte alta.

En cuanto a la propuesta que hacía el Sr. Diputado en la primera incorporación, la propuesta de incorporar a la segunda resolución del Grupo Socialista, yo estoy de acuerdo y acepto esa propuesta de concreción posterior para el próximo bienio en las obras que va a demanarse cara a que podamos, porque hoy no podríamos hacerlo aquí, en el propio debate.

Estoy de acuerdo en la incorporación que dice hacia la resolución número tres de que las modificaciones, ya lo he dicho antes, se tengan en cuenta las aportadas aquí en base a las previsiones que el Gobierno haga y diga, pues ésta sí, ésta no, se argumentan y unas se rechazan y otras se aceptan.

Y, sin embargo, hay unas precisiones que me gustaría hacer, porque creo que son gramaticales, a la redacción del Grupo Socialista, sobre todo la 7, porque, en parte, recoge un espíritu que yo había planteado en la mía 6; pero, sin embargo, habla de las condiciones mínimas; la palabra «mínima» es la que a mí me lleva a plantear, las condiciones necesarias de seguridad, o algo, porque la palabra «mínima» es muy difícil establecer, sobre todo, en seguridad y en conservación.

Y en cuanto al punto 5, aunque aquí dice que se está de acuerdo con la clasificación jerárquica, yo he planteado la idea de introducir en la jerarquía una subdivisión en la red básica primaria, sobre todo, en el tema de lo que pudiéramos llamar complemento con otras comunidades. Es cierto que hay una resolución del Grupo Socialista en donde habla de la necesaria coordinación con el Estado y con otras comunidades, creo que es la número 4, en ese sentido me gustaría que se pudiese acompasar eso para poder votar. De todas formas, salvo la primera, este Grupo considera favorables las propuestas del Grupo Socialista.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Muchas gracias, Sr. Ríos.

Sr. Sanvicente.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Gracias, Sr. Presidente.

Yo voy a empezar por la 3 del Grupo Socialista. Yo sí acepto, si se incluyen las ocho primeras con el compromiso para estudiar técnicamente estas propuestas; me parece que ha sido lo que ha ofrecido el Grupo Socialista, el compromiso de estudiar técnicamente estas propuestas.

Y voy a aclararle al Sr. Ríos una cosa. En mi resolución cuarta yo no digo que se abra la carretera de La Manga, yo digo simplemente que la carretera F-49 debe ser de primer nivel, lo demás ha sido una ampliación de los datos por los cuales el razonamiento que yo creo que debe ser de primer nivel, pero solamente es que se estudie que esa carretera sea de primer nivel y punto; lo de La Manga, se abra o no se abra, eso es algo que yo he ampliado y cada cual puede darle a su imaginación lo que quiera pero, solamente, quiere decir eso, que sea de primer nivel, para que no tenga dudas, que no pretendemos aquí que se abra La Manga o que se cierre La Manga.

Y vamos a ver alguna más. En la primera del Grupo Socialista, nosotros diríamos que nos abstendríamos. En la segunda a mí me parece que nos falta un poco de concreción, nos parece. En la cuarta, votaríamos que sí simplemente si al terminar pues además se pusiera «autovías y autopistas», yo creo que no tiene ninguna importancia y no sabemos si en las demás comunidades autónomas quieren construir autovías o autopistas, qué es lo que quieren hacer.

Nosotros, en la cuarta, en la resolución cuarta nosotros votaríamos que sí, simplemente, con que se añadiera «autovías y autopistas», simplemente por eso. En la quinta nos parece que no. Y en la sexta, nos gustaría que se concretara un poco más, cuando habla de un plazo razonable, a nosotros nos gustaría que se pusieran aquí los diez años puesto que es de lo que trata el Plan, diez años, y no un plazo razonable; simplemente, «plazo de diez años», en vez de plazo razonable es en el penúltimo renglón, «...por considerarlo absolutamente necesario para conseguir en el plazo de diez años la red de carreteras que nos permita situarnos, etcétera, etcétera»; yo diría el plazo de diez años ya que parece que se trata de escapar un poco, de no concretar; precisamente, el Plan dice diez años. La siete diríamos que sí y, la octava también diríamos que sí.

Y en cuanto al Sr. Ríos, pues voy a comentárselas.

En la uno le diríamos que sí; en la dos le diríamos también que sí y en la tres nos abstendríamos. Bueno, en la una le diríamos que sí si corrigiera aquí algunas faltas, nosotros, nos parece que «exhaustiva» es con «h» y «jerarquización» es con «j».

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Vale. En la transcripción del auxiliar, sí, un lapsus de la máquina.

Sr. RÍOS MARTINEZ:

Y que dada la profundidad de las enmiendas que introduce y como ortógrafo participar lo recogemos.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Simplemente eso, Sr. Ríos, le estamos diciendo que sí.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Está recogida entonces, está recogida la corrección.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

La tercera nos abstendríamos; la cuarta nos abstendríamos y, la quinta, si bien esta quinta recoge alguna de las nuestras y está recogida la de los socialistas, pues nosotros creo que ésta no hacía falta ni siquiera votarla; y la sexta le diríamos que sí.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Muchas gracias, Sr. Sanvicente.

Por el Parlamentario Socialista, Sr. Romero. Creo que su señoría ha recogido sugerencias, rectificaciones y coincidencias. Por favor, le rogaría que concretara.

Sr. ROMERO GASPAR:

Sr. Presidente:

Es harto difícil concretar improvisando sobre la marcha frases gramaticales. Yo, como estamos haciendo propuestas de resolución políticas eminentemente, mi afán era de recoger las aportaciones que ustedes estaban haciendo con el fin de que se plasmara el máximo posible de este debate, yo creo que ha sido rico en cuanto a contenido.

Es por eso que cuando hablaba el portavoz del Grupo Mixto que la suya número tres la aprobaría con lo que nosotros le hemos planteado si quitamos lo de La Manga, yo solamente estoy diciendo que el Grupo Socialista, de principio, está en contra de eso. Por respeto a los Grupos Parlamentarios y por respeto a sus intervenciones estaríamos dispuestos a que el Consejo de Gobierno lo estudiara, que no quiere decir en absoluto que sea así, si tenemos en cuenta para la revisión que traen aquí al final del 87, pero yo adelanto que la posición del Grupo Socialista está en contra de esta carretera.

Cuando hablaba usted de autovía o autopista, de acuerdo, «autovías y autopistas».

Después, el Grupo Mixto ha hecho una valoración más sobre la 7; bien, se suprime la palabra «mínima» y no hay ningún tipo de inconveniente, estamos de acuerdo en el contenido. Y después no sé si me falta alguna más.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Los diez años. Concreción de los diez años.

Sr. ROMERO GASPAR:

Los diez años. Yo aquí tengo una cosa que decirle: serían ocho, llevamos dos; ocho, entonces no serían diez, serían ocho, y hay una cosa que el Consejero ha dicho a una pregunta mía que va a intentar que sean menos de diez años. Entonces, yo, por eso le decía a usted que no veía mucho sentido poner diez años cuando van a ser ocho y cuando es voluntad del Consejo de Gobierno, si es posible, rebajar el plazo de ejecución, el Plan pone diez años desde el año 85.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

No entren en coloquio, señorías.

¿Terminó, Sr. Romero?

Sr. ROMERO GASPAR:

Con todo, yo, lo que podemos hacer es venir un momento y redactar lo que nos falte, si no es que vamos a estar de uno a otro continuamente.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Sres. Diputados y Sres. Portavoces, tenemos bastantes propuestas de resoluciones ante la Mesa, son coincidentes, yo creo entender así, el 80 ó 90% de estas resoluciones. Esta Asamblea tiene que tomar una decisión y tiene que ser votada. Ruego a los Sres. portavoces que lleguen a un acuerdo rápido ante las propuestas que son consensuadas y las otras que no son consensuadas se votan y terminamos.

Se suspende el Pleno durante cinco minutos.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Por el Secretario Primero de la Cámara se va a dar lectura de las resoluciones que han consensuado algu-

nas, en parte, y otras proceder a su votación individual, según la presentación ante la Cámara, ante la Mesa de la Cámara.

Por el Sr. Secretario Primero se va a dar lectura de esas resoluciones.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

Con el permiso del Sr. Presidente.

La primera resolución, como no sufre ninguna variación y los Grupos ya han anunciado su voto, se puede pasar directamente la primera resolución del Grupo Socialista a someterla a votación.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Sras. y Sres. Diputados, por asentimiento. Se vota.

Votos a favor de la primera resolución del Grupo Socialista. Votos favorables. En contra. Abstenciones. Aprobada la primera resolución presentada por el Partido, por el Grupo Socialista, perdón.

Sr. Secretario, siguientes resoluciones.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

En la segunda resolución coincide exactamente igual, ya que los Grupos han expresado su opinión y procede su votación inmediata. No había ninguna variación en la misma.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

A favor de la segunda resolución. Dieciocho. En contra. Cinco. Abstenciones. Ninguna.

Tercera resolución.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

La tercera propuesta de resolución, una vez consensuada quedaría así:

«El Consejo de Gobierno, antes del 31 de diciembre de 1987 presentará a la Asamblea Regional un informe detallado sobre el grado de ejecución del Plan, así como las modificaciones que considere necesario intro-

ducir en las previsiones del mismo, teniendo en cuenta las aportaciones de los Grupos en este debate y la concreción para el próximo bienio».

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Por asentimiento. Está consensuada.

Sr. Petri. ¿Pide usted votación?

Sr. PETRI BALLESTEROS:

No. Yo pido que uno de los puntos, el punto cuatro de la propuesta del Grupo Popular sea votado.

Es decir, están asumidos todos los puntos que ha planteado el Grupo Mixto, como el Grupo Popular, en una relación de puntos.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

A ver, aclaremos esto.

Sr. Ríos.

Sr. RIOS MARTINEZ:

Sr. Presidente:

Es muy fácil. Se vota esta propuesta que hay y luego, cuando se lleguen a votar las propuestas de resolución del Grupo Popular que retirará unas, lo que pide D. Emilio Petri es que se vote la número cuatro que es una propuesta de resolución del Grupo Popular, con independencia de votar ésta. Exactamente.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Cuando lleguemos al Grupo Popular, por supuesto.

¿Hay asentimiento en esta resolución tres del Grupo Socialista, del Grupo Parlamentario Socialista, Sres. Diputados, o votamos? No hay. Votos a favor. Todos a favor. Hay asentimiento. Aprobada la tres por asentimiento.

Empezamos con la cuatro.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

Existe un nuevo texto:

«La Asamblea Regional recomienda que por el Consejo de Gobierno se realicen los máximos esfuerzos de coordinación y planificación presentada con la del Estado y Comunidades Autónomas limítrofes, a fin de dar continuidad a los itinerarios y provocar una perfecta integración con la red nacional de autovías y autopistas».

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

¿Hay asentimiento en esta propuesta? Por asentimiento. Muchas gracias.

La cinco.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

Hay que someterla a votación porque no hay consenso.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

No hay consenso. La cinco, del Grupo Socialista. Votos a favor. En contra. Cinco y tres ocho, ocho. Abstenciones. Una. Aprobada con quince votos a favor, ocho en contra y una abstención, la número cinco del Grupo Socialista.

La seis.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

«La Asamblea Regional recomienda al Consejo de Gobierno que tome las medidas oportunas en las leyes de presupuestos anuales de la Comunidad Autónoma para asegurar la financiación del Plan Regional de Carreteras presentado, por considerarlo absolutamente necesario para conseguir el plazo que marca el Plan de Carreteras que nos permita situarnos en la línea de progreso y competitividad que nuestro desarrollo económico demanda».

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

¿Por asentimiento, Sras. y Sres. Diputados? De acuerdo. Aprobada la seis.

La siete, también del Parlamentario Socialista.

Sr. Romero.

Sr. ROMERO GASPAR:

Yo creo que se podía incorporar la resolución número dos de Pedro Antonio Ríos esta resolución número siete, puesto que hablamos de lo mismo y estamos dispuestos a aceptarla. Digo, para que tenga una coherencia la resolución. O sea, que sería la resolución número siete más la resolución número dos de D. Pedro Antonio Ríos.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

O sea, su Grupo aceptaría la resolución número dos de D. Pedro Antonio Ríos conjuntamente con la resolución número siete.

Sr. ROMERO GASPAR:

Sí, las dos juntas, que es una ampliación de la resolución nuestra. Sí.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

El Grupo Parlamentario Popular.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Nosotros también la aceptamos puesto que pensábamos votar a favor.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Muchas gracias.

Se somete a votación la propuesta número siete del Grupo Socialista y la dos del Grupo Mixto. Por asentimiento, las dos resoluciones aprobadas. Muchas gracias, Sras. y Sres. Diputados.

La ocho, del Grupo Socialista.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

Existe unanimidad, parece ser.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Unanimidad, asentimiento también, Sras. y Sres. Diputados; la ocho, Grupo Parlamentario Socialista.

Entraríamos entonces a resoluciones del Popular, la cuatro del Grupo Popular.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

Votaríamos la resolución cuatro, a petición de D. Emilio Petri, del Grupo Popular, que dice textualmente:

«La F-49, San Pedro-La Manga, primer nivel».

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Votos a favor de esta resolución. Cinco. Votos en contra de esta resolución. Abstenciones.

Sí, a ver, Sr. Sanvicente.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Parece que hay un error de interpretación. En esta resolución lo que se trata, lo mismo que con las otras anteriores, es del estudio de que la carretera F-49 pueda ser de primer nivel, eso es de lo que se trata.

Sr. D. JOSE MIGUEL HERNANDEZ:

Presidente:

Una cuestión de orden: Está votada, creo.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Vamos a ver. Estamos votando la resolución número cuatro del Grupo Popular. ¿Hay alguna duda sobre la votación de esta resolución? ¿Está votada? Por supuesto. Muchas gracias.

Seguimos entonces votando resoluciones del Grupo Popular. ¿Queda alguna, Sr. Secretario?

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

La resolución número diez que dice, textualmente:

«Que se negocie con quien corresponda la cesión a la Comunidad de las carreteras del Tránsito que por su importancia se consideren conveniente incorporarlas a la red regional».

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Votos a favor de esta resolución número diez. Siguen votando. Cinco. En contra, Sres. Diputados. Abstenciones.

ciones. Rechazada esta resolución: cinco votos a favor, catorce en contra y ninguna abstención.

¿Hay alguna duda sobre que quedara alguna resolución no votada del Grupo Parlamentario Popular?, Sr. Sanvicente.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Sr. Presidente, están todas votadas.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Muchas gracias.

Entonces, entramos a votar, se entiende que sí; o han sido consensuadas o retiradas sus resoluciones.

Sr. SANVICENTE CALLEJO:

Sr. Presidente:

Han sido consensuadas la uno, la dos, la tres, la cinco, la seis, la siete, la ocho y la nueve, que han sido admitidas en la tres del Partido Socialista, que han sido votadas la cuatro, y la diez, con lo cual están todas.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Sí, muchas gracias, Sr. Sanvicente.

Entramos entonces en las resoluciones del Parlamento Mixto.

Sr. Secretario.

Sr. SECRETARIO PRIMERO: (D. MIGUEL NAVARRO MOLINA)

La resolución número uno no recoge ninguna variación. Procede su votación.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Votos a favor de esta resolución. La número uno.

Sr. RIOS MARTINEZ:

Sr. Presidente:

Antes de someter a votación, propongo aclarar las que se mantienen para votación puesto que parte de estas resoluciones han sido aceptadas en la discusión.

La resolución número uno y número cinco quedan retiradas por haber sido recogidas en el debate. Quedarían para su votación la tres y la cuatro, íntegramente, y la seis. La dos es que ha sido aceptada.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

O sea, quedarían: tres, cuatro y seis para su votación. El resto de las resoluciones han sido consensuadas o retiradas. Entendemos perfectamente.

Sras. y Sres. Diputados, se vota resolución número tres. Votos favorables. Cuatro favorables. Votos en contra de esta resolución, Sras. y Sres. Diputados. Catorce. Abstenciones. Cinco. Rechazada la tres: cuatro a favor, catorce en contra y cinco abstenciones.

Sr. RIOS MARTINEZ:

No, la cuatro hay que votarla, Sr. Presidente.

Sr. PRESIDENTE: (D. MANUEL TERA BUENO)

Sí, lleva razón, Sr. Ríos.

La cuatro. Votos favorables a la cuatro. Cuatro favorables. En contra. Catorce en contra. Abstenciones. Cinco abstenciones. Rechazada la resolución número cuatro.

Y la seis. Votos favorables a la seis. Cuatro favorables. En contra, Sras. y Sres. Diputados. Catorce. Abstenciones, Sras. y Sres. Diputados. Cinco. Rechazada la seis.

Terminamos, Sras. y Sres. Diputados, el debate de estas resoluciones presentadas ante la Mesa.

Sr. Ríos.

Sr. RIOS MARTINEZ:

Sr. Presidente:

Después del debate, que ha sido prolijo, y amplio; yo lo que pediría, por la premura que ha sido en la redacción, incluyendo la mía, que ha sido hecha en el debate, que las resoluciones pasaran a la Comisión de Estilo o de Competencias No Legislativas para que se mejorase en muchos casos esa redacción de la misma. En vez de utilizar el término de corrección de errores, pasa a la Comisión porque hay algunas que necesitan un buen discurso de debate.