



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 1991

III Legislatura

Número 6

**SESIÓN PLENARIA CELEBRADA
EL DÍA 25 DE SEPTIEMBRE DE 1991**

ORDEN DEL DÍA

- I.** Informe de la Diputación Permanente, conforme al artículo 50.2 del Reglamento de la Cámara.
 - II.** Sesión informativa con la comparecencia del Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente, sobre desarrollo y fomento del ferrocarril en Murcia.
 - III.** Interpelación número 1, sobre variante de la carretera A-7, formulada por D. Francisco Barceló Peñalver, del Grupo Parlamentario Popular, (III-156).
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las 17 horas y 9 minutos.

1. Informe de la Diputación Permanente conforme al artículo 50.5 del Reglamento.

Interviene el Sr. Celdrán Vidal, Secretario Segundo de la Cámara para proceder a la lectura de dicho informe ante el Pleno 163

2. Sesión informativa con la comparecencia del Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente, sobre el desarrollo y el fomento del ferrocarril en Murcia.

Por el Consejo de Gobierno, interviene para comparecer ante el Pleno de la Cámara el Sr. Calvo García-Tornell, Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente..... 163

La Presidencia suspende la sesión por quince minutos para que los Grupos Parlamentarios preparen sus preguntas e iniciativas .
..... 169

Reanudada la sesión y abierto el turno general para Grupos intervienen:

Sr. Ríos Martínez, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida .
..... 171

Sr. Calero Rodríguez, del Grupo Parlamentario Popular..... 175

Sr. Alcaraz Mendoza, del Grupo Parlamentario Socialista..... 177

Nueva intervención del Consejero, Sr. Calvo García-Tornell 180

Habilitado un turno de réplica, intervienen en el mismo:

Sr. Ríos Martínez, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida .
..... 184

Sr. Calero Rodríguez, del Grupo Parlamentario Popular..... 186

Sr. Alcaraz Mendoza, del Grupo Parlamentario Socialista..... 188

Cierra el debate con un turno de dúplica, el Sr. Calvo García-Tornell 188

3. Interpelación n.º 1, sobre variante de la carretera A-7, formulada por D. Francisco Barceló Peñalver, del Grupo Parlamentario Popular, (III-156).

Formula la Interpelación el Sr. Fernández Aguilar, del Grupo Parlamentario Popular..... 190

Responde por el Consejo de Gobierno, el Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente 191

En turno de réplica, interviene el Sr. Fernández Aguilar 193

En dúplica, vuelve a intervenir el Sr. Calvo García-Tornell ... 194

El defensor de la Interpelación, no dándose por satisfecho con la respuesta del Consejero, anuncia la presentación de una Moción
..... 194

Se levanta la sesión a las 20 horas y 25 minutos.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión.

El primer punto del orden del día, informe de la Diputación Permanente conforme al artículo 50.5 del vigente Reglamento.

El señor Celdrán Vidal va a dar lectura al referido informe.

SR. CELDRAN VIDAL (SECRETARIO SEGUNDO):

La Diputación Permanente en sesión celebrada el día 9 de septiembre actual aprobó por unanimidad el siguiente informe del que se da cuenta al Pleno en esta sesión, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 50.5 del Reglamento.

De conformidad con lo establecido en el artículo 4.2 del Reglamento de la Cámara, la Diputación Permanente en sesión celebrada el 9 de septiembre de 1991, acordó convocar a la Cámara a una sesión extraordinaria con el siguiente orden del día:

- Comparecencia, ante el Pleno de la Cámara, del Consejo de Gobierno para celebrar sesión informativa sobre los incendios forestales acaecidos en la Región.

La citada sesión se celebró el pasado día 2 de agosto de 1991.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Secretario.

El segundo punto del orden del día, sesión informativa con la comparecencia del Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente para informar sobre el desarrollo y fomento del ferrocarril en la Región.

El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida mediante escrito número 202 solicitó la comparecencia del Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente ante una sesión plenaria para informar sobre el desarrollo y fomento del ferrocarril en la Región.

La Mesa de la Asamblea Regional, en sesión celebrada el día 12 de septiembre actual acordó admitir a trámite el referido escrito. La Junta de Portavoces en sesión celebrada el día 18 de septiembre del año en curso acordó su inclusión en el orden del día de la sesión de hoy estableciendo los criterios conforme a los cuales se desarrollará la citada comparecencia.

En primer lugar intervendrá el Consejero para, a continuación, interrumpir la sesión durante quince minutos para que los Grupos Parlamentarios redacten las preguntas que consideren oportunas. A continuación, por espacio de quince minutos cada Grupo Parlamentario podrá formular sus preguntas.

Señorías, esperamos la comparecencia del señor Consejero.

Para la exposición por parte del Consejo de Gobierno tiene la palabra el señor Consejero.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL, OBRAS PUBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Gracias, señor Presidente. Señorías:

La comparecencia de esta tarde versa fundamentalmente, debe versar fundamentalmente, de acuerdo con el orden del día que se me ha hecho llegar sobre el diseño de política ferroviaria que el Consejo de Gobierno tiene respecto a la Región de Murcia.

De entrada, conviene hacer algunas precisiones a este tipo de información que yo les voy a dar a ustedes.

La primera de ellas es que es a RENFE, a quien corresponde en parte, como diré después, el diseño de la política general del ferrocarril dentro del Estado español. De tal modo, que las políticas regionales que puedan diseñarse en relación con el ferrocarril son siempre las aportaciones, las conversaciones, el atender necesidades después de manifestadas y el negociar con esta empresa que abarca todo el Estado; de manera, que no se puede hablar en ningún caso de una política propia del ferrocarril puesto que no tenemos, como bien saben sus señorías, ninguna competencia sobre el ferrocarril. Lo que sí se puede hablar es de las opiniones y de los deseos, y de la voluntad política que pueda tener el Gobierno de la Región en relación con el sistema ferroviario que sirve a éstos. Esto por una parte, pero por otra parte, seguro que saben sus señorías que no es RENFE el único ente que interviene en la gestión del transporte por vía ferroviaria, sino que de hecho -y esto, concretamente, es reciente- RENFE se centra en su actividad en la cuestión de explotación, que es fundamentalmente una empresa de explotación de la red, en la mejora de la red, en el sentido de mejora ligera en cuanto red en sí misma, y todo el sistema de instalaciones a la red, como puedan ser estaciones, etcétera; y, por último, mantenimiento de la red.

Mientras que la política de infraestructuras sea atender una nueva línea, o sea atender una modificación de una línea importante, ya no corresponde a RENFE sino que es política del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. De manera que yo quiero, de entrada, encuadrar un poco lo que voy a decir, dentro del contexto real en que está ahora mismo, de tal forma que hay cuestiones que conviene trasladar a RENFE porque le afectan y a lo largo de la ya larga polémica que existe sobre el tema del ferrocarril en Murcia, pues han salido muchas que son exclusivamente y absolutamente responsabilidad de RENFE y hay otras cuestiones que ahora mismo no lo son, sino que conviene, es muy bueno, que se hablen con quien debe ser, es decir con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las decisiones, ahora mismo, en materia de infraestructura de transporte son decisiones a nivel del Estado, de carácter estratégico y muy rígidas, de manera que tienen una gran capacidad, un gran poder, en la estructuración del espacio y que, además, tienen una gran capacidad de pervivencia; esto es un hecho que no conviene ignorar. Esto nos obliga a situar las políticas de dotaciones en infraestructura dentro de un contexto básico. En primer lugar, tienen un gran papel -y esto es cierto- en el desarrollo de la Región, por su carácter de facilitar la relación y atraer posibles inversiones, disminuir costes de producción, etcétera; no vaya a cansarles con estas cuestiones.

Cuando se programan -y esto sería otra característica- hay que tener en cuenta que son al mismo tiempo causa y consecuencia del desarrollo, no está en uno ni en otro sino que son causa y consecuencia del desarrollo. En el caso de esta Región está claro que las infraestructuras deben seguir la evolución positiva que lleva el proceso de desarrollo regional. De manera que, efectivamente, se echa muy de menos una política más activa por parte de los órganos responsables del transporte ferroviario, mucho más activa.

Bien. Es bueno que se busque un punto de equilibrio entre este desarrollo regional, que ya he dicho que es muy intenso en los últimos años, y la necesaria dotación de infraestructuras ferroviarias que apoyen y favorezcan este desarrollo. Aquí tengo que decir que ese punto de equilibrio no lo hemos alcanzado, puesto que la actuación de RENFE, que no es nula pero no es evidentemente la necesaria para que la Región vaya contando, al mismo tiempo que se desarrolla, con los elementos necesarios para seguir

en ese proceso sostenido. Hay que tener en cuenta, por otra parte, que el ferrocarril ha dejado de ser un modo universal de transporte, hace mucho tiempo y hubo un momento en que en esta Región era prácticamente el único y ha de concebirse como un elemento más dentro de un sistema de transporte. Hay que buscar en el ferrocarril una especialización en el tráfico que pueda absorber aquellos tráficos en los que tiene ventajas comparativas respecto a otros modos de transporte. De manera que la política ferroviaria nos plantea un reto particularmente difícil al Gobierno de la Región, que es que en el contexto que he dicho al principio de mi exposición, en el contexto de que no es una política que sea exclusivamente competencia del Gobierno regional, ni mucho menos, tenemos que articularlas necesariamente dentro del contexto de otras políticas que sí que son de nuestra plena competencia. Esto está claro y no creo que haga falta poner mayores ejemplos pero debemos hacer las carreteras necesarias para dotar de la accesibilidad conveniente a los puntos donde el tren se detiene, es decir, las estaciones y esto sí que puede ser competencia plenamente nuestra, mientras que la localización del punto donde el tren se detiene puede ser más bien el resultado de una negociación o de una tradición, incluso, de la propia empresa explotadora del ferrocarril.

Bien. Existen, estoy haciendo -y quizá convendría pedir excusas en este momento a sus señorías- un recorrido bastante rápido sobre cuestiones que son, ciertamente, bastante complejas algunas y algunas también discutidas.

Quizá, más adelante a lo largo de las distintas intervenciones se puedan perfilar algunas de estas ideas.

En concreto, yendo a la problemática del ferrocarril dentro de la Región de Murcia, el Plan de Desarrollo Regional, que acaba este año, ya establecía dos aspectos que se consideraban básicos para la política ferroviaria en Murcia.

En primer lugar, la constatación de las deficiencias en la infraestructura ferroviaria. Dice el P.D.R. textualmente: "no existe ningún tramo perteneciente a la red básica, formando parte 164 kilómetros de la red complementaria y 98 kilómetros de la red secundaria en la cual se incluye el eje con Andalucía inutilizado en su mayor parte".

Estas deficiencias, se extienden por toda la red regional, que es de vía única, que no está electrificada, y donde existen numerosos pasos a nivel existen

también problemas urbanísticos en determinadas zonas que están generando importantes perturbaciones en el desarrollo de algunas ciudades; existen, incluso, en relación con esto, problemas de seguridad -de seguridad en las personas incluso- y, desde luego, lo que existe también, sobre todo, un trazado de infraestructura que hace muy difícil en algunos casos que las velocidades comerciales que se alcancen sean medianamente aceptables, por una parte.

Por otra parte, también el P.D.R. estima que existe una inadecuación entre la oferta y la demanda que está producida por la baja velocidad comercial y que desvía a los usuarios hacia otros modos de transporte. La política comercial de RENFE que, en algún momento, se ha calificado de inexistente, al menos en esta Región -y posiblemente con razón- no ha sido, desde luego, favorecedora de la atracción de mercancías o pasajeros hacia esta forma de transporte.

Sin embargo, el Gobierno regional tiene experiencias en el sentido contrario. Es decir, que a pesar de que exista una adecuación entre la oferta y la demanda, ustedes saben perfectamente que el año 83, creo que con más de 101 millones de pesetas de déficit, RENFE se planteó cerrar la línea Lorca-Aguilas. En el año 85, ante este planteamiento de RENFE, la Comunidad Autónoma intervino, asumió el déficit que en ese año fue de 56 millones, que el año 88 ha sido de 49, en el año 89 ha sido de 48, en el año 90 de 35 y el previsto para este año oscila alrededor de 20 millones. Es decir, el hecho de mantener la línea de Aguilas abierta por una decisión del Gobierno de la Comunidad Autónoma de aquel momento, ha permitido ir rentabilizando progresivamente una línea que RENFE estaba dispuesta a cerrar por estar absolutamente bajo mínimos en cuanto a su explotación y es posible, y es una de las cuestiones que habrá que abordar en las negociaciones inmediatas que se pueda devolver a RENFE, puesto que ya no se puede considerar como absolutamente deficitarias, sino que es una línea que puede asumir RENFE perfectamente.

He puesto este ejemplo de la línea Lorca-Aguilas porque la inadecuada política comercial es corregible y no ya a escala de una experiencia que ha costado el dinero, afortunadamente cada vez menos, a esta Comunidad Autónoma sino a escala general de la política de RENFE dentro de la Región. Dentro de este marco, que es diseñado tan rápidamente, la Consejería de Política Territorial en representación del Gobierno, en este caso, ha diseñado una serie de

prioridades y una serie de ejes de actuación que son los que se trata de llevar adelante a partir de este año. Me explico: ¿por qué a partir de este año?; pues por diversas razones. La primera es porque precisamente este año, el 31 de diciembre, caduca el Convenio por el cual la Comunidad Autónoma se hizo cargo del déficit de la línea de RENFE y, por lo tanto, conviene hacer otro convenio que a lo mejor ya, ni siquiera, se refiere a esta línea en concreto sino que se ha mostrado la voluntad por parte de la empresa RENFE y también por parte de la Comunidad Autónoma de que incluya toda otra serie de cuestiones diferentes y más amplias. Como saben sus señorías -que esto yo no lo puedo evitar, el calendario es el calendario-, las previsiones para tratar los temas de cómo se diseña esta nueva política respecto a RENFE que, por su parte, también tiene un equipo dirigente nuevo desde antes del verano, pues son para el día 2 del mes que viene. Por lo tanto, hay cosas que yo, posiblemente, ahora mismo no les pueda contestar a sus señorías, pero lo que puedo hacer y hago, desde aquí, es ofrecer en su momento una comparecencia cuando las negociaciones con RENFE, en concreto, estén suficientemente avanzadas para explicar cuestiones de detalle que ahora mismo no están -evidentemente, porque no nos hemos reunido a esos efectos- no están todavía delimitadas.

Bien, he hecho como una especie de paréntesis porque me estaba refiriendo a la política, el diseño, que la Comunidad Autónoma tiene de su política respecto de RENFE. Se trata, fundamentalmente, de intervenir en la mejora de los dos ejes ferroviarios que nos comunican con la Meseta y con Levante en la mejora de las cercanías y en la mejora también de las instalaciones ferroviarias; ¿cómo?, por el procedimiento que es el habitual que está incluso establecido regularmente con RENFE a través del llamado grupo permanente y de acuerdo con lo que dice el programa del Partido Socialista, negociaciones institucionales permanentes y la firma de convenios para la solución de problemas concretos.

¿En qué se concreta esto, de alguna forma?; miren ustedes: partimos del criterio de que hay dos ámbitos de actuación que son absolutamente diferentes y donde, incluso, la propia naturaleza del ferrocarril aunque esto parezca un poco sorprendente, cambia o cambian al menos sus características. Una cosa es el ferrocarril dentro de la Región y para servicio de cercanías, para entendernos, que esto articularía la Región en un determinado sentido y en unos

determinados parámetros, y otra cosa es la relación de esta Región con el exterior. Digo que esto afecta, incluso, a la propia naturaleza de las combinaciones que circulan sobre la vía porque mientras lo que sea relación con el exterior nos va a interesar y nos va a contar, fundamentalmente, en el servicio que se ofrezca, su velocidad y las conexiones -en unos casos más y otros casos menos-, en el caso de la articulación de una política interna de cercanías en la Región, lo que nos va a interesar de los trenes que estén circulando no es su velocidad puesto que los recorridos son cortos por definición, sino que va a ser más bien la frecuencia del servicio y las conexiones con los dos también de cercanías, o sea que son dos problemas absolutamente diferentes.

Entonces, está claro que hay dos políticas de transporte ferroviario en la Región; la política de transporte de cercanías y la política de transporte al exterior de la Región.

En el transporte ferroviario de cercanías, la Comunidad Autónoma pretende potenciar la línea Murcia-Lorca-Aguilas. Ya he dicho, hace un momento, los resultados económicos del déficit de esta línea, su progresiva disminución y respecto a ella, se han firmado ya y se están cumpliendo varios convenios, entre otros, uno que lleva financiación F.E.D.E.R., financiación RENFE y financiación de la Comunidad Autónoma, mejorar los tramos metálicos. La reforma de los tramos metálicos, es decir, de los puentes metálicos a partir del puente de Lorca hasta Aguilas permitirá dos cosas: una, que vayan posiciones que puedan llevar mercancías, que ahora mismo, por el peso, sólo admite trenes de viajeros; y segundo, que Aguilas pueda ser terminal de trenes de largo recorrido, en algún momento, de pasajeros. Esto es una cuestión importante porque posiblemente la línea hasta Aguilas se va a rentabilizar bastante más en el futuro. Las cercanías Murcia-Alicante tienen bastante números de trenes, bastantes servicios, pero conviene ir a un estudio bastante detallado de sus frecuencias. Es lo que decía antes, que es lo fundamental en el tema de cercanías, para que no coincidan como suele ocurrir ahora, ocurre en algunos casos, con la de otros modos de transporte y así consigamos en el mayor grado posible, ésa será la única forma de captar pasajeros, el tener un sobrante que no puede en ese momento de otra manera y utiliza el tren.

Más importante, puesto que está en peores condiciones, es la mejora y el aumento de las

expediciones en las cercanías entre esta ciudad, Cartagena, y la ciudad de Murcia. Y a esto hay que añadir un cuarto aspecto que será dentro de unos días planteado a RENFE, que es la rehabilitación de la línea Murcia-Molina de Segura-Cieza, o quizá Caravaca, pero esto no está definido. Pero, en cualquier caso, Murcia-Molina de Segura-Cieza. La idea, y por donde van haciéndose, ahora mismo, estudios y observaciones y análisis de posibilidades es que sirva esta línea también al Campus de la Universidad, lo cual le da una clientela potencial bastante importante. Bien, esto digamos que es la red de estructuración interna de la Región. No estimamos necesario que existan o que aparezcan más líneas interiores. Ahora mismo, los ejes fundamentales de la Región y las principales ciudades están unidas por ferrocarril y plantearse abrir nuevas vías de ferrocarril sería posiblemente, sin duda, excesivamente caro y, posiblemente, absolutamente inútil. Piensen ustedes que sí que entre Aledo y Yecla hay más de ciento cincuenta kilómetros, porque por debajo de ciento cincuenta kilómetros el tren difícilmente puede decirse que preste un servicio particularmente útil, pero nadie creo que esté pensando en una línea Aledo-Yecla, ni siquiera Lorca-Yecla, hay otras posibilidades. Hay que saber combinar los modos de transporte y hay que pensar que el ferrocarril tiene una rigidez. Esto es algo que quizá más adelante incida sobre esto.

Otros aspectos que son, digamos, no ya puramente de lo que son las líneas, sino que son también de política interior de la Región pero que no afectan al tráfico propiamente, modernización de las instalaciones de RENFE en la Región.

Bien, aquí hay dos aspectos: está ya en funcionamiento un programa con RENFE de acondicionamiento de ciertas estaciones; si no recuerdo mal en este momento, Lorca-San Diego se ha acondicionado, Balsicas, y creo que alguna otra, -tendría que buscarlo- bueno, seguro Lorca-San Diego y Balsicas, en acondicionamiento de estaciones. Ahí existe este programa que deja fuera tres cuestiones, tres cuestiones que son muy importantes; son la cuestión estación de Murcia, la cuestión Alcantarilla y la cuestión Cartagena. O sea que, digamos, que el plan de acondicionamiento de estaciones donde ya se ha hecho algunas actuaciones y se irán haciendo más en el futuro, acabamos de firmar un convenio para rehabilitar la estación de Alhama que, además, tiene cierto interés arquitectónico -hay varios en este sentido; si alguno de sus señorías quiere detalles de

cómo se ha ido trabajando en esto se lo puedo dar en cualquier momento- pero, en fin, esto son todas las estaciones excepto las tres que he dicho al final. Las tres que he dicho al final están aparte porque plantean problemas específicos importantes.

En primer lugar, plantean problemas de tipo urbanístico y, por lo tanto, no se puede aceptar de entrada que sea un problema exclusivamente ferroviario, no lo son. La estación de Murcia, como la de Alcantarilla -en el caso de Cartagena menos, pero también en cierto grado- las operaciones que se han puesto en marcha suponen remodelación de los cascos urbanos en cuestión y con esa remodelación de cascos urbanos suponen, lógicamente, recalificaciones, aparición de nuevo suelo, asignación de usos de esos suelos, etcétera, etcétera. Todo esto es fundamentalmente y primordialmente competencia municipal. La postura del Gobierno de la Comunidad Autónoma en este tema, como cada vez que se pueda plantear en otro núcleo de la Región una cuestión por el estilo, es la postura que nos reserva la ley dentro de las cuestiones urbanísticas; cuando los ayuntamientos hayan aprobado, puesto y vuelto a aprobar en todo este trámite más o menos premioso de la Ley del Suelo, sus proyectos y sus ideas sobre rehabilitación, modernización, altura, volumen, etcétera, la Comunidad Autónoma los acogerá, revisará, analizará y aprobará o rechazará según convenga, pero, en ningún caso, ninguna de estas tres estaciones de ferrocarril han llegado hasta el momento a este estadio, sino que sencillamente lo que se está todavía es viendo cómo se puede abordar este tema que es realmente importante.

Opinión, sin embargo, de la Consejería que yo no tengo porqué callarme, es bueno, necesario y conveniente que se aborde con seriedad la rápida solución de estas tres cuestiones; es muy conveniente. Y, desde Política Territorial, en la medida de nuestras posibilidades -evidentemente, en este caso, presupuestarias- apoyaremos todas aquellas decisiones que nos vengán propuestas desde los Ayuntamientos y que se estimen razonables. De manera que es una postura absolutamente positiva y esperando las iniciativas que esperemos que sean afortunadas, pero ya saben ustedes que esa es una polémica que se mantiene en niveles municipales en los tres casos hasta el momento.

De manera que la cuestión de rehabilitación de estaciones a la que me he referido, con dos grupos: las que son pequeñas -para entendernos-y estas tres que

plantean problemas fundamentales.

El tema del taller de Aguilas, que es igual; ya se ha dicho en muchas ocasiones, tantas casi como se ha anunciado su inminente cierre en esta Cámara desde el 86 o el 84, no sé desde cuando, pues tantas veces hemos dicho que no, que el Gobierno, la voluntad del Gobierno y la manifestada por RENFE hasta ahora, es que ese taller continúe, modificándolo en función de las necesidades de RENFE, lógicamente. Como tantas veces se ha dicho que se cerraba y se ha dicho aquí que no, la cuestión es que el taller sigue estando ahí y dándonos las noticias que queramos cada cinco minutos, pues yo creo que de momento se puede pedir, puedo pedir un cierto cuello de gracia a sus señorías, hasta el día 2, y así veremos si de aquí al día 2 se cierra o no se cierra. Creo que no.

Bien. La soluciones, ya he dicho, de los distintos programas urbanísticos y con esto creo que cerraría lo que es el capítulo de cercanías. Primero he hablado de las líneas, las estaciones y un problema concreto pero importante para el núcleo de Aguilas que sería el tema del taller de esta localidad. Luego hay otro gran tema que incluso por la propia estructura de RENFE se tiene que tratar por separado porque la larga distancia pues no tiene nada que ver con las cuestiones -incluso, administrativamente, dentro de nuestra Región- poco tiene que ver con las cuestiones de cercanías, de otro Director General, etcétera.

Miren ustedes: es bastante común en los libros o en los artículos sobre estos temas, distinguir fundamentalmente tres niveles en las redes de ferrocarriles de los países modernos.

El primer nivel lo podríamos llamar "eje ferroviario de primera categoría", que son ante todo líneas internacionales de gran tráfico. Esto es un primer nivel: líneas internacionales de gran tráfico.

Bien, líneas internacionales de gran tráfico a las que nosotros nos podamos unir inmediatamente y sin graves problemas, sólo hay una que es por Alicante, Valencia a la frontera.

Otro nivel sería, lo que se suele llamar en la literatura, "ejes ferroviarios de segunda categoría"; es decir, de interés regional. Normalmente los que unen capitales de región, de provincia, de lo que sea, con la capital del Estado o capitales de provincia entre sí. Son, normalmente, de recorrido medio, entre cuatrocientos y quinientos kilómetros, mientras que los primeros pues pueden atravesar un continente, evidentemente.

Bien. Esta sería la unión con Madrid para nosotros

y podría serlo, podría serlo, si encontráramos el otro núcleo de peso demográfico y económico de Murcia que hace falta en el otro extremo de la línea, si lo encontráramos -desde luego, Guadix no es y Baza tampoco, tampoco Granada- en Andalucía y si encontráramos también la voluntad política en una Comunidad que tiene esta vía íntegramente en su territorio; recuérdense sus señorías, porque en Murcia no hay ni un kilómetro cerrado, sólo hay un trozo por Pulpí, que está en Andalucía.

Ya he dicho antes: grandes ejes internacionales, velocidad y conexiones, ejes regionales, velocidad, y luego lo que se llaman antenas, que son sencillamente las cercanías, y de las que ya he hablado.

Pues bien, en la política de ejes ferroviarios de primera categoría y de ejes ferroviarios de segunda categoría, para nuestra Región hay dos cuestiones fundamentales y una interesante pero que no me atrevería nunca a calificar de fundamental.

Las fundamentales son:

Primera: unirnos con doble vía y electrificada con el gran eje ferroviario de primera categoría internacional más próximo y más rápido hacia la frontera. Esto está en consonancia con la propia naturaleza de la economía de la Región, que como saben sus señorías de sobra -quizá mejor que yo- es netamente exportadora. De manera que esto es una cuestión a plantear, y si coincidimos en esto con la voluntad de la empresa que gestiona los ferrocarriles españoles ahora mismo, pues mejor, porque antes saldrá adelante y antes lo tendremos hecho. No vamos a despreciarlo porque a lo mejor hasta nos lo regalan. Y luego, hay otra cuestión que es la unión con Madrid. La integración en la línea Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid, el objetivo de la Comunidad Autónoma en estos momentos respecto de ella es su adecuación para que se puedan alcanzar por lo menos las velocidades -sobre ciento sesenta kilómetros- que el P.T.F. decía que debía de tener esta línea. No es que yo esté queriendo decir con esto que no hay que electrificarla, puede que sí, pero esta línea no tiene tráfico ahora mismo para abordar directamente la electrificación; y lo que es peor, no es que no tenga tráfico, porque se ponga un tren no se llena; esta ley es muy antigua y no ha funcionado nunca, no porque yo ponga un tren se llena antes, ni muchísimo menos, tiene que haber un equilibrio. Pero es que no es ésta la cuestión; la cuestión es que no tiene trazado, entonces lo primero que hay que acondicionar, yo no sé si ustedes conocen el trazado de la línea a Madrid sobre

un plano; puede resultar, incluso, sorprendente. Tiene, incluso, problemas graves y competencias de uso, por decirlo de alguna manera; está impidiendo que el embalse de Camarillas sea más grande y no nos vendría mal que éste fuera más grande, alejando la vía. Pero esto supondría, a lo mejor, pues dejar sin tren a Calasparra.

Miren ustedes, háganse un esquema y miren ustedes cómo va esta vía. Hay que adecuarlo. Tiene tramos donde no tiene posibilidades de velocidad. Se ha trabajado en algún sector, Calasparra, etcétera, donde se puede correr un poco más, en unos cuantos tramos en concreto, pero en la mayoría hay un buen trazado cuyo perfil y cuyas condiciones no permite pasar de cuarenta; así, dicho así en esas condiciones, eso es lo primero que hay que abordar. El dejar un perfil de vía y un perfil de trazado que sea el adecuado y que permita, porque con una máquina de tren que no sea eléctrica también se alcanzan grandes velocidades, no crean, muchas y muy fuertes.

Bien, vamos a conseguir velocidad, es lo que nos interesa y vamos a no caer en una falsa polémica y dicotomía que se está planteando.

Miren ustedes: si yo quiero llegar a Madrid en tres horas y veintitrés minutos, yo no puedo parar en todas las estaciones que hay entre Cartagena y Madrid, imposible. Ni aunque el tren alcanzara la velocidad tope en el tiempo de un coche deportivo, que no lo hace, porque yo no sé si sus señorías viajan en ferrocarril; si sus señorías viajaran en ferrocarril a lo mejor subía la utilización y tendríamos menos problemas, pero si viajan en ferrocarril fíjense en las estaciones que hay, cuéntenlas y véanlas. No se puede llegar a Madrid en tres horas y media parando en Santa Bárbara del Segura, en Alguazas-Molina, en Lorquí-Ceutí. Una cosa es un tren rápido y un tren entre ciudades, y no digo "inter-city" porque enseguida sale la imagen de lo que aquí se llama "inter-city". Sencillamente, un tren rápido no va a solucionar nunca el problema de una serie de pequeños núcleos que están, por ejemplo, a lo largo del eje del Segura o a lo largo del eje del Guadalestín o de aquí a Alicante, no lo hay, porque parará dos o tres veces. Y otra cosa es que esos núcleos tienen que tener solucionado su problema por el modo de transporte de ferrocarril con cercanías, quizá, o con otro modo de transporte que también puede ser público -no crean que el único transporte público que hay es el ferrocarril; un autobús también es transporte público- tiene que tener solucionadas sus cuestiones.

De manera que, de acuerdo con lo que estoy diciendo, el criterio de la Consejería es que nos interesa muchísimo el desdoblamiento que es primordial, y todos los adjetivos que quieran ustedes ponerles a esto, el unirnos con la línea hacia Europa a través de la costa y que queremos que se acondicione también igual, exactamente con los mismos adjetivos, el acondicionamiento de Madrid-Cartagena. Acondicionamiento, sin renunciar y manteniendo la doctrina de que en el momento que se alcancen velocidades aceptables, en el momento en que se irá la vía ocupando y, por tanto, se podrá llegar a plantear la inversión, la enorme inversión, aproximadamente de quinientos cincuenta millones por kilómetro que representa el electrificar y desdoblar, además.

Y, por último, está el eje con Andalucía. En el eje con Andalucía, señorías, yo lo primero que quiero recordar es que por un esfuerzo del Gobierno socialista en su momento, conseguimos que hubiera ferrocarril, por lo menos dentro de nuestra Región. Yo lo he hablado con mis colegas de la Comunidad andaluza y se ha hablado en Madrid. ¿Nos resulta interesante?; sí, es interesante. Es más interesante para ellos y yo no quiero dejar de ser solidario y la Consejería y el Gobierno de la Región, desde aquí o desde donde haga falta, reclamará por solidaridad con toda la Andalucía oriental, la reapertura de esa línea, pero si no contamos con una colaboración por parte de esta Comunidad andaluza que, a su vez, lleve y transmita hacia Madrid la necesidad de mejorar esta línea, pues difícilmente vamos a conseguir algo porque no tenemos ni un kilómetro que esté en Murcia; mejor dicho, sí, los que vayan de Almendricos al límite regional, exactamente, dos o tres y no más. Y esto, pues, no me negarán ustedes que aunque pueda ser un deseo muy sentido por nosotros, aunque sólo haya dos núcleos de cierta importancia -y digo cierta, en fin, por decir algo- que es Baza y Guadix, en todo el trayecto aunque el final de esta línea sea una ciudad como Granada que, desgraciadamente, no se caracteriza por su gran dinamismo económico y aunque la densidad de población a lo largo de todo el eje no supere las veinte personas, pues nos gustaría que estuviera abierto y deseamos que esté abierto y transmitiremos a RENFE todas las veces que haga falta que sería muy bueno que estuviera abierto, y de este modo, la densidad de población sirve para que lo comparen con una cosa; cuando se abrió el tren rápido Osaka-Tokio, el famoso quinientos quince kilómetros -o algo así- la población entre Osaka y Tokio eran

cuarenta millones de personas, más que la población actual española. Es un poco una especie de método comparativo para que se hagan una idea de qué estamos hablando. Es decir, que es realmente difícil montar gente en el tren cuando no hay gente, y esto desgraciadamente -lo saben sus señorías- tal y como es el trazado actual de esta línea a Granada, que ustedes conocen sin duda -yo, por lo menos, soy lo suficientemente mayor como para haber ido por ella- ustedes conocen sin duda, pues ya saben por las poblaciones que pasa.

Yo no quiero extenderme más, posiblemente haya preguntas y cuestiones que se puedan explicar más adelante.

Muchas gracias, señor Presidente.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Consejero.

Señorías, de acuerdo con la Junta de Portavoces suspendemos la reunión del Pleno por quince minutos. Ruego a los señores portavoces que quieran formular las preguntas, que se las hagan llegar al señor Consejero lo más rápidamente posible.

Muchas gracias.

(Se reanuda la sesión).

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Por favor, ruego a las señoras y señores Diputados que ocupen sus escaños. Por favor, guarden silencio.

Se reanuda la sesión.

Procede la intervención de los Grupos Parlamentarios, de sus Portavoces.

Tiene la palabra don Pedro Antonio Ríos, portavoz de Izquierda Unida.

SR. RÍOS MARTINEZ:

Señor Presidente, señorías:

Me gustaría, en principio, intentar analizar cuál ha sido la intervención del señor Consejero, decir cuál ha sido el trabajo que hemos tomado como fuerza política responsable de nuestra Región, y después plantear una serie de preguntas que ya he hecho llegar en su redacción al señor Consejero.

En la intervención del señor Consejero hay una parte que a mí me gustaría precisar porque más o menos ha sido una brillante lección de geografía,

económico de distribución, ha estado muy ordenada en su exposición pero hay una parte que a mí me ha parecido un poquitín falsa en su planteamiento para un Parlamento como es éste y es, nada está hecho de "facto", todo es debatible en función de la voluntad política que tengamos de consensuar un esfuerzo común. Por tanto, no se puede dar como de "facto", ya hecho, aunque primero se empieza diciendo: "bueno, el día 2 voy a reunirme con RENFE, después me ofrezco para explicarles lo que hemos hecho..."; no, no, para ver lo que se lleva a RENFE y después para ver lo que se hace puede haber una comunicación doble; por tanto, es útil el que podamos antes de ir a hablar con RENFE también cotejar cuál es nuestra opinión y, sobre todo, esa teoría de que lo que no se hace desde el poder, desde el que gobierna, pues parece como catastrofista. Se ha vendido que las gentes que hablan, que hay una especie de agoreros, que dicen que se va a cerrar el taller de no sé qué, que la línea interior se va a cerrar, y que la seriedad es trabajar paulatinamente, firmemente y establemente desde la acción del Gobierno.

Mire usted, nosotros no nos inventamos nada ¿eh?, ni Izquierda Unida ni la Región en su conjunto se inventa nada; es verdad que quien mejor lo vive es la gente que trabaja dentro de la propia empresa y conoce las actuaciones incluso a lo peor -digo a lo peor- antes que usted y al margen de usted que representa al Gobierno de la Región. Digo esto porque en el tema del taller de RENFE en Aguilas, hombre, usted ha evadido en su exposición que el convenio que firmamos en el año 84 no solamente era el mantenimiento de la línea, también había un compromiso formal de mantener el nivel productivo del taller de Aguilas y, a su vez, el nivel de empleo del taller de Aguilas. Entonces eran doscientos y pico trabajadores y hoy son ciento treinta y tantos; por tanto, después de un tiempo de convenio algo ha variado que no ha sido el esfuerzo económico que hemos puesto encima de la mesa pero es que, además, señor Consejero, nadie se inventa que ayer hubiese un fax de la Dirección de material de mercancías dando una orden de decir: "No reparen ustedes los "jota cuatrocientos miles ni los jota trescientos miles", que significa reducir para el año próximo casi el cuarenta por ciento del volumen que está trabajando ese taller, y si hay cuarenta por ciento de reducción, cuando todo el mundo dice que es personal cualificado, que hay una capacidad en la reparación, bueno si hay esa realidad y se va a reducir sobrarán personas, el

cuarenta por ciento. O sea, no nos estamos inventando nada, hay realidades concretas que ponen en marcha, igual que cuando se habló de la supresión del Talgo, que tampoco ha hecho usted mención, porque claro, usted nos ha vendido eso que usted llamaba, esto...¿cómo era?, ¡ah! la línea internacional de gran tráfico del Mediterráneo como una salida importantísima para unirnos hacia Europa y yo comparto que eso sí es necesario, pero es que hace poquito nos han intentado desviar todo el tráfico diurno por esa línea, sobre todo los dos Talgos, con lo cual podíamos dejar una línea interior de mercancías y de expreso y otro tráfico por otro lado. Por tanto, no es un invento de la ciudadanía, es una realidad de actuación. Y yo creo que lo que falla la propia empresa es que toma a la Región como aquella ordenación vieja de hace muchísimos años cuando yo fui Concejal de transportes -por cierto, en la época en que se elaboró este Plan director del transporte, actualizado en el año 84- pues en aquella época se funcionaba con la sexta zona de transportes que estaba en Valencia y nosotros estábamos unidos a ellos, entonces nos ven más como prolongación de la Comunidad valenciana que como región autónoma que somos. Eso es una realidad que hay.

Usted decía que el Gobierno entonces defendió una serie de actuaciones en aquel momento y que, de una u otra forma, se han ido corrigiendo, se han conseguido, ha habido logros que ahora posibilitan en ese convenio que se firmó, dar un marco distinto al nuevo convenio que se pueda firmar a partir del 31, en cuanto a la rentabilidad de la propia línea y, por tanto, no ir -yo creo que el defecto nuestro en aquel entonces, ahora en "sotovoce", es ir a pagar la diferencia de lo recaudado con una empresa- y deberíamos ir a otra serie de actuaciones, pero en fin, se plantea un éxito de explotación; pero mire usted, y yo con esto termino para pasar a hacer lo de las exposiciones, con el tema de las estaciones que son de competencia municipal; hombre, qué ayuntamiento sin tener seguridad de que la RENFE va a actuar y que la Comunidad lo va a aprobar se va a meter a hacer un proyecto de ordenación. Pero, fíjese usted por dónde, ha citado tres municipios. Qué casualidad, que en Alcantarilla, Murcia y Cartagena ustedes no tienen mayoría. Qué casualidad que a la hora de plantear esto, decimos: "háganlo y traíganmelo"; no, conjuntamente. Planteemos la solución, vayamos a defender que haya una actuación conjunta. Es verdad, y lleva usted razón, que hasta que no se vea toda la

realidad global de lo que se va a hacer con el ferrocarril, no podemos plantear actuaciones aisladas. Es verdad, para qué plantear una actuación de soterramiento de la vía o de desvío de la estación en Murcia, o en Cartagena plantearse otra realidad en Barrio Peral, cuando a lo mejor la ordenación de dirección pues puede variar en un sentido, eso es cierto. Tiene que estar mediatizado, metido dentro de un marco. Es por ello que metido en ese marco, debiera de ser recogido en el planteamiento hacia la propia empresa.

Y, por último, ha sacado usted una cosa muy bonita, el tren "rayo de luz" de Osaka a Tokio, y hablaba usted de cuarenta millones de habitantes que son beneficiados. Mire usted: este Estado tiene un problema y es que el tren de alta velocidad que para la Expo 92 se va a poner Madrid-Sevilla que empezó con ochenta mil millones de presupuesto, que ya se han gastado doscientos cincuenta mil millones, va a comerse del P.T.F. millones que estaban para otras obras de mejora, porque usted ha hecho referencia aquí a lo de la zona de Camarillas, pero es que aquí en el año 86 ya habían compromisos para mejorar aquella zona y no se ha mejorado ese trazado. Un estudio -ahora después me referiré a la comparecencia-, el 3 de noviembre de 1986 se firmó un convenio Comunidad-RENFE para hacer las mejoras de ese trazado Murcia-Chinchilla, no sé dónde está ese estudio y qué proponía. Ahora después espero que usted me lo responda. Lo que ha pasado es que hemos desviado ese tren de alta velocidad, un volumen de dinero que podía haber ido a otra filosofía del transporte, que no solamente ir de Sevilla a Madrid. Se va a plantear un volumen altísimo, hay un estudio muy detallado y discutido sobre el P.T.F. y lo que va a ser la incorporación después del T.A.V. y lo del ancho europeo que también plantea en veinte años cambiar dos mil quinientos kilómetros de ferrocarril en ese ancho, que ya veremos cómo se hace eso, que está detrayendo esfuerzos inversores. Pero, vayamos a lo que es, bajo nuestro punto de vista, la información que deberíamos detraer de la actuación del propio Consejo de Gobierno.

El Plan Director de Transportes, en su sección 9, en Infraestructura y Transporte de ferrocarril, que fue actualizado en el año 84 y data del año 81, tenía una serie de propuestas concretas. Decía lo que usted ha dicho muy bien al empezar aquí. En esto tenemos que hablar de competencias externas, a las cuales podemos incidir desde la acción del Gobierno pero no

decidir; podemos proponer, podemos sugerir, podemos forzar a nivel de convenios pero no decidir sobre ello. Es cierto, lo dice así nada más empezar.

Pero ¿cómo se ha conseguido, en qué situación se encuentra este Plan del ferrocarril que fue modificado en el año 84? ¿se va a modificar ahora con todo lo que usted ha dicho? porque aquí hay cosas que no están ahí; hay un olvido en su exposición, ¿qué pasa con la FEVE?

El artículo 10 del Estatuto de Autonomía da competencias exclusivas en el ferrocarril nacido y muerto aquí, y ese lo tenemos aquí, lo que pasa es que no lo tenemos recibido y, precisamente, hay un compromiso del Gobierno regional, es verdad, del señor que fue Consejero antes que usted, de ampliar ese FEVE hasta La Manga y Cabo de Palos y usted ahora ha dicho que de ampliar nada, diciendo textualmente que "es caro e inútil", nueva línea de ferrocarril; eso he entendido yo. No sé si es que a lo mejor varía ahí, no ha mencionado para nada la FEVE, a lo mejor se ve que se ha referido solamente a si vamos a llevar a Yecla o no la estación de ferrocarril o no la vamos a llevar.

En concreto, a mí me gustaría conocer cuáles son los objetivos que se pusieron en marcha y cómo se han concretado o conseguido el cumplimiento de este programa, Plan Director de Transportes, que intentaba coordinar eso que usted decía, cuál era el número de trabajadores exacto -que yo me imagino que ustedes tendrán-, que tenía el taller de Aguilas, cuál tiene ahora, cuál era el volumen de trabajo y cuál es el volumen que tiene ahora, porque el convenio era para mantener ese propio taller. Si considera que la actuación de RENFE en los últimos años y cuál ha sido la actuación en el propio convenio, para ser modificada o no; de qué forma elaboraríamos un nuevo convenio con RENFE, y cuáles serían nuestros compromisos y para qué. En caso concreto del P.T.F., cuáles fueron las propuestas que el Gobierno de Carlos Collado, al que usted pertenece, y que no es distinto del que había en el año 84, 85 y 86, -es distinto en cuanto a las personas que lo componen pero el Presidente es el mismo y el Partido que lo sustenta también-, cuáles son las propuestas que ustedes hicieron para ser incorporadas en el P.T.F., cuáles no han sido incorporadas, cuál es la concreción, en suma; nos gustaría conocer cuál es la concreción en suma, de aquí al 95, de las inversiones que vamos a hacer en ferrocarril, no del gasto de conservación y mantenimiento, sino de las inversiones

reales en ferrocarril. Y cuál es -decía el Programa Director del Transporte-, cuál era la dimensión social que ustedes entienden para el transporte ferroviario, porque hay una cosa que no se puede meter en rentabilidad y en productividad de una acción del transporte que es la vertiente social, en el caso concreto del interior usted ponía como antagónico, yo comparto su filosofía de que un tren de velocidad -llamémosle de ciento ochenta, doscientos kilómetros por hora- puede ser mejor en pocas paradas de un punto de origen a un punto de llegada, pero eso no excluye que la línea de interior pueda tener automotor de Hellín a Murcia y hacer otros servicios distintos al que hay. En ese sentido en concreto, cuál es la política social que ustedes creen que debe tener el nuevo convenio o la nueva actuación del propio Gobierno en el tema del ferrocarril.

En el año 86, en esta Cámara, el anterior Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, en una comparecencia a una interpelación que le hizo este Diputado, entonces -Pleno de 19 de diciembre de 1986, según el Diario de Sesiones-, el anterior Consejero, a pregunta mía cuando yo le hablaba de que el P.T.F. iba a suponer la inversión en Murcia, perdón, en el Estado, de 2'5 billones de pesetas -con "b" de "bueno"- y que Murcia no estaba incorporada, en concreto la electrificación de la línea Murcia-Chinchilla, en respuesta a mi interpelación, me decía el señor Consejero en la página del Diario de Sesiones número veintiuno, me decía: "Le avanzo que una de las cosas que la Comunidad Autónoma piensa...", yo le decía que no estaba en el P.T.F. y él me dice: "Si no está, tratar que se incorpore, pues por ejemplo, el tema de la electrificación en la línea de Chinchilla", eso fue lo que dijo aquí. ¿Qué han hecho ustedes, su Gobierno, para que se incorpore?, ¿se ha incorporado o no se ha incorporado? Ahora se varía ese objetivo político de entonces, o se readecua. Y respondía más adelante en otra parte, cuando yo le decía que el tramo de Calasparra a Hellín, que era muy difícil -lo que usted ha explicado el tema de Camarillas- y me respondía: "El Grupo Permanente, el pasado día 3 de noviembre acordó definitivamente aprobar un convenio de colaboración RENFE-Comunidad para financiar un anteproyecto de rectificación del trazado entre Chinchilla y Murcia". ¿Dónde está ese estudio, a qué conclusiones llegó, qué propuestas concretas hacía, con qué anualidades, dónde están las obras que se iban a acometer?, y cuáles están incorporadas al P.T.F.; y me respondía también con la ubicación de la

estación de mercancías que todavía no estaba en el año 86 definitivamente instalada, que se iba a poner en Nonduermas, no estaban las obras terminadas, como usted sabe se terminaron en el 87-88, y me decía: "Una vez que podamos trasladar las maniobras a la estación de mercancías de Nonduermas, iniciaremos las obras del paso de Santiago El Mayor al que le hemos dado prioridad"; de inmediato iban a empezar las obras, el paso de Santiago El Mayor que usted conoce y que yo conozco desde hace cinco años ha tenido esta obra de mejora porque la estación ya está funcionando desde el 88. Y más adelante me respondía: "Se están redactando en estos momentos y en febrero del año 88 estarán ultimados los trabajos para la supresión de los pasos a nivel en Nonduermas y en Torreagüera", me decía; ¿están hechos los proyectos, los trabajos y están concretadas las propias obras?, y en el caso concreto de RENFE decía en cuanto al material, porque es otra cosa la que se manejaba entonces, decía en concreto esto: "El material con el que se prestan servicios en esta Región, en cercanías, es el de mayor nivel de España", textualmente puesto en el Diario de Sesiones. ¿Usted podría decir que el material que empleamos aquí hoy en cercanías es el de mayor nivel de España?

En cuanto al tema de FEVE decía que la base del planteamiento para recibir o no FEVE era la prolongación a Cabo de Palos y La Manga, ¿está recogido o no está recogido en la nueva propuesta que ustedes van a hacer para recibir o no recibir y ver que hacemos con ese ferrocarril de vía estrecha?

Y, por último, comentando el futuro, a mí me gustaría conocer las prioridades que ustedes le dan, al margen de lo que usted ha explicado aquí o profundizando en lo que usted ha explicado aquí. Yo le ponía en el documento que le he entregado que qué opina usted del fortalecimiento de la línea Murcia-Albacete, del plan de mejoras de trazado que culmine con el desdoblamiento de ella. En aquella comparecencia del año 86 todavía no se habían ultimado las obras de desdoblamiento de Chinchilla a Alicante, se estaban empezando; y a la misma vez que hacían obras de mejora se iba arreglando para electrificar y para desdoblar la propia vía.

Bien. Cuál es la prioridad que usted le ve a esa actuación, y si es antagónica esa obra con la electrificación y la comunicación nuestra con o por Alicante, ¿por qué, si es una línea de cercanías y podemos comunicarnos con esa vía se plantea como antagónica y primera prioridad?... ¿porque el trazado

que hay que recorrer es más pequeño? me refiero a la electrificación y desdoblamiento de Murcia a Alicante que usted plantea como básico y prioritario, la primera prioridad; y como menos prioritario para conseguir una velocidad determinada es la comunicación interior ¿por qué es antagónico una cosa de otra?, y si no es antagónico ¿cuáles son las propuestas concretas que va a hacer usted para conseguir esa electrificación y desdoblamiento de Murcia a Chinchilla para mantener esa línea interior, los servicios actuales y nuevas ofertas? Coincido totalmente con la propuesta que ha hecho de cercanías, de buscar nuevas expediciones, lo del tema universitario, me parece bueno a nivel de automotor, ya sea un problema de funcionamiento interno, incluso del propio trazado o la mejora de la propia vía.

El tema de la supresión de las travesías en las ciudades, que lo ha desplazado usted, puede ser recogido en un plan de actuación global por parte del Gobierno como prioridad. Y voy a salir en tanto me lo permita el tiempo, solamente a tres precisiones.

Ha salido a la palestra la posición de unas determinadas fuerzas sociales, políticas, que nos hemos pronunciado por una serie de planteamientos, de demandas; me gustaría conocer cuál es su opinión sobre esas demandas, ese planteamiento, sobre esa Plataforma que se ha creado de defensa y apoyo al ferrocarril y, de paso, invitarle aquí en el Salón de Plenos a su incorporación y a defender los planteamientos de ésta ante Madrid, puesto que así iremos todos juntos y con mucha más fuerza. No queremos excluir a nadie de ese protagonismo, y mucho menos al Gobierno que está en la propia Cámara.

A mí me gustaría también conocer cuáles son las perspectivas de futuro que ustedes ven para el tráfico de mercancías. Ha pasado usted de puntillas, parece que habláramos como si habláramos solamente, en el planteamiento que usted ha tomado, pasáramos de puntillas sobre lo que es mercancías y nos fuéramos directamente a lo que es viajeros, como si el tren fuera servicio solamente de viajeros. En concreto, sabe usted de sobra que cuando se hablaba de Guadix-Baza, en la reapertura de esa comunicación de la línea con Andalucía, era un foco comercial, económico, ganadero y agrícola, aquella zona; que, incluso, tenemos cerca Almería.

Yo he estado en una reunión con los compañeros de Andalucía que están planteando la discusión allá y es verdad que plantean o bien la apertura de una línea por Almería para comunicar la zona de la costa, o bien

la reapertura de ella. Es cierto que también lo están planteando; es, por tanto, que no solamente hay que esperar a tener el punto de partida Sevilla -que, por cierto, está la Expo 92 y vamos tantos de visita pues sería bueno tener el ferrocarril hasta Sevilla y no tener que ir a Alcázar de San Juan, también es un objetivo ir a Sevilla como tráfico de viajeros- pero bueno, en cuanto a tráfico de mercancías, ahí hay un foco que podía salir por nuestra Región hacia otros puntos. Por ello me gustaría que me dijera qué se puede hacer para la recuperación de lo que es todo el servicio de la propia mercancía.

Y terminaría con una pregunta que hace referencia a unas palabras de usted. Usted decía que de una u otra forma había que implicar a los empresarios a que pagaran dinero, a que aportaran en el trabajo, a que se comprometieran con el ferrocarril; yo no sé si sus propuestas eran para hacer el estudio, porque la Comunidad tiene poco dinero para hacer el estudio, si era para que se comprometieran en obras de infraestructura porque el Estado no tiene muchos medios o si a lo que se refería es que el compromiso debían abordarlo conjuntamente. No sé si es que los usuarios al final también recibiremos, que los empresarios no son solamente usuarios del ferrocarril, también los ciudadanos en general...

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Señor Ríos, vaya usted terminando.

SR. RÍOS MARTÍNEZ:

Sí, señor Presidente.

...o si los aspectos sociales del ferrocarril pueden verse también incorporados con determinada actuación de pago; no he entendido algo, es que yo cada vez que oigo alguna actuación de este tipo siempre pienso en algún canon que nos van a poner a los ciudadanos en general. Cuando yo veo lo del saneamiento del río y no sé qué, siempre pienso en un canon, y digo "van a ver si esta obra alguien termina planteando que la tenemos que pagar entre todos".

Y, una curiosidad: ¿Usted cree que el ferrocarril es un medio de transporte del futuro, o solamente complementario de la carretera?; y, si es complementario de la carretera, con la crisis del petróleo, ¿cómo la vamos a mantener?

Nada más señor Presidente. Nada más, señorías.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Ríos.

Por el Grupo Parlamentario Popular, señor Calero, tiene usted la palabra.

SR. CALERO RODRIGUEZ:

Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, señor Consejero:

Había, hay, una cierta expectación social y política con respecto a este asunto. El problema de los ferrocarriles que surgió en tonos polémicos en el mes de abril, ha sido reabierto también en tonos polémicos por el señor Alcalde socialista de Murcia en el mes de agosto. Y toda la sociedad de esta Región ha empezado a manifestarse haciendo alarde de una gran sensibilidad sobre el problema de los ferrocarriles de la Región; y nadie ignora que se están presentando mociones en los distintos ayuntamientos, que gentes de los distintos municipios que recorren las vías o de municipios donde hay importantes talleres de RENFE como es Aguilas, los concejales presentan mociones, la Cámara de Comercio se reúne y realiza manifiestos, en el sentido decimonónico de la expresión, la CROEM hace un estudio y análisis sobre los problemas del ferrocarril, los partidos políticos y los grupos sociales en general forman plataformas para la defensa y apoyo de la Región y los medios de comunicación con respecto al ferrocarril han estado incidiendo en la necesidad de que los políticos de esta Región y los grupos sociales afrontemos con seriedad el problema de los ferrocarriles en nuestra Región. Evidentemente, estas expectativas, esta expectación que se había originado y que se ha originado en la sociedad murciana no era artificial porque usted, señor Consejero, en su intervención lo ha destacado. Murcia es una región que crece económicamente; Murcia es una región que puede crecer más pero que se encuentra con una serie de estrangulamientos que ustedes, en sus documentos internos de gobierno e, incluso, en los documentos de partido, analiza con objetividad y en lo cual coincidimos todos. Esta Región tiene un sistema económico que puede dar en el futuro un nivel de prosperidad importante a todos los ciudadanos. Pero tiene estrangulamientos; se habla de que es una región inflacionista, tenemos un excesivo nivel de paro, tenemos un exceso de precarización en el empleo y tenemos una serie de estrangulamientos nacidos de las infraestructuras, y al

hablar de infraestructuras, en general, se habla de las comunicaciones y particularizando todavía más, se llega a que el ferrocarril tiene una situación en esta Región terciarizada, de atrás, y se dice: "En los últimos veinticinco años en esta Región, sólo se han hecho dos cosas: la estación de Nonduermas y el desdoblamiento del ferrocarril de Alcantarilla a Alguazas"; y se destaca que están mal las estaciones, que están mal las infraestructuras, que están mal las superestructuras, y que los convoyes que se disponen en esta Región son impropios de una Región europea. Pues bien, toda esta expectación que se había originado y que se ha originado en la Región de Murcia, se ha visto señor Consejero -y lamento tener que decirselo- profundamente defraudada- y creo interpretar a muchas personas, por su intervención.

Su intervención, señor Consejero, ha sido defraudante, lamentablemente defraudante, porque usted lo que ha dicho aquí esta tarde, en síntesis, es algo que puede originar desesperación por parte de los ciudadanos que viven este problema. Usted ha dicho, primero: "Hasta ahora no hay más política de ferrocarril en esta Región, no ha habido más política de ferrocarril en esta Región, que subvencionar las pérdidas de la línea Lorca-Aguilas"; es la única política ferroviaria del Gobierno de esta Región que lleva ya doce años en el poder. Y el ejemplo que ha puesto ha venido a contradecir alguna afirmación que ha hecho; ha dicho que sin embargo, esa línea de Lorca-Aguilas que era deficitaria como ahora si tiene trenes que funcionan con frecuencia adecuada, resulta que ahora ya deja de ser deficitaria, con lo cual viene a contradecir alguna afirmación que ha hecho después y que después me referiré a ella.

En segundo lugar, ha hecho otra afirmación sobre la política del Gobierno regional: inhibición absoluta de los grandes problemas que plantean las estaciones importantes de esta Región, las más importantes, que son las de Murcia, Cartagena y también la de Alcantarilla por ser un nudo ferroviario. Dice que no, que eso es competencia municipal, también el urbanismo es competencia municipal y la Comunidad Autónoma interviene porque tiene competencias en materia de urbanismo y aquí lo que le falta a la Comunidad Autónoma es voluntad política para afrontar esta cuestión y esto no es un problema de leyes, ni de reglamentos, ni de competencias, sino de voluntad política de dirigir los destinos de esta Región con una cierta visión de futuro para incidir en la labor que están realizando los ayuntamientos y que podrían

solucionar alguno de estos problemas en su capacidad negociadora con RENFE; segunda afirmación, pues.

Tercera afirmación; que no es una afirmación sino un resumen, un contexto. Usted ha hecho un planteamiento poco ambicioso, más bien resignado a la política de RENFE. Ha dicho: "Lo de Murcia-Alicante se nos va a dar hecho"; pues muy bien, si se nos da hecho, estupendo. Que se desdoble y que se electrifique y no nos va a costar nada; hombre, ¡faltaría más!, que además del trasvase tuviéramos que pagar las inversiones de RENFE en esta Región, después de pagar en el Impuesto General sobre la Renta de la Personas Físicas y el impuesto del I.V.A. todos los días, faltaría más que con nuestros impuestos encima tuviéramos que pagar específicamente nuestras inversiones ferroviarias. Y después dice: "De Cartagena a Chinchilla, bueno, pues sí, pero hay muchas dudas"; y ha manifestado, señor Consejero, muy poca firmeza en la defensa de una posición que implique el desdoblamiento y electrificación de esa línea fundamental para esta Región. Ha dicho que lo del embalse de Camarillas que "claro que hay que hacer otro trazado"; claro que sí, desde Cieza hasta Hellín, aprovechando el corredor de la carretera nacional, claro que hay que hacer otro trazado y usted ha estado poco imaginativo, alicorto y, desde luego, con ninguna firmeza.

Luego ha dicho del ferrocarril Murcia-Andalucía que, bueno, esa es la pescadilla que se muerde la cola, no hay demanda, pone el ejemplo de Baza y de Guadix. No es Baza y Guadix, es toda Andalucía con la que queremos comunicarnos, no Baza y Guadix. No haga usted planteamientos equívocos. No es Baza y Guadix, no se miden así las comunicaciones cuando se trata de hablar de dos regiones. Baza, Guadix, Sevilla, Cádiz, Málaga, toda Andalucía con la cual queremos comunicarnos para que el corredor mediterráneo, de verdad sea un corredor del Mediterráneo y llegue por lo menos hasta Gibraltar. Y ahí, desde luego, es que no pretende usted reivindicar nada en Madrid el día 2 de octubre, porque eso lo ha dejado ya por imposible esperando a ver si se ponen de acuerdo los andaluces.

Con respecto a cercanías, está usted confuso y ambiguo porque primero ha dicho que sí, que hay que preocuparse de las cercanías, pero luego ha dicho que toda línea de ferrocarril que no tenga ciento cincuenta kilómetros no es rentable; pues ya me explicará usted si estamos hablando de cercanías de doscientos kilómetros. El estudio de las cercanías hay que

hacerlo con seriedad para las grandes ciudades, para Murcia y para Cartagena, y para Lorca, y para Yecla, y para comunicar Yecla con Jumilla y Jumilla con la estación de Blanca, etcétera, etcétera; y hay que hablar de nuevas líneas de ferrocarril a pesar de lo que su señoría diga.

Luego, no ha dicho nada de que un estudio sobre la viabilidad del ferrocarril podría también plantear una cierta concurrencia o colisión de intereses con el transporte por carretera y sobre éste en esta Región hay que hablar mucho, y vamos a hablar en esta Legislatura, porque el transporte por carretera, evidentemente, hace la competencia al del ferrocarril y el del ferrocarril, si funciona bien, hace la competencia al transporte por carretera de camiones y, claro, quizá haya que descargar algo nuestras carreteras de ese transporte con un mejor ferrocarril, no ha dicho nada. Y, señoría, usted como Consejero de un Gobierno socialista de 1991, y en pleno momento de reciclaje ideológico, tiene un concepto capitalista y poco solidario del ferrocarril. Usted ha medido el ferrocarril por la rentabilidad y el ferrocarril es un servicio público que ni siquiera Milton Friedman se atrevería a calificar de si es rentable o no, el ferrocarril y los correos, y la seguridad ciudadana y la universidad, la enseñanza y la sanidad no tienen que ser rentables desde el punto de vista mercantilista y capitalista que usted lo enfoca; es un servicio de soberanía que requiere España y que requiere esta Región. Por lo tanto, no nos haga usted planteamientos de capitalista recién convertido porque de esto usted no sabe y hay que tener criterios equilibrados para intentar solucionar los problemas.

Bien. Dicho esto, señor Consejero, después de decir que usted, la verdad, ha hecho una intervención que ha defraudado, yo le tengo que decir que al reflexionar esta mañana sobre este debate pues llegué a algunas iniciales consideraciones que nos conducían, no a conclusiones, sino a dudas. Señor Consejero, todos sabemos que RENFE no depende del Gobierno regional, como es obvio. Todos sabemos que es una entidad de derecho público desde el año 1941 en el que se produjo la nacionalización de la red básica de ferrocarril y que hay una ley, la Ley 16 del 87, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en cuyo artículo 175 se le define en su justa medida. Usted ha hecho ahí unas disquisiciones iniciales sobre competencias que eran innecesarias. Las leyes que se publican en el Boletín Oficial del Estado tenemos obligación de conocerlas, y las

conocemos, se lo garantizo.

En segundo lugar, es obvio la segunda consideración; es decir, yo al señor Consejero de Política Territorial no le puedo decir que dirija la política de RENFE porque no es su competencia. El Ministerio sí puede hacerlo; el señor Borrell, ya que ha terminado de instalar el "yakuzi" en su despacho, ya sí puede hacer y puede incidir en esa política de RENFE porque así lo determina la Ley. Es el Gobierno el que traza las prioridades de inversión de RENFE, no la RENFE; es el Gobierno el que fija las partidas presupuestarias para RENFE y no la RENFE y es el Gobierno el que determina las subvenciones que tienen que tener la instalación de nuevas líneas, que también le corresponde a RENFE y en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres -y ahí se ha equivocado su señoría- dice que también la RENFE ejecuta obras, salvo que se acuerde que se haga por sistema de concesión pero también RENFE puede acudir directamente a ejecutar las obras de nuevos trazados de ferrocarril.

También se meditaba esta mañana que es obvia la importancia que para el futuro de esta Región tiene el ferrocarril y es evidente, también, el abandono en esta Región. Bueno, yo no quiero sacar aquí papeles, pero desde la preocupación de los trabajadores de Aguilas hasta los documentos de la Cámara de Comercio, los documentos de la CROEM, todos hablan de que es una situación tercermundista. Cualquier documento que saquemos habla de que la situación del ferrocarril, y bueno, además, recorriendo la Región en ferrocarril se ve que es una situación tercermundista, no insistamos en eso.

Y también -era la cuarta reflexión- es un hecho notorio que existe una gran sensibilidad entre los ciudadanos sobre este problema. Bien, como yo creo que todos los ciudadanos estamos de acuerdo en esto, en que usted no es competente, en que la situación de RENFE en esa Región es malísima, que los ferrocarriles son muy importantes para el futuro de la Región y que todos los murcianos están muy sensibilizados con este problema, la duda que se nos planteaba es qué podemos hacer; cuál es la actitud que debe adoptar la oposición o el Gobierno de la Región en este debate, en esta información del señor Consejero. Pues mire, en la soledad de mi despacho he llegado a una conclusión: no nos queda otra salida que la solidaridad con el Gobierno porque el Gobierno no es competente pero solidaridad reivindicativa, queremos ser solidarios con el Gobierno si adopta una

actitud reivindicativa de los planteamientos y de las exigencias que tiene esta Región con respecto a los ferrocarriles pero para ello, señor Consejero, para que nosotros adoptemos una actitud de solidaridad reivindicativa con el Gobierno que tiene que negociar los problemas y las soluciones a la situación de RENFE, para ello era necesario que se cumplieran dos premisas, que usted no ha cumplido pero que puede cambiar de actitud porque estas sesiones pueden, incluso, tener cierta utilidad pedagógica y usted puede cambiar. Tiene que reunir dos requisitos. En primer lugar, que su intervención hubiese hecho un diagnóstico sincero del problema, y en segundo lugar, que hubiera hablado claramente a la Región de Murcia de las dificultades de arbitrar soluciones a estos problemas, con sinceridad; y el diagnóstico lo tenía que haber hecho sin tapujos, sin tratar de eludir la realidad, la desastrosa realidad de la situación ferroviaria en esta Región, la desastrosa realidad de nuestros ferrocarriles; y las dificultades, por supuesto que las conocemos. El Gobierno de la Nación que es el que tiene que hacer las inversiones está en un momento de restricciones y no quiere cambiar la política de inversiones por la política social, y por lo que hemos conocido, va a hacer más política social y menos política de inversiones porque parece que ya es un año electoral por lo que hemos conocido. Por supuesto, las dificultades que se va a encontrar el señor Consejero cuando vaya a negociar con RENFE van a ser enormes, pero digámoslo para que todos los grupos de la oposición podamos ser solidarios con el Consejero del Gobierno de la Región que incidentalmente es socialista pero que ahora es del Gobierno de todos los ciudadanos de la Región. Pero usted no ha hecho un diagnóstico sincero, usted no ha expuesto la tremenda realidad de los ferrocarriles de esta Región, sólo ha pedido cuello -espero que no se lo corten nunca- ha pedido cuello para el taller de RENFE en Aguilas; para lo demás no ha pedido ni cuello ni nada, sino "bueno, ya veremos, hay que hablar de cambio de trazado, esto es muy difícil, ya veremos porque el Gobierno tiene que decidir las prioridades, las inversiones..." y, desde luego, no ha dicho tajantemente lo que es una evidencia: veinticinco años sin inversiones en esta Región, salvo Nonduermas y el desdoblamiento entre Alcantarilla y Alguazas, veinticinco años sin inversiones.

No se quiere hablar del cambio de trazado de la estación de ferrocarril de Cartagena para evitar el paso por el Barrio de Peral, no se quiere tocar el tema de la

estación de El Carmen, no se quiere solucionar el problema de Alcantarilla, se está montando en el carro de lo que ya ha dicho RENFE que es que "vámonos todos para Alicante", el Talgo también, por supuesto; pero de Murcia a Chinchilla, usted no va a llegar allí con fuerza ni con firmeza y lo de Andalucía, pues veremos a ver lo que dicen los andaluces. Eso no es un planteamiento sincero ni es una actitud firme ni valiente para ir a negociar a Madrid en nombre de todos los murcianos, los que votaron a su Gobierno y los que no le votaron. Por eso lo de la solidaridad reivindicativa se puede aplicar a la oposición si no hubiésemos notado que en su planteamiento hay una cierta complicidad con RENFE; hay una lamentable, denunciabile y censurable complicidad con RENFE. Usted parece que no va allí a negociar sino a firmar un contrato de adhesión, usted parece que ha aceptado ya inicialmente todos los desmanes, todas las desinversiones, todas las faltas de inversión y toda la falta de un plan de modernización de RENFE en la Región de Murcia y que va usted a Madrid entregado. Por lo tanto, ahí no puede haber solidaridad por parte de la oposición.

El pueblo de la Región de Murcia, señor Consejero, no nos ha elegido para que perdamos el tiempo, no nos ha elegido para que digamos lindezas ni para que pongamos paños calientes, ni para que templemos gaitas. Nos ha elegido para decir la verdad, nuestra verdad, la verdad de cada uno porque la suma de las verdades de cada uno dará la verdad de los problemas de esta Región, y su señoría sabe que la verdad de su Gobierno, lo que usted sabe de la situación de los ferrocarriles y lo que usted sabe de las soluciones que ésa necesita, ésa no la ha expuesto esta tarde aquí. Aquí, en las Comunidades Autónomas no hay en este momento un debate social sobre los principios. Hay un debate de eficacia; un debate sobre la eficacia en la gestión de los servicios públicos y, por lo tanto, señor Consejero, tendríamos que hablar de eficacia en resolver los problemas de los ferrocarriles. Mañana vamos a seguir debatiendo este asunto, mañana vamos a intentar dar soluciones desde la Asamblea, ya sin la presencia del Gobierno, a base de mociones y de iniciativas de la Asamblea. Mañana, desde distintos grupos, nosotros dos iniciativas, otra iniciativa de otro grupo, vamos a intentar dar soluciones a este Gobierno que anda renqueando sin imaginación, sin soluciones, sin energía y sin coraje político para afrontar los problemas de esta Región.

Nosotros pensamos que usted, todavía, puede

cambiar de actitud; que usted puede plantearse una actitud de firmeza a la hora de llegar a negociar con Madrid, que usted que conoce las necesidades de esta Región, puede negociar con seriedad lo que a esta Región le convenga. Si usted cambia de actitud encontrará nuestra solidaridad, la solidaridad en su actitud reivindicativa pero nunca busque nuestro apoyo para encubrir complicidades, resignaciones, servilismos que tanto están perjudicando a nuestra Región.

Muchas gracias.

(Aplausos)

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Señorías, vamos a ver.

Los señores Diputados sí pueden hacer manifestaciones de apoyo o repulsa, las personas que asisten a este Pleno, no. Bajo ningún concepto puede permitirlo esta Presidencia.

Por consiguiente, ruego que no haya nuevas manifestaciones de apoyo en la Asamblea. Insisto que dentro del hemiciclo, sí.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Alcaraz Mendoza.

SR. ALCARAZ MENDOZA:

Señor Presidente, señoras, señores Diputados:

A nosotros nos hubiese gustado venir hoy aquí a un debate sobre la política general en los servicios de transporte y sobre las comunicaciones en esta Región porque todos sabemos que muchas veces los árboles nos impiden ver el bosque y, seguramente, ir a un debate monográfico sobre uno específico de los servicios de transportes y comunicaciones en la Región, nos pueda estar produciendo ese efecto de miopía que nos impide ver que todos esos medios de transportes y de comunicaciones están perfectamente interrelacionados y que se complementan, sin duda, los unos con los otros.

Nos hubiese gustado venir aquí también a esta comparecencia para informar sobre el tema del ferrocarril un poco más tarde; nos hubiese gustado que se hubiese dado un margen estrecho de tiempo, sólo el que hay de aquí al día 2 de octubre que cuando todos éramos conscientes de que en esas fechas van a celebrarse unas reuniones previstas, ya hace tiempo, entre el Gobierno de la Región, RENFE y el

Ministerio de Transportes, que son los órganos, la empresa y la Administración competente en los temas que estamos hablando; y, quizá, tampoco es demasiado lógico que hoy tengamos este Pleno y que mañana volvamos a tener otro Pleno sobre el mismo tema ya con propuestas de resolución, pero así ha sido ordenado, así ha sido solicitado por los grupos de la oposición y así lo tenemos que afrontar aunque nos hubiese gustado haberlo afrontado desde otro punto de vista, desde otra óptica y en otro tiempo; y lo afrontamos, evidentemente, con estrategias políticas distintas. Hay quien adopta una estrategia que el portavoz de Izquierda Unida define muchas veces bien, que él llama y dicen en la huerta la de "ponerse la venda antes de recibir el palo". Y esa es una estrategia que en este tema y, aproximadamente desde el mes de abril, muy próximo a la última campaña electoral para elecciones municipales y autonómicas, se ha puesto de manifiesto por distintos grupos políticos, por los grupos políticos de la oposición. Y las estrategias políticas, que son todas legítimas, sin embargo todas tienen sus aspectos positivos y sus aspectos negativos y es positivo esta actitud de ponerse la venda antes de recibir el palo, quizá porque así puede uno adelantarse a potenciales situaciones que pudieran llegar a producirse y que pueden tomarse iniciativas o medidas, coger iniciativas políticas y evitar, quizá, el que pudiesen surgir situaciones no deseables pero tampoco previstas en este momento. Dicen que "hombre prevenido vale por dos" y, efectivamente, ese es el aspecto positivo que tiene esa estrategia política, siempre que no se vaya a cometer el error de ir tan rápido, tan rápido, que por no perder el tren llegue uno a descarrilar, cosa que puede ocurrir en algún momento a alguno de los grupos que está planteando esta estrategia. Pero también tiene un aspecto negativo esta estrategia y es que lleva a la circulación, como se ha demostrado desde entonces hasta aquí, yo creo que la gran estrella de las noticias en los medios de comunicación y del debate político, social, económico, sindical, etcétera, de los últimos meses ha sido, sin duda, el tema del ferrocarril y eso ha llevado a una gran cantidad de noticias, a una gran cantidad de informaciones, gran parte de las veces contradictorias entre sí, muchas de las veces contradictorias entre sí. Por una parte, se hacían afirmaciones en unos sentidos e, inmediatamente después, se producían, desmentidos de las afirmaciones que anteriormente se habían hecho. Unos decían que era inminente que ocurriese una cosa

y otros decían que no se le había pasado a nadie por la cabeza el pensar que eso pudiese haber ocurrido y eso, sobre todo, lo que provoca, yo creo, es confusión en la opinión pública. Yo creo que lo que provoca es una gran confusión entre todos los sectores sociales, los sectores económicos, etcétera, etcétera; yo recuerdo que se decía por un responsable de nuestra Comunidad Autónoma en el mes de julio que era malo estar hablando de que las líneas se iban a cerrar inmediatamente, que para el año que viene no iba a haber servicios de trenes con no sé qué sitio, por no sé qué lado, porque estábamos en una plena campaña turística y, seguramente, gente que había utilizado ese medio de transporte para venir a esta Región a pasar sus vacaciones, se pudiese plantear a la vista de esas noticias no hacerlo ya en el año próximo. Yo creo que tiene su aspecto negativo esa estrategia y en ese sentido lo afirmamos aquí.

Nosotros, desde el Grupo Socialista y en la línea de la exposición que ha hecho el Consejero esta tarde aquí, nos gusta analizar la realidad concreta, en el momento concreto que la analizamos. Desde esa realidad concreta que estamos analizando, elevar propuestas, planificar lo que puede ser el futuro de esta Región, dialéctica que tiene poco que ver con el capitalismo tradicional que aquí se nos ha adjudicado como estrategia del Grupo Socialista. Y del análisis de esa realidad concreta, yo creo que nace un consenso en esta sociedad murciana, un gran consenso. Hasta ahora, el tema del ferrocarril ha sido tratado en esta Cámara, en anteriores legislaturas, por distintos motivos, por el tren de alta velocidad, el acceso al tren de alta velocidad, por la línea Guadix-Baza, por la FEVE, etcétera, etcétera. Ha habido distintas manifestaciones de esta Asamblea y distintos debates en esta Asamblea para tomar posición sobre distintos problemas del ferrocarril y siempre, hasta ahora, han sido iniciativas que han sido aprobadas por unanimidad en esta Cámara, y en la que se ha establecido un gran consenso. En cuanto al análisis de la realidad del ferrocarril, en este momento, en nuestra Región, yo creo que también hay un gran consenso. Unos podrán darle un calificativo de una forma, otros podremos calificarlo de otra. Otros diremos que es una absoluta catástrofe lo que, seguramente, tendría que llevarnos a solicitar que se impidiese que se circulase por ningún sitio y que inmediatamente se paralizase todo porque en situación de catástrofe pues no se debe estar manteniendo unos servicios que transportan personas y que pueden poner en peligro de grave riesgo a

importantes poblaciones y otros podemos calificarlos con otros calificativos; podemos decir y podemos reconocer que existen graves deficiencias en los servicios ferroviarios en esta Región, graves deficiencias en la infraestructura ferroviaria en esta Región, sin ser catastrofista, pero que existen grandes deficiencias. Y, por lo tanto, sobre esa realidad concreta, en la que siempre ha habido un amplio consenso en la Cámara, yo creo que podemos seguir manteniendo ese consenso y podemos ir a esa solidaridad reivindicativa -como decía el portavoz del Partido Popular desde su posición, como grupo de la oposición- pero solidaridad, en definitiva, entre todos los grupos sociales, entre todos los agentes económicos, entre los agentes sindicales, entre las organizaciones políticas para corregir lo que es esa realidad que, repito, calificamos como de graves deficiencias y que no vamos a repetir aquí, lo de los pasos a nivel, lo de la no electrificación de las vías, las vías únicas de comunicación, lo de las estaciones, en fin, no vamos a repetir aquí, se ha dicho ya reiteradamente y estamos de acuerdo porque no puede ser de otra manera.

En ese sentido, nosotros estamos de acuerdo, coincidimos con el contenido de la intervención del Consejero hoy, en cuanto al análisis de la realidad, y coincidimos con el método del Gobierno para superar esta realidad que en este momento tenemos. El método de negociar a través de los órganos de colaboración pertinentes creados o que puedan crearse, negociar tanto con la empresa como con la Administración del Estado para que no sólo no perdamos los servicios que en este momento tenemos, no sólo se cuestionen los servicios que en este momento tenemos, que no existe constancia real de que esos servicios estén cuestionados en este momento por la empresa ni por el Ministerio de Transportes, estén cuestionados en su totalidad, en su globalidad. El método para superar eso con la priorización que el Consejo de Gobierno ha hecho aquí esta tarde, creemos que hay que ir realmente a negociar lo negociable y que muchas veces, la solicitud del todo o de la nada lleva casi siempre -muchas veces, casi siempre- a conseguir la nada. Creemos que la priorización que ha hecho el Consejo de Gobierno es la correcta en esta Región y, por lo tanto, estamos de acuerdo con el contenido y con el método de la negociación y del establecimiento de convenios.

Por último, y para terminar, sólo dos o tres cosas muy concretas para preguntar al Consejo de Gobierno,

para que el señor Consejero me conteste en la medida de sus posibilidades en su segundo turno. Quería, se ha hablado aquí, de las inversiones, de que no se han hecho ningunas inversiones en nuestra Región en los últimos veinticinco años. Personalmente no me constan los datos reales de las inversiones ejecutadas por RENFE en los últimos años o por el Ministerio de Transportes en los últimos años en nuestra Región. Quisiera, si el Consejero tiene datos a la mano, que pudiese dar a la Cámara los datos de las inversiones que han ejecutado y de aquellas inversiones previstas que probablemente no se hayan ejecutado o que seguramente no se han ejecutado y que podrían estar previstas, para que de esa manera todos tengamos claro qué inversiones de las previstas se han ejecutado y cuáles de las previstas no se han ejecutado.

Además, me gustaría conocer cuál es el calendario de reuniones, de negociaciones, si es que existe calendario en este momento para esas reuniones, esas negociaciones con la RENFE y con el Ministerio de Transportes.

Y, por último, algo que en su momento me pareció una buena iniciativa y que realmente no conocemos en este momento cuál es su situación real. En un momento determinado, el Ayuntamiento de Murcia y la Cámara de Comercio se pusieron de acuerdo en una iniciativa que podría desembocar en la creación de lo que él llamaba una "unidad integral de transportes" que ubicarían y que posibilitaría el integrar todo el transporte de carreteras y de ferrocarril en ese punto y, además, dar a la estación de Nonduermas, que se dice está infrautilizada y está infrautilizada, podía dar verdadera dimensión a esa estación.

Muchas gracias, señor Presidente.

Muchas gracias, señorías.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Alcaraz Mendoza.

Por el Consejo de Gobierno, el señor Consejero. Si necesita ordenar sus notas, señor Consejero, se puede pedir un receso.

Señor Consejero, tiene usted el uso de la palabra.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, quiero de entrada rechazar una acusación

que se me ha hecho reiteradamente y que es absolutamente incierta: yo no he defendido a RENFE para nada, para nada, ni tengo porqué hacerlo porque la política de RENFE respecto a esta Región, como he manifestado en numerosas ocasiones, no ha sido nunca la adecuada. Otra cosa sería faltar a la verdad, y, por lo tanto, como no suelo faltar a la verdad pues digo que me extraña y si alguien así lo ha interpretado es porque no ha comprendido el contexto en el que estoy hablando, pues si alguien ha entendido otra cosa, pues bueno, lo siento. Pero no es así; no estoy hablando en representación de RENFE ni tengo porqué hacerlo. Lo que he tratado de explicar aquí con una argumentación más o menos endeble, según el juicio que a cada uno le merezca -esto por supuesto, para eso estamos aquí- es establecer una serie de prioridades, que no de antagonismos; no entiendo por qué priorizar va a ser antagónico, es que lo primero es lo primero, lo segundo lo segundo y lo tercero, lo tercero y cada cosa, así, está en su contexto, no es que el hacer una cosa deje de ser otra. Priorizar no es antagonizar. No estoy diciendo "esto o esto", sino "esto, esto y esto, y por este orden". Creo, si se ha atendido más o menos un poco a lo que he dicho que he establecido una serie de cuestiones que nos interesan, tanto de índole interna a la Región, como de índole externa. En cualquier caso, yo estoy dispuesto a explicar esto cuantas veces haga falta. Pero como a lo que tengo que referirme es a preguntas concretas, pues de entrada, yo voy a pedir excusas porque quizá en alguna respuesta conteste a más de una pregunta, pero voy a tratar de seguir un cierto orden.

El Grupo de Izquierda Unida me ha planteado una cuestión que es importante como reproche y que, posiblemente, sea un malentendido o que yo me he expresado mal. Yo no he dicho que no sea útil este Pleno porque me voy a reunir cuando sea, a mí me viene muy bien este Pleno y a la Región de Murcia y al conjunto de él, porque de aquí puede salir y van a salir una serie de opiniones y de cuestiones que es muy posible que yo tenga mucho más claras cuando vaya a negociar con RENFE; he dicho una cosa bien distinta, bien distinta, que no sé si lo habrá oído su señoría con claridad. He dicho que tendré otra información diferente, más precisa, después de que se hayan realizado estos encuentros y que ofrecía volver a comparecer para aclarar y precisar todo lo que yo, ahora mismo, por el hecho físico de que no he tenido aún, no se han iniciado las conversaciones, pues quizá, me falten conocimientos; entre otras muchas

cosas, lo que me falta, en gran medida, es que mientras que sé cuál es la postura del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia, la postura de RENFE la conozco pero no la conozco absolutamente y en todos sus detalles puesto que esto no está perfilado y hasta que no estemos sentados cada uno en un lado de la mesa, con todas las conversaciones previas que puedan haber habido, que ha habido muchas y que las está habiendo. Entonces, no es que esté diciendo que esto es inútil, bajo ningún concepto, aquí es donde yo tengo que dar todas las explicaciones que se me pidan antes y después de las reuniones, y entiéndalo el señor representante de Izquierda Unida que me calificó muy duramente en un momento cuando ya había dicho, precisamente, y se debía de haber leído todos los periódicos, que me preguntara a mí aquí Izquierda Unida era normal, que lo que no era tan normal aquí eran otras cuestiones. Analice esto su señoría, porque es una cuestión de detalle pero que en algún momento puede ser profundamente injusta. Habla usted de que es agorero, pues mire señor Ríos, lo siento, pero usted es agorero y esto a lo mejor está bien o está mal, pero le voy a poner ejemplos ya que a usted le gusta tanto irse a la historia de esta Cámara que yo conozco muy poco, porque yo he estado sólo en esta etapa final, porque en el 84 usted nos anunciaba -y vaya usted al Diario de Sesiones- que se cerraba la estación de Totana, que está abierta, digo yo. Y en el 85, dudaba usted -y vaya usted al Diario de Sesiones- de que perviviera el tren de Lorca a Aguilas y está abierto, señor Ríos. Y en el 86, nos decía que la panacea universal era Barcelona-Murcia y ahora resulta que yo no sé cuál es la panacea universal. Y en el 88 nos decía que se cerraban Alcantarilla, Alguazas y Archena-Fortuna. Bueno, y así, hay sólo que escarbar un poco en los Diarios de Sesiones y ver que usted ha hecho aquí profecías y, afortunadamente, como cada vez hay menos profetas pues no se han cumplido. Entonces, en este sentido pues no tengo más remedio que decírselo porque yo no le he dicho a usted agorero, yo no se lo he dicho; ha sido usted el que ha reconocido que así lo califican algunos, en su intervención. Entonces, pues no tengo más remedio que decirle que sí, que usted nos ha anunciado aquí catástrofes y no se han producido, afortunadamente. A lo mejor, no tiene nada que ver el Consejo de Gobierno, ha sido un milagro de los pocos que pueda haber, pues ¡qué le vamos a hacer!, pero no se han cumplido.

Me ha planteado usted un tema que yo, efectiva-

mente, no he acordado. Esto es un error mío, una interpretación, quizá, mal hecha por mi parte del tema de esta comparecencia. Yo no me he planteado hablar de FEVE, me he planteado hablar de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y de las infraestructuras. El tema de FEVE ahora mismo -y lo digo puesto que usted lo ha sacado y me parece que, efectivamente, sí que es lógico que esté incluido en esta cuestión- que en el tema de FEVE se está ultimando un estudio de viabilidad, llegamos a este acuerdo aproximadamente en abril del año pasado, con la presidencia de RENFE, se está ultimando un estudio de viabilidad que incluye, por supuesto, la famosa prolongación hasta Cabo de Palos, etcétera, prolongación que, por otra parte, se contempla en el planeamiento, etcétera, etcétera; y de acuerdo con este estudio de viabilidad, el Gobierno de la Región decidirá qué es lo que conviene hacer con FEVE, en estos momentos, pero ahora mismo, ya le digo que esto es un tema completamente ajeno a la cuestión de RENFE.

Quiero agradecerle la invitación póstuma a la plataforma, me parece muy bien que me invite usted hoy; creo que se reunió ayer o anteayer.

Bien, póstumamente, le digo que ¡qué le vamos a hacer! Ustedes no me invitaron, pues yo no fui. Me hubiera parecido, incluso, descortés respecto a ustedes. Si ahora a toro pasado cuando ya se puede haber llegado -no lo sé, no he visto ningún documento; sólo he visto noticias del periódico y por lo tanto no puedo dar esto como verdad absoluta- si usted, a toro pasado, piensa que puede tener algún papel la Administración para adherirse a conclusiones previas de reuniones previas que ustedes puedan haber llegado, pues mire, en esas condiciones no voy, así de claro, porque "post mortem" no nos interesa a nadie montarnos en ningún carro.

Otro tema que también me ha sacado y que es interesante, la interpretación que se pueda hacer a la llamada que yo he hecho a las fuerzas sociales de esta Región. Mire, yo no he hecho esa llamada a los partidos políticos; entiendo que sería una cosa con muy poco sentido. He hecho la llamada a las fuerzas sociales y económicas de esta Región sobre una reflexión que está en relación también con una pregunta que se me ha hecho desde el Grupo Parlamentario Socialista. Es lo siguiente: hay muchos aspectos de la gestión, la administración del transporte, en su conjunto, y en concreto del transporte ferroviario, que en todos los países o en la

gran mayoría de los países de nuestro contexto están gestionados desde instituciones, bien privadas, bien mixtas o bien el carácter que pueda tener una cámara de comercio semioficial, etcétera, etcétera. Las propias -es el caso de la estación de Nonduermas- instalaciones, donde se produce una ruptura de carga, como pueda ser la estación de Nonduermas, como pueda ser un puerto, como un aeropuerto, que son cientos de rupturas de carga, en muchos países como Francia, Alemania, Inglaterra, están gestionados por una serie de grupos, de personas que aportan unos capitales, hay una presencia y una regulación de la Administración y se gestiona.

Mire usted, los centros de intercambio de mercancías que ahora mismo tiene RENFE en España, la única empresa estatal de Europa que los ha instalado es RENFE, en las demás se ha instalado particularmente. Y lo que es más grave, los exportadores españoles van a Perpignan y se saltan las españolas. O sea, hay cosas que si la sociedad es vital, si el empresariado es dinámico, si hay un real interés en apoyar las cosas, yo no voy a pedir aquí dinero a los empresarios, esto es cómico, nadie ha dicho esto. Me explico que se horroricen -me lo explico aunque no lo comparto, pero me lo explico- se horrorizan; no les estoy pidiendo dinero, ni les pido dinero para hacer ningún estudio, de tal manera que no tienen porqué preocuparse de qué tipo de estudios voy a hacer. Los estudios los hace la Administración con sus fondos propios. Lo que sí que hay en una sociedad que tenga una vitalidad social y económica importantes son iniciativas en ese sentido que pueden llegar a ser muy interesantes y desde instituciones de muchos tipos en gran medida privadas o absolutamente privadas, se están gestionando muchas cuestiones que son de interés para todos, se están gestionando muchas cuestiones y no se está en una postura, digamos, en cierto modo, de "ahí me las den todas y ahí me las provean todas"; esto está muy bien pero yo lo que estoy pidiendo, en el fondo, no es ni más ni menos que un dinamismo, un interés, un apoyo más real que las declaraciones.

Me pregunta su señoría también sobre el transporte, si yo entiendo que el ferrocarril es el transporte del futuro. Esta es la pregunta más teórica que me han hecho en mi vida y le confieso con absoluta sinceridad que nunca he concebido que haya un transporte para el futuro. Ahora mismo, nadie contempla el sistema de transporte como un desagregado, nadie lo contempla. Usted no se da

cuenta que cuando se hace una carretera la accesibilidad de la carretera, por ser máxima, permite un desarrollo longitudinal y permite una presencia de la actividad económica a lo largo de toda la carretera y esto usted lo puede distinguir perfectamente de un ferrocarril, que sólo tiene esa accesibilidad en sus estaciones. Es decir, cada equis kilómetros; por lo tanto, hay que llegar a la estación y si nos vamos a otro punto más extremo de la vía, el puerto está donde está. Entonces, esto que es el "a,e,i,o,u" de cualquier cuestión de ordenación del territorio, me hace a mí manifestarle que cualquier modo de transporte es el del futuro, porque hay necesariamente que combinarlo, y si en un momento determinado falta gasolina, pues mire, ese será el problema que se plantee en su momento o que se vea desde otra forma y con otras soluciones; pero cuando se plantea un plan de transporte general, lo que se hace es coordinar los modos de transporte y establecer sus relaciones para que entre todos atiendan la demanda, cada uno según su capacidad, que es muy diferente, totalmente diferente.

Bien. Yo estoy totalmente seguro que el mitin del representante del Partido Popular lo ha preparado esta mañana porque no tenía nada que ver con lo que yo he dicho esta tarde. Por lo tanto, me resulta difícilmente contestable en ciertos términos.

Yo he hablado del tren de Lorca-Aguilas como un ejemplo, ni más ni menos que como un ejemplo. Siento haber oído más adjetivos que otra cosa -los adjetivos, ya saben sus señorías, que a la oración le añaden poco, sobre todo al razonamiento, prácticamente nada- y de encontrar inhibición en los problemas. Señoría, yo he establecido aquí una línea de prioridades; he hablado de unas líneas de ferrocarril que son entes físicos, que están ahí y ya he dicho los que me parece que hay que mejorar, los que están mejor, los que están peor y los que están regular. He hablado de unas relaciones con el exterior y de unas estaciones que están en este sitio, en el otro, y en el de más allá, de manera que yo me excuso ante la Cámara y, excepto que se me demande de otra manera, de volver a repetir lo que acabo de decir hace unos minutos, pero creo que he dado un programa, creo. Otra cosa es que el representante del P.P. pues no haya entendido nada, pero esto no es problema mío. Yo no sé qué hará el concepto capitalista de la rentabilidad; cuando yo hablo de la rentabilidad del transporte, me estoy refiriendo exclusivamente a que el modo de transporte esté adecuado al transporte que

realiza. Eso es la rentabilidad del transporte y no otra cosa; que de eso se traduce una rentabilidad capitalista y de mercado, pues evidentemente. Usted conoce la Constitución como yo o mejor que yo, sin duda.

Bien. Que el modo de transporte esté adecuado al transporte que realiza. Eso es la rentabilidad porque otra cosa es el desastre aquí y en un país de cualquier otro tipo de organización que sea, aquí y en cualquier otro país, porque esto es absolutamente objetivo. Inversiones, pues se hablaba de la cuestión del ferrocarril éste..., yo le podía, incluso, dar alguna nota de estudios de movilidades que ha hecho el MOPU, pero, en fin, por si les interesa por poner un poco el problema en sus términos, el MOPU hizo un estudio de movilidades hace dos años y flujos de transporte de pasajeros, de viajeros, entre provincias no colindantes y utilizando el día medio laborable. El total de viajeros de Murcia a Madrid, en todos los modos de transporte, eran 3.399, de los cuales el 63'28 efectúan el trayecto en vehículo ligero. Cuando se mira los datos de otras regiones nos encontramos con que en vehículo ligero la media nacional está en el 72'8, ¿qué quiere decir esto?, que hay la movilidad que hay, que no es que no van en el tren porque les viene mejor ir en vehículo ligero, es que tampoco van en vehículo ligero. Es que no van. Usted me dirá: "es que no van porque no pueden", bueno, pues yo creo que irían por el procedimiento que sea, el avión, el barco o lo que sea. La capacidad de movilidad que es lo que capta el transporte, es eso, no lo capta otra cosa -luego hablaré de mercancías, porque también ha salido este tema- es éste.

La relación con Barcelona, 640 viajeros; 53'33 por ciento utiliza el vehículo privado. Aquí baja muchísimo el vehículos privado y hay autopista. Curioso, ¿verdad?, pues ahí está el dato.

Con Valencia, 859 viajeros; sólo el 61'9 en vehículo privado y también hay autopista. Fíjese qué bajo es el porcentaje de vehículo privado. Está doce puntos por debajo de la media nacional de la utilización del vehículo privado. Son datos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, yo no me los invento.

Mercancías; por mercancías sí que se plantea pero también hay curiosidades. Murcia-Madrid, 77'6 por carretera. Bueno, pues en el conjunto de la Nación se pasa del 90, es el 92'5. O sea, que Murcia-Madrid van menos mercancías por carretera de lo que es la media del conjunto de la Región y si no va por carretera sobre el total de tonelaje es que van por ferrocarril,

digo yo, o andando. No lo sé.

Murcia-Valencia está en un 95 por ciento, incluso, un punto o dos, o tres, por encima de la media nacional y Murcia-Barcelona está en la media nacional del transporte de mercancías. O sea, que incluso aquí hay anomalías que valdría la pena que se consideraran en detalle porque si no hilamos fino pues podemos equivocarnos mucho. Mucho, realmente.

En cuanto a las cuestiones de la desviación de Cartagena-Chinchilla, yo le voy a hablar a su señoría, -puesto que tengo idea de que su señoría ha hecho en alguna ocasión alguna ponderación económica por ahí- de que en el trayecto Chinchilla-Murcia, pues para ahorrarse cuarenta minutos, la inversión prevista -en el estudio de hizo INECO, al efecto- era de 19.902 millones, para el ahorro de cuarenta minutos de viaje. Tenía esta solución la ventaja de que ahorra el problema de las inundaciones pero para llegar a una reducción mayor de viaje, de cincuenta y tres minutos -no llega a una hora pero nos colocaría en una velocidad con Madrid bastante aceptable- la inversión prevista con el estudio de INECO, asciende a 33.793 millones en esa línea. Y esto para vías no electrificadas, señorías. Bien, estos son los datos que yo ofrezco a su señoría, puede también consultar el estudio de INECO y así verlo con mayor claridad.

Hay algunas cuestiones, también, en concreto, que van, pues por ejemplo, se me ha preguntado por parte del Grupo Socialista, inversiones que se han dejado de hacer. Bueno, se ha hablado aquí ya de la estación de Nonduermas, de cierto desdoblamiento, o sea que no voy a aludir a esto. Me voy a referir a inversiones que han sido decididas por RENFE y que se han hecho o no se han hecho.

Que no se han hecho y quiero dejar claro mi protesta por esto, ante RENFE y ante la responsable de las infraestructuras en este país, porque hay cosas que no se han hecho y vuelvo a lo que decía al principio; a quien le haya dado la sensación de que yo salía aquí de abogado defensor de RENFE, pues se ha equivocado. Así, sencillamente. Cartagena-Albacete, había mil millones previstos para señalizaciones, están previstos hace cuatro años y no se ha gastado un duro, así de claro.

Acondicionamiento de tramos que limitan altamente la velocidad en esta línea Albacete-Murcia, había también más o menos mil millones y tampoco se han gastado, nada más que un poquito en Calasparra. Esas no las han hecho y, por supuesto, las otras de que he hablado tampoco las han hecho porque

no se incluyeron jamás en ningún programa de actuaciones de RENFE.

¿Cuáles han hecho?, pues en este sentido las que acabo de decir, la mejora del tramo de Calasparra que se arregló con motivo de las inundaciones, que son unos ocho kilómetros y que costó unos trescientos millones aproximadamente. Esa se ha hecho.

En Alcantarilla-Lorca se ha instalado un sistema de intercomunicación, está instalado, no funciona. Eso es un tema que yo demandaré a RENFE porque es un tema, digamos, de funcionamiento de la compañía. No creo que lo hayan instalado para que no funcione. Estarán esperando lo que sea, pero es una cuestión a aclarar. Es un sistema con radio que, en fin.

Hay un plan de supresión de pasos a nivel y hay un convenio que está firmado por la Comunidad Autónoma y que asciende a 1.500 millones y afecta a todos los pasos a nivel, excepto los que hablaba de antes, al principio, Cartagena, Murcia y Alcantarilla. Ya digo que son 1.500 millones.

Hay otro convenio de remodelación de estaciones. Ahí se han hecho, y creo que ya lo he dicho en mi primera intervención, la de Balsicas, la de Lorca-San Diego, la de Librilla, ahora se va a empezar con la Albacete, perdón, con la de Alhama y es un convenio, 50 % RENFE, 25 % Comunidad Autónoma y 25 % el ayuntamiento afectado, de mejora de estaciones.

El convenio de tramos metálicos Lorca-Aguilas, que ya he dicho que son con financiación FEDER, etcétera, que supone 500 millones de pesetas y la contratación de la puesta a punto del trazado entre Lorca y Alcantarilla, que también va a salir en estos días, en 300 millones de pesetas. Esto es lo que ha dejado de hacer RENFE y esto otro es lo que está haciendo. O sea, que hay una serie de actuaciones ahí, más o menos importantes, pero que están haciéndose.

Y ya que ha salido a relucir el tema de las estaciones de Murcia, etcétera, etcétera, y, además, se ha relacionado divertidamente con el hecho de tener o no tener la mayoría, no sé porqué, y supongo que en un tema como este se podían poner de acuerdo rápidamente los grupos políticos, yo no he dicho que la Comunidad Autónoma se inhiba en estos temas. No se ha inhibido financieramente, que parece que es lo primero que se pregunta, porque ha pagado estudios anteriores y va a pagar estudios posteriores, todos los que hagan falta; y más aún, la Comunidad Autónoma ha dado su opinión y la dará cada vez que se le pida tanto a RENFE como al ayuntamiento y orientará al ayuntamiento, si es que lo pide, en la solución que la

Comunidad Autónoma estima más adecuada, pero sobre una base, que la ciudad de Murcia tendrá la estación que quieran los ciudadanos de la ciudad de Murcia, no la va a hacer por las buenas, la Consejería de Política Territorial, porque entre otras muchísimas cosas, no podría hacerla. No por dinero ni por nada, sino que no podría. O sea, habría que buscar alguna artimaña legal para saltarse lo que es normal, que es un debate municipal con las distintas opiniones de los grupos municipales y llegar a un acuerdo y a un proyecto que sea satisfactorio. Entonces, cuando en esos ayuntamientos mayoritarios o minoritarios, eso es lo de menos, haya una base de consenso, la Comunidad Autónoma irá a apoyar eso, como ha ido hasta ahora, financieramente por supuesto, en el compromiso que haga falta. De todas maneras, esto es una cuestión que se ha hablado muchísimas veces y no hay duda, me refiero por parte de las autoridades municipales, que la Comunidad Autónoma va a realizar en este campo lo que pueda. Lo que no vamos a hacer es ponerle a nadie una estación donde no la quiera y por las buenas. Eso no lo vamos a hacer. Prefiero que los grupos políticos se pongan de acuerdo.

Pido excusas si se me ha olvidado alguna pregunta en concreto.

Muchas gracias, señor Presidente.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Consejero.

Bien, para un turno de réplica no previsto, brevemente tiene la palabra el señor Ríos. Cinco minutos.

SR. RÍOS MARTÍNEZ:

Señor Presidente, señorías:

Hay un lenguaje moderno que es el que utilizan mis hijos -mi hijo mayor tiene diecisiete años- y cuando no le gusta algo o ve algo, me dice: "pero qué morro tienes". Bueno, ése es el que se le puede aplicar a quien después de doce años gobernando esta Región, dice que a RENFE se le ha olvidado Murcia. Eso es lo que le podíamos aplicar a quien ha estado gobernando y usted es el que ha estado gobernando, no los demás.

Mire usted, se le ha olvidado decir las veces que hemos propuesto un plan de apoyo al ferrocarril en los presupuestos regionales con partidas presupuestarias

concretas, este Grupo, con un solo Diputado, que no han sido aprobadas porque su Grupo las ha rechazado. Pero es más, lo que yo he dicho, fruto de la realidad que hemos encontrado, no solamente no es mentira, es que ha pasado, lo que pasa es que usted confunde lo que es una estación y lo que es un apeadero y hay mucha diferencia entre una estación y un apeadero, muchísima. Y estaciones se han suprimido y algunas han costado mucho tiempo de tensión en un pueblo como el de Totana, se ha conseguido mantener un apeadero, no sé si usted entiende muy bien lo de la diferencia porque después de la respuesta que ha dado a las veinte preguntas que le ha hecho, desde luego, no espero que me conteste mucho más, y mucho menos después de la precisión que ha tenido.

Mire usted, en un apeadero no bajan mercancías ni suben, bajan viajeros; en un apeadero no está la estación abierta, hay un señor y el interventor cobra el billete, lo expide, por tanto, no hay posibilidad de sacar el billete en la propia estación. No todos los días tiene la misma situación pero, es más, hay estaciones que se mantienen como es la de Fortuna y la de Archena, que se mantienen sólo cinco días abiertas y con un sólo turno. Mire usted, no solamente ha sido mentira lo que he dicho de aquí atrás, sino que va caminando por desgracia hacia un posicionamiento de reivindicación, y cuándo se retuercen al que mandan, ¿cuándo se le retuercen las cosas?, cuando hay alguien que reivindica y presiona, y exige; ¡ah, pues mira, vamos a rectificar!. Los Talgos se pararon porque se movió la gente, si no, no se paran. Estaban las órdenes dadas a la laboralización del propio personal y le vuelvo a insistir si es de agorero o no decir que el taller de Aguilas ha pasado de doscientos catorce trabajadores a ciento treinta y cinco y que ahora mismo le he leído -si quiere le entrego porque seguramente usted no lo tiene- el pago de dar la orden de reducción del cuarenta por ciento de la producción. ¿Es mentira o es verdad? lo digo por aclararme y saber si usted y yo estamos en la misma Región o no, y para saber si todos tenemos o podemos tener el mismo posicionamiento. Hombre, el tema del posicionamiento o de la coordinación del transporte, yo no le he dicho que no esté descoordinado. Yo salgo al paso a lo que ha sido aquí. Los Grupos tienen posibilidad de moverse, si el Grupo Socialista o el Gobierno hubiese querido otro tipo de debate aquí, tiene mayoría para haberlo organizado pero como no ha querido tiene el debate que han querido los grupos de la oposición. Hay dejación del grupo mayoritario y

del propio Gobierno, por eso tenemos el debate que tenemos porque ustedes no han tomado una propia iniciativa. Por eso discutimos del ferrocarril, pero yo no he planteado una acción separada del ferrocarril de las demás, no, si precisamente yo estuve participando en la redacción del primero, porque tenía responsabilidad en el gobierno municipal del Ayuntamiento de Murcia, de Tráfico y Transportes; es más, pusimos en marcha la coordinación del transporte por carretera que muchas veces también hay que coordinar, el mismo servicio, no solamente el servicio entre distintos modos de transporte. Yo le he dicho a usted, ¿cuál es la coordinación de modos de transporte que proponen ustedes para el futuro?, no me ha respondido; ¿van a actualizar esto o no?, si lo van a actualizar ¿qué papel juega el ferrocarril dentro de ese transporte?, simplemente eso. Y cuando decimos de prioridades, hombre, pues me gustaría también conocer una de las prioridades; usted decía que no era antagónico pero si vamos a hablar de recursos... usted sabe que el arte de gobernar es el arte de decidir con recursos escasos a la hora de hacer frente. Me gustaría saber de usted: años, ¿para cuándo nos conectamos con Alicante?, primera prioridad. ¿Para cuándo actuamos por el otro lado?.

Le he hecho preguntas concretas de lo que me respondió el anterior Consejero que, por cierto, no ha tenido a bien contestarme. No ha tenido a bien decirme. Si ustedes, sí o no, el tema de la concreción de las obras de mejora, que ahora ha respondido 19.000 millones para una cosa y 3.000 para otra. Le voy a decir que hay más cosas de las que usted ha dicho. Le voy a decir que hay inversión de casi 300 millones de pesetas hechas por RENFE en todo lo que son cambios talonables, en todo el Guadalentín, que están sin usar y que se está destrozando, se está echando a perder. Eso es, pero en lugar de decirlo aquí, la misión del que gobierna es exigir que se ponga en marcha; no puede venirse aquí al Parlamento a decir eso. Tenía que haberlo dicho donde lo tenga que decir porque es su obligación gobernar. Y luego, ¿es verdad o no es verdad que RENFE ha reducido o no las brigadas de vías y obras en la Región, que antes tenía en un servicio determinado? ¿se está reduciendo o no se está reduciendo la prestación del transporte ferroviario en la Región?. Lo digo por inventarse o no inventarse, es que parece que ahora se ha inventado algo, pues brigadas de veinte hombres ahora están en brigadas de cinco o seis hombres en conservación y en mantenimiento. ¿Es

verdad o es falso?

En suma, doce años del Gobierno que usted representa ha ido un proceso paulatino de deterioro de la actuación en ferrocarril. Me gustaría conocer cuál va a ser la actuación. Aquí hay propuestas concretas en transporte ferroviario, hay propuestas concretas. Por ejemplo, propuesta tercera: la selección de inversiones que permitan adecuar la infraestructura ferroviaria a estándares de calidad. Esto, cómo se ha hecho en los años que lleva puesto en marcha, de qué forma, porque esto está publicado por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

Y termino, mire usted, a mí no me gustaría discutir aquí de si son galgos o son podencos, porque luego al final no sabemos si entre unos y otros se ha escapado la paloma. Vamos a ver en qué podemos coincidir porque hay fuerzas políticas que en determinados ayuntamientos se han puesto de acuerdo los tres grupos políticos, Partido Socialista, Partido Popular e Izquierda Unida, no vaya a ser que en los pueblos tengamos una política, en la Región otra y en Madrid otra. ¿Están ustedes dispuestos a defender el mantenimiento del taller de Aguilas en el nuevo convenio y los puestos actuales, si o no? me gustaría conocerlo. ¿Están ustedes dispuestos a la potenciación de actuaciones de ferrocarril en cercanías que signifique una oferta a la Universidad, con automotor o de la forma de que sea, con nuevas ofertas, sí o no? y de qué forma se van a poner en marcha. ¿Están ustedes dispuestos a mejorar el trazado de la línea Cartagena-Chinchilla, en qué condiciones, con qué cadencias anuales? con qué presupuesto y para cuándo; ¿sí o no? para estar de acuerdo o no estar de acuerdo. ¿Están ustedes de acuerdo a buscar o apoyar medidas de captación de mercancías o de viajeros, sí y de qué forma? ¿a mejorar los materiales, sí y de qué forma? Acuerdos concretos para conocer que el arte de la política significa para los que mandan y para los que estamos en la oposición, seleccionar los recursos escasos que tenemos cara al próximo futuro y no responder con grandes cosas que puedan significar que para el año 3.000 ó para el año 2.010 pues podamos ver la Región. Ya, ahora, su Gobierno, termina su mandato en el 95, el Programa de Desarrollo Regional en el 92, dígame qué actuaciones concretas está en condiciones de poner en marcha. Nosotros creemos que es prioritario. Nosotros hemos defendido actuaciones hacia Chinchilla, hemos defendido también en otra Moción lo que es la actuación hacia Barcelona. No tenemos ningún

problema, lo planteamos. El único problema es que hoy es más prioritario conectar con Madrid porque está más deteriorado, más en peligro que plantear otra actuación pero lo podemos hacer a la misma vez, no hay problema, no tenemos antagonismos; si no supone aplazar la inversión hacia Chinchilla el ponerla en marcha, no hay ningún problema en desdoblar de Cartagena a Murcia, de Murcia a Alicante como oferta de cercanías, no hay ningún problema; y en cuanto a las estaciones o el Barrio Peral ustedes lo llevaban ya en sus programas electorales para el año 82, perdón para el año 83 y para el año 87 y como sigan así y no pongan remedio pues lo van a tener que estar llevando en sus programas electorales hasta el año 2.000 y yo lo que digo es que basta ya de llevarlo en los programas electorales a la hora de prometer y a la hora de gobernar y de cumplir, cumplan ustedes con la Región que para eso están.

Nada más, señor Presidente. Nada más, señorías.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Ríos.

Señor Calero, tiene usted la palabra.

SR. CALERO RODRIGUEZ:

Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados:

Yo espero, señor Consejero, que esta sesión informativa sirva, por lo menos, para que el señor Consejero reflexione. Los adjetivos son muy importantes y son muy importantes en este debate. Hoy, 25 de septiembre de 1991, a una semana del 2 de octubre -que, al parecer, se van a comenzar las negociaciones para tratar de articular un convenio- es importante saber con qué actitud y con qué premeditación o con qué fondo anímico concurre el señor Consejero a una negociación con la Administración del Estado sobre el problema de los ferrocarriles de RENFE, y entonces hay que emplear adjetivos; no es lo mismo decir un sustantivo, consejero, que consejero eficaz o consejero ineficaz; esos son los adjetivos que califican y determinan. Y nosotros creemos que el Consejero de Política Territorial que vaya a Madrid sea un Consejero eficaz y reivindicativo y, por lo tanto, tenemos que emplear los adjetivos que describen exactamente el tipo de Consejero que nosotros queremos como murcianos, que vaya a Madrid a negociar este asunto.

Algunas cosas no las ha entendido, señor Consejero, yo se las aclaro en este breve turno. Líbreme Dios de acusarle de que usted es defensor de RENFE, yo no he dicho eso. Yo le he acusado de cómplice, no de defensor. El defensor adopta una actitud gallarda y el cómplice una actitud mucho más callada, oscura, resignada, quieta, pasiva. Es un concepto distinto en el mundo procesal; el abogado defensor habla, el cómplice se calla y se resigna. Yo le he acusado de cómplice pero no de defensor de RENFE, ni muchísimo menos. En segundo lugar, usted ha dicho que yo había pronunciado aquí un mitin que seguramente había preparado esta mañana.

Yo no he dicho que este debate lo he preparado esta mañana, sobre el asunto de RENFE estamos meditando mucho tiempo. Esta mañana lo que he meditado es sobre este debate, sobre esta reunión informativa que íbamos a tener aquí. La palabra mitin viene del inglés, significa reunión; pero, sin duda, sus señorías no ha querido emplear semánticamente la palabra mitin en ese sentido, sino para descalificar mi intervención, diciendo en esta Cámara que estaba cargada de pasión. Efectivamente, estaba cargada de pasión, señor Consejero, porque este tema es apasionante, porque este tema indigna, porque este tema subleva a los que vivimos en Murcia y queremos lo mejor para nuestra Región por eso está cargada de pasión, pero es que la pasión en política si no queremos aburrir a tirios y troyanos es necesaria.

Su señoría, hombre culto, conocerá que Max Weber, ya hablaba de que en la política hay un cuarenta por ciento de razón y un sesenta por ciento de pasión y que sin pasión no se hace avanzar los pueblos; por lo tanto, le agradezco la expresión y cuando tenga un mitin de verdad le cursaré una invitación y verá usted cómo disfruta. Y no nos ha entendido, señor Consejero, no nos ha entendido y quiero repetírselo para darle un tono pedagógico a esa reunión. Nosotros lo que pretendemos del señor Consejero es que sepa que el Grupo Popular, los diecisiete Diputados del Grupo Popular, los ciento setenta y cinco mil votos que están detrás del Grupo Popular, están deseando apoyar al Consejero de Política Territorial en este asunto y que están deseando apoyarlo siempre que el Consejero plantee la actitud reivindicativa que nosotros hemos formulado y, para eso, como premisa previa a una semana de esa reunión, de esos comienzos de negociación, era necesario que hiciese un análisis sincero. Un diagnóstico sincero de la deficiente

situación de nuestra estructura ferroviaria en la Región y un análisis sincero en donde le dijera a todo el mundo, a los usuarios, a los viajeros, a los transportistas de mercancías, a los trabajadores de RENFE, a los trabajadores de los talleres de RENFE, a los municipios por los que discurren el ferrocarril, que las soluciones son difíciles, que han sido veinticinco años de abandono, doce años de gobierno de ustedes y trece años sin gobierno de ustedes, pero veinticinco años de abandono en la política de inversiones de RENFE en esta Región y que era necesario afrontarlo con la dificultad económica del país, en donde un Ministro de Economía y Hacienda está planteando recortes presupuestarios en inversiones, que eso era difícil y que el Consejero venía a la Cámara a pedir solidaridad del pueblo de la Región de Murcia y de todos los Grupos Parlamentarios para que, con nuestro impulso, con nuestro apoyo, con nuestro silencio, con nuestras declaraciones e incluso poniéndonos en la vía del tren para que no pase el Talgo hacia Alicante, apoyemos las reivindicaciones del Consejero en Madrid. Eso es lo que queríamos decirle y eso es lo que todavía le decimos para que usted lo comprenda y como el pueblo de esta Región que puede seguir estos debates a través de los medios de comunicación lo que quiere son propuestas concretas, yo le pido que ahora, en su nuevo turno, concrete y yo le digo lo que podría usted decir para generar esa mínima ilusión que se necesita en este asunto porque la Comunidad Autónoma puede generar ilusión o desencanto en la sociedad, todo depende del grado de eficacia con el que se gestionan los servicios. Aquí no nos ilusionamos con nacionalismos encendidos, nos ilusionamos con una buena descentralización de servicios que funcione bien. Dígle usted a la Región de Murcia, salga aquí ahora y diga qué piensa hacer el Gobierno para solucionar los problemas urbanísticos en Murcia, Cartagena y Alcantarilla para hacer nuevas estaciones, nuevos trazados y que acaben con los problemas del ferrocarril en el Barrio de Peral o de la estación de El Carmen, qué va a hacer el Gobierno, pues el Gobierno se va a reunir con los municipios y se va a reunir con RENFE y va a trazar un plan cuatrienal para hacer esas inversiones, dígalos así y dirá cosas concretas que generan ilusión. Qué va a hacer el Gobierno para conseguir que no sólo la línea Murcia-Alicante, sino también la línea Murcia-Chinchilla que es muy importante, se le dé un trazado adecuado, se desdoble y, si es posible, se electrifique. Pues mire usted,

vamos a pelear con uñas y con dientes en Madrid para conseguir esto, el 2 de octubre ya es tarde. El anteproyecto de presupuestos del Estado ya está más que elaborado, cuando usted llegue a Madrid está todo el pescado vendido. Ya es tarde porque el proyecto ya está a punto de entrar en el Congreso de los Diputados, pero de todas formas, dígalos porque tampoco tiene que ser que en el 92 se resuelva todo. El 92, ese año mítico del que ustedes alardean, nada, es un año más con Olimpiada y con la Expo 92, pero después tendremos que seguir apretándonos el cinturón como ya nos ha anunciado Solchaga. Que se haga en el 93, pero que se haga. Diga usted, aquí, que el Gobierno va a estudiar seriamente reabrir la línea Murcia-Caravaca, dígalos; haga usted una promesa política, haga usted un compromiso ante la ciudadanía de que eso se va a hacer, diga usted que el taller ferroviario de Aguilas se va a mantener y se va a mantener con los mismos puestos de trabajo, debido a la calidad del trabajo, a la tradición que tiene ese taller de Aguilas y debido, además, a que esa especialización no puede abandonarse porque el capital urbano es mucho más importante que las inversiones de RENFE, dígalos con claridad y verá usted cómo genera ilusión. Diga usted con claridad aquí que si en esta Región hubiese un buen ferrocarril y unos buenos servicios de ferrocarril, aumentaría la demanda si la oferta hubiera sido buena. De la misma forma que entre Lorca y Aguilas al haber mejor oferta ha habido mejor demanda, más demanda y se ha reducido el déficit. Diga usted todo eso y diga que en Madrid va a plantear también que se invierta en superestructuras, empleando la terminología ferroviaria, no sólo en estructuras, sino en superestructuras para esta Región, en material móvil, dígalos y verá usted cómo la sociedad, los medios de comunicación, la CROEM, la Cámara de Comercio y el partido político que yo represento le apoyaremos encendidamente y le consideraremos el Consejero de todos los murcianos, pero si usted no lo dice tendremos que seguir opinando que es usted ineficaz y que la Región de Murcia se merece otro interlocutor en Madrid si usted no reconsidera su decisión.

Muchas gracias.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Calero.

El Grupo Parlamentario Socialista, señor Alcaraz tiene usted la palabra.

SR. ALCARAZ MENDOZA:

Gracias. Desde el escaño, señor Presidente, por la brevedad de ésta, mi segunda intervención, sólo para agradecer al Consejero de Política Territorial las explicaciones que nos ha dado sobre las preguntas que en nuestra primera intervención le hemos remitido. Realmente, puede usted contar señor Consejero con el apoyo del Grupo Socialista, como decía antes, tanto en el método de trabajo elegido, de negociar a través de los órganos de colaboración y a través del establecimiento de convenios que han fructificado en esta Región, esos convenios, entre la Administración regional, la Administración central y RENFE, han fructificado ya en otras ocasiones y que coincidimos también en la priorización que ha hecho de las obras que demanda la sociedad murciana y que realmente son necesarias para salir de esa situación de deficiencia en los servicios ferroviarios que, sin duda, como todos conocemos, la Región tiene. Por último, decir que realmente a mí me gusta que tengamos un poco de coherencia cuando mantenemos ciertas posiciones porque se nos dice cuando el Grupo Socialista, mayoritario en la Cámara, impone su mayoría en la Cámara y hace valer esa misma mayoría que le han dado los ciudadanos de la Región de Murcia que actuamos con prepotencia y que aplicamos el rodillo y que no hacemos caso de la oposición, pero si no lo hacemos y respetamos las iniciativas que toma la oposición, como ha sido en este caso, pues entonces se nos acusa de que no tenemos el debate que correspondiese porque nosotros no hemos tomado la iniciativa sino que hemos respetado la iniciativa que han tomado otros. Yo creo que las mismas argumentaciones deben servir en los dos casos, si en un caso somos prepotentes, deberíamos ser benevolentes cuando respetamos las iniciativas que toman los demás.

Nada más, señor Presidente. Nada más, señorías.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Gracias, señor Alcaraz.

Señor Consejero, tiene usted la palabra para cerrar el debate.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Gracias, señor Presidente.

Señorías, pretendo ser lo más breve posible en este turno. Respecto a la intervención del representante de Izquierda Unida al final de su intervención y a las preguntas concretas que forman el final de su intervención, que supongo que están recogidas, la respuesta global, sí. Respecto a la primera parte de la intervención, todos nos equivocamos, no hace falta por eso preocuparse demasiado, pero cuanto menos dramático se es, pues las cosas quedan como un poco más tranquilas.

Respecto la intervención del representante del Partido Popular, pues yo le agradezco mucho la pedagogía, me parece estupendo, no le deseo en absoluto que se tenga que poner delante de ningún tren, no sería bueno para esta Región, bajo ningún concepto, es peligroso, y sigo pensando que no me ha hecho mucho caso al principio puesto que, efectivamente, quizá sea una presunción por mi parte pensar que no me ha entendido, sino que estaba distraído. Yo he marcado una serie de prioridades que he dividido en dos grandes grupos: circulación en el interior de la Región, mejora de cercanías; y he dado, y se ha oído, creo, por toda la Cámara, unos itinerarios hacia Cieza, Caravaca, uno itinerarios hacia Aguilas, un itinerario hacia Cartagena y un itinerario a Alicante, cubre los cuatro puntos cardinales. He dicho que eso lleva una serie de actuaciones complementarias que son la mejora de las estaciones, el acondicionamiento de algunos tramos de vía, en algunos casos habrá que pensar en desdoblamientos, etcétera, etcétera, y una solución de tres problemas puntuales graves, que ya hemos hablado pero que tengo que volver a repetir aquí, que por mucho que me lo impetere el representante del Partido Popular, yo no soy la persona jurídicamente adecuada para solucionarlo; esto tiene su procedimiento y a eso me atenderé porque, entre otras cosas, eso es democrático.....

Otra cosa, pues he hablado también de las líneas con el exterior. No he pretendido, y en esto tiene razón el representante de Izquierda Unida, que gobernar es administrar recursos escasos y que entonces, efectivamente, en último término hay que priorizar. Yo no lo puedo plantear así a priori. A eso habrá que enfrentarse en el caso que se produzca y ahí es donde quiero hacer una observación que no me explico, dada la experiencia de alguno de sus señorías cómo no se ha dado por sobreentendido a lo largo de todo este debate. Yo no voy a ver a la Presidenta de

RENFE el día 2 como si fuera en peregrinación a Santiago de Compostela y por primera vez se me apareciera el Apóstol, sería bueno, efectivamente, y hasta es posible que vaya porque me acercaría más a las prácticas del Ministro que gestiona las infraestructuras. Efectivamente, sería bueno.

Hace bastante tiempo que se está negociando, en el nivel de las negociaciones, hace bastante tiempo. Sus señorías saben -y algunas de sus señorías que han tenido otros puestos en otros sitios- perfectamente, que cuando se llega a una entrevista formal y pública pues hay un montón de cuestiones que se han ido negociando, que se han ido viendo, que se han ido aclarando y que se ha ido preguntando sobre ellas, etcétera, etcétera. Entonces, no me estoy echando ninguna carrera con los presupuestos del Estado. Hay una última palabra que la puede dar la Presidenta de RENFE o la puede tener el Ministro de Obras Públicas, pero todo lo que yo he dicho aquí hasta ahora está transmitido y desde hace bastante tiempo para que se tenga en cuenta y no me cabe la menor duda de que después del día 2 pues habrá infinidad de cuestiones que pulir y que jerarquizar y que entonces hay para eso grupos permanentes que existen institucionalmente y que pretendemos porque no es satisfactorio realmente su funcionamiento, que tenga mayor eficacia y vaya más a cuestiones concretas y vaya solucionando los problemas sobre la marcha dentro de las líneas generales que marca la dirección de RENFE. Entonces, efectivamente, y volviendo a lo que estaba diciendo antes, es prioritario pero jamás, jamás, esto quiere decir que se deba renunciar y le voy a decir más y ahí sí que haría, pero esto es una trampa huertana, vamos, y no lo digo peyorativamente. Hay una cosa que es muy cierta: si a mí me dan a elegir, elegiría lo que menos le convenga a ellos, porque luego la dan, pero esto es una trampa huertana, esto es una cosa que usted lo entiende como yo y como cualquiera, pero en un debate serio yo le tengo que decir a usted cuando me dice: ¿va a usted a potenciar la línea de Cartagena-Chinchilla?, yo le tengo que decir que sí, sí, eso es lo que pretendo, pero en la vida, en la vida, dejaría yo de plantear a RENFE que nos una con el eje del Mediterráneo porque se creerían que soy tonto. Así de claro, señor Ríos, y lo siento. Y puede que lo sea, pero no me gusta demostrarlo. Esta es la cuestión y en éstos son los términos en los que está la propuesta del Gobierno.

Yo agradezco, sinceramente lo agradezco, el que haya algún nivel -yo lo detesto, a lo mejor me

equivoco, pero lo detesto- algún nivel de coincidencia, pero algún nivel. Por supuesto, yo soy cómplice, yo estoy dentro de un Gobierno socialista, de una Comunidad Autónoma, en un Estado, con un Gobierno socialista y, al parecer, por muchos años, entonces esto lo tengo que tener muy presente porque lo que soy, lo que soy, es otra cosa que se llama "solidario", que no es lo mismo que cómplice.

Por lo demás, pues agradecerles que me hayan atendido tanto rato y gracias, señor Presidente.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Calvo.

Señorías, agotado el punto de esta comisión informativa pasamos al siguiente punto del orden del día. Interpelación número 1 sobre variante de la carretera A-7 formulada por el señor Barceló Peñalver, pero que la va a defender don Adolfo Fernández Aguilar.

La Interpelación se presentó en el Registro de la Cámara el día 31 de julio de 1991; fue admitida a trámite por la Mesa en su reunión celebrada el día 12 de septiembre actual, primer día del período ordinario de sesiones; publicado en el Boletín Oficial de la Asamblea número cuatro, de 12 de septiembre y la Junta de Portavoces ordenó su inclusión en el orden del día de la sesión de hoy en la reunión celebrada el pasado 18 de septiembre.

El autor de la Interpelación, en este caso el señor Fernández, tiene la palabra para desarrollarla durante diez minutos. El señor Fernández puede hacer uso de la palabra.

SR. FERNANDEZ AGUILAR:

Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Consejero:

El día 1 de marzo de 1989, el entonces Diputado del Grupo Popular, D. Gonzalo Blasco, presentaba en el Registro de esta Cámara una pregunta con solicitud de respuesta por escrito dirigida al Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, y era una pregunta muy clara y escueta. ¿Para cuándo está previsto el inicio de las obras de la variante de Abanilla dentro del programa de actuación trazado por el Plan Regional de Carreteras?

También con brevedad pero no tan claramente, le respondió el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, Boletín Oficial de la Asamblea Regional número 111, de 29 de marzo siguiente; la respuesta

incluía cuatro puntos, pero para el caso que nos ocupa basta con el último, con el cuarto, decía así el señor Consejero:

"De no surgir circunstancias paralizadoras, lo dicho en los puntos anteriores permite prever el comienzo de las obras para este mismo año, 1989"

Las obras darían comienzo dentro de ese mismo año, 1989, de no surgir circunstancias paralizantes. Circunstancias cuya naturaleza no fue desvelada entonces, en su respuesta, ni todavía aún. Pero el entonces Diputado, señor Blasco, debió entender que tales circunstancias se habían producido porque aquello, lo de las obras de la variante de Abanilla, seguía parado y como buen político y representante de su tierra, dos años después volvió a la carga y el 25 de febrero de 1991, volvía a insistirle al Gobierno regional para que de una vez por todas dijese para cuándo estaba previsto que empezaran las obras en la variante de Abanilla. En su exposición ante el Pleno de la Asamblea el día 1 de marzo del año en curso, esto es, de 1991, el señor Blasco puso de relieve la actitud decididamente colaboradora del Ayuntamiento de Abanilla para conseguir la puesta a disposición de la administración de los terrenos para la variante y terminó pidiendo que el Consejero le dijese el mes en que darían comienzo las obras. Obsérvese que ya no se pregunta el año, sino el mes, porque el señor Blasco detectó en los presupuestos de 1991 la falta de crédito para esta obra concreta.

Sin embargo, respiró aliviado, cuando el propio grupo socialista coincidiendo con el grupo popular, introdujo una enmienda concreta a los presupuestos de esa Consejería aumentando el crédito presupuestario previsto en el proyecto en ciento cincuenta millones de pesetas más, destinado al pago de la primera anualidad de las obras, según manifestaciones del propio señor Consejero al también Diputado de este grupo en la anterior legislatura, señor Bustillo, en la comparecencia de explicación de los presupuestos de su sección. Con toda la lógica del mundo, el Diputado señor Blasco, del Grupo Popular, se preguntaba y preguntaba al mismo tiempo al Consejero, que si las expropiaciones se habían hecho, los terrenos ocupados y el depósito previo que marca la Ley, pagado y dos años antes le dicen que antes de finalizar 1989 darían comienzo las obras, corriendo ya el año 1991, estima el señor Blasco que han desaparecido todas las circunstancias paralizadoras y con la mayor buena fe piensa que nadie impide ya que den comienzo en el presente ejercicio presupuestario, pero no fue así; no

ha sido así. Por lo visto, el señor Consejero, debía tener otras prioridades porque a pesar de todo lo dicho las obras no han comenzado, deben existir otras preferencias o quizá urgencias electoralistas del Partido Socialista y las obras no han comenzado y la variante Abanilla sigue sin hacerse.

En aquel Pleno, el señor Consejero de Política Territorial concretó algo más de lo que se podía entender como circunstancias que paralizaban la ejecución de las obras, no podían contratarlas en tanto en cuanto no se autorizase una modificación del P.D.R., Programa de Desarrollo Regional, y tuviese el informe favorable de las Consejerías de Economía y Hacienda. Al parecer, éste era el impedimento para el inicio de la tan repetida variante de Abanilla y seguirá siéndolo todavía porque no hay pistas después de pasar tanto tiempo, ni sus gestiones se conocen con las Consejerías de Economía y Hacienda para que las obras vayan a comenzar de inmediato.

El mismo titular de la Consejería reconoció expresamente ante esta Cámara que la situación de aquella población, Abanilla, que para usted no debe merecer la consideración de Osaka o de Tokio porque son pocos habitantes, era muy grave y, por supuesto, sigue siendo muy grave la situación en Abanilla porque las cosas siguen igual. De todo lo que he dicho se deduce lo siguiente: Nadie sabe ya que el Plan de Desarrollo Regional, a qué Plan de Desarrollo Regional tenemos que atenernos.

En segundo lugar: que el Plan de Desarrollo Regional que debe cifrar las magnitudes económicas de un trienio y hacerlas reales y operativas en los presupuestos sucesivos no ha sido nunca respetado, nunca.

En tercer lugar: que, en todo caso, en el Programa 513.D de Planificación y mejoras en la red viaria, aparece un incremento de la partida 617, de ciento cincuenta millones de pesetas.

Y, finalmente, que el propio Consejero en el ya citado Pleno de esta Asamblea afirmó rotundamente lo siguiente, literalmente: "El gasto propuesto para este año es, porque el total de la variante son 218 millones, sería una anualidad de veinte millones en 1991 y el resto en el presupuesto de 1992". Estas fueron sus afirmaciones en el Pleno de la Cámara, del día 1 de marzo de 1991, Diario de Sesiones número 142, página 30.

El Diputado de nuestro Grupo Popular, señor Barceló Peñalver, autor inicial de esta Interpelación ha celebrado también diversas reuniones con la

Dirección General de Carreteras y se le ha asegurado allí que ya no existe crédito alguno, que se ha consumido. Yo le interpelo a usted, señor Consejero, en nombre de mi Grupo, porque pueden ocurrir hechos graves, de los que usted como Consejero y representante del Gobierno de la Región es responsable, y se lo advierto. Los ánimos no están ciertamente calmados y el abanillero está realmente cansado de su política, de sus planteamientos. Estamos jugando con algo muy serio. Por Abanilla están pasando diariamente más de quinientos camiones diarios, más de quinientos camiones diarios delante de los colegios de Abanilla, donde entran y salen diariamente más de mil niños. Están pasando camiones de cuarenta toneladas, diariamente. Es el paso obligado de los camiones de las canteras que bajan de Fortuna. Mire usted si hay razonamientos para que una inversión tan pequeña, cómo nos podemos confiar si a una cosa como ésta no presta usted atención, de las grandes políticas con RENFE, con las políticas de comunicación, o de carreteras, si a algo tan simple como es comprometerse usted literalmente con esta Asamblea, con unos ciudadanos, y luego no cumple sus compromisos.

En definitiva, yo le interpelo a que explique ante este mismo Pleno cuál era la finalidad o el objetivo concreto del incremento de la dotación presupuestaria inicial de ciento cincuenta millones de pesetas y, más concretamente todavía, por qué razón los veinte millones de pesetas que usted aseguró se invertirían como primera anualidad, no se han invertido en aquella obra. Si no han sido invertidos, según el Director General no queda ya crédito alguno para invertir en aquella carretera, dónde se ha gastado ese dinero y, finalmente, que es lo que nos interesa a todos, cuándo van a empezar definitivamente las obras de la variante de Abanilla.

Muchas gracias.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Aguilar.

El señor Consejero tiene la palabra por diez minutos.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Gracias, señor Presidente.

Celebro, en primer lugar, que un gasto de esta índole al Diputado que me preocupa le parezca un gasto baladí. Los que tenemos que administrar y que priorizar pues vemos las cosas de otra manera. Es, efectivamente, cierto que el paso de vehículos, muchos de ellos pesados por las travesías de Abanilla, no sólo por la A-7 -sino por todas las travesías de Abanilla porque hay tres carreteras que van ahí, Fortuna-Abanilla, Yecla-Abanilla y Abanilla-Santomera- no sólo por la A-7, hace necesaria la construcción de una variante de población. Consciente de esta necesidad, como de otras muchas, de mejora en el resto de la red viaria que es competencia de la Comunidad Autónoma, el Gobierno regional a través de la Consejería de Política Territorial, ordenó redactar el proyecto de construcción. Este proyecto de construcción de esta variante se terminó de hacer en 1989, y acto seguido, se inició el expediente expropiatorio por la vía de urgencia. Quizá, voy a pedir perdón, yo voy a ser un poco premioso en mi explicación, pero es muy posible que algún Diputado no conozca a fondo estos procedimientos y entonces es mejor si hablo claro desde el principio.

Este expediente de expropiación por vía de urgencia tuvo bastantes incidencias que derivaban de la titularidad de los terrenos. Incidencias que se resolvieron por el apoyo del Ayuntamiento de Abanilla que colaboró en este punto muy activamente y en la fase previa termina este expediente de expropiación a finales del 90. En ese momento se pagan los depósitos previos y las indemnizaciones por rapidez de ocupación, de manera que ahora mismo sólo está pendiente el pago ya del justiprecio.

La contratación de obra, por una razón sencilla, porque como se ha terminado ya los depósitos previos se han depositado, y perdonen la redundancia, a finales de año, no se tiene la más mínima posibilidad en tan corto lapso de tiempo puesto que se cierra el presupuesto, de captarse, de llegar hasta la fase de adjudicación en el gasto y hubiera sido un dinero que hubiera ido, pero se ha vendido auténticamente, porque no había tiempo material para llegar hasta la adjudicación. Sin embargo, en el momento en que están disponibles los presupuestos siguientes, los del 91, que si no recuerdo mal fue bastante pronto, se hace la propuesta de gasto que es una de las primeras del año. El martes 22 de enero de 1991 se hace la propuesta de gasto de la variante de Abanilla. El proyecto que se llama "variante de Abanilla, carreteras MU-414 y MU-412", circunvala la

población por el sur y conecta las carreteras de Fortuna y de Pinoso en un primer nudo y en otro nudo las de Santomera, y las de Orihuela en otro tercer nudo. El presupuesto son, como usted ha dicho bien, no exactamente 218 millones, 217.807.999 pesetas, gasto que en la citada fecha se propone para dos anualidades: 20 millones, como usted ha dicho, en 1991 y 1978 en la del 92.

El problema que se presenta para este gasto plurianual y parece que usted lo sabe, lo que no sé es si lo entiende exactamente cuál es el fondo del problema. Lo mismo que para otros seis proyectos propuestos en las mismas fechas es que superan las previsiones del P.D.R. para 1992; usted ha dicho aquí que el P.D.R. se lo salta todo el mundo, mire usted, es posible, pero incluso para saltárselo hay un procedimiento. No nos lo saltamos por las buenas, de ninguna de las maneras. El que supere previsiones del 92 le impide pasar la fase de autorización sin un informe favorable por parte de la Consejería de Hacienda y hay que hacer las modificaciones de previsión del P.D.R. en el llamado Comité de planificación. Esta modificación la pedimos para todos los casos que se nos habían paralizado que no era sólo como le acabo de decir esta variante de Abanilla, sino que eran varios y el Comité de planificación estima que puede autorizar dos casos, la variante de Balsicas y una transferencia de anualidad de 200 millones de pesetas para la C-3211. Todavía hay para nosotros cuatro gastos plurianuales pendientes, entre ellos éste de la variante de Abanilla.

En julio del 91, entendiendo la Dirección General que ya no es posible por el régimen administrativo y por el tiempo que queda, en julio, ejecutar la anualidad de veinte millones prevista este año, se deja una cantidad simbólica para que siga estando en el Presupuesto a ver si todavía hay capacidad de adjudicarlo, posibilidad de adjudicarlo con una bonificación del P.D.R.; de manera, que dejamos el gasto propuesto pero en condiciones de llegar a adjudicarse pero pendientes de la autorización del organismo al que he aludido anteriormente.

Es cierto, esto ya me parece que lo ha dicho su señoría, que en las fichas de detalle de inversiones de los presupuestos del 89 o del 90 figuraba una anualidad para las variantes de Balsicas y de Abanilla y que estas dos, por lo que he dicho antes en el caso de Abanilla -no voy a explicar ahora el caso de Balsicas porque no viene a cuento- pues no pudieron proponerse. Faltaban los proyectos y faltaban las

expropiaciones. Y de 1991, no aparecieron en la partida 513.D y 617 venían 219'7 millones de pesetas y se consumía en ese caso con obligaciones ya contraídas. Sin embargo, lo que sí se fue haciendo en ese momento aunque no apareciera en el Presupuesto fue seguir con el trámite expropiatorio que sí que se podía continuar, ya que se tiene la intención de contratarlas en cuanto existan créditos adicionales. Y aparecieron; una enmienda de esta Asamblea incrementó el crédito de esta Partida, 513.D y 617 en ciento cincuenta millones. Ahora, quizá yo aquí discrepo de la interpretación que da su señoría porque era para variantes y para varias obras, no exclusivamente para la de Abanilla, sino para ésta y para otras.

Bueno, como en el conjunto del presupuesto las dos variantes más importantes que aquí parece que se enfrentan en cierto modo, y ahora haré una precisión puesto que se ha hecho una alusión más o menos al desliz, suponía esto un gasto de 567 millones de pesetas, poco más, había que proponerlo en varias anualidades, se propuso una primera anualidad para la de Abanilla y se propuso una primera anualidad para la de Balsicas, que es de la que estamos hablando, anualidad de 20 millones a la que usted se ha referido. De esas dos, el Comité de planificación aceptó la de Balsicas y no la de Abanilla, no está autorizado en el gasto y aquí hago un inciso; usted ha hablado de electoralismo, me parece muy bien, usted puede opinar lo que quiera, es muy libre, estupendo. Le voy a dar sólo unos datos objetivos: el primero es que ninguno de los dos ayuntamientos está gobernado por el Partido Socialista, si sabe usted donde está Balsicas. Y el segundo: una cosa más, que es la I.N.D. de las carreteras. Mire usted: sumando las I.N.D. -que supongo que su señoría sabe de qué hablo- de Fortuna-Abanilla, de Yecla-Abanilla, y de Abanilla-Santomera, todas juntas suman 3.432 vehículos, que no se suponen que todos pasen por Fortuna, ni mucho menos. Por Balsicas pasan 9.147; esto, naturalmente, puede ser absolutamente demagógico. Son los coches que pasan por una carretera y hay unos aparatos que los cuentan.

Bueno...

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Señor Barceló, usted es el autor de la Interpelación; si quiere, el turno de réplica lo utiliza usted.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL, OBRAS PUBLICAS

Y MEDIO AMBIENTE):

El señor Diputado muestra su sorpresa, al parecer, de que los seis primeros meses del año se haya ejecutado ya el crédito previsto para variantes de población. Bueno, hay obligaciones contraídas con anterioridad, que yo si quiere su señoría se las leo, y que hacían que hubiera que atender prioritariamente las obligaciones contraídas con anterioridad. La consignaciones presupuestarias también tienen que usarse en algunas ocasiones para obligaciones imprevistas pero sobrevenidas, por ejemplo, esto ocurre con bastante frecuencia -supongo que su señoría lo sabe: modificaciones de proyectos, obras complementarias, previsiones de precios, liquidaciones, cartografía, reposición de servicios que en algunos casos puede tener algún problema, riesgos, líneas eléctricas, telefónicas, incluso algún porcentaje de retención a cultura que está establecido por ley-gastos que tienen que ser atendidos y que disminuyen el gasto presupuestario.

Bueno. Resultado de todo esto es que en este momento la variante de Abanilla sigue en Presupuesto y después de entrevistarme con el Alcalde de la localidad y algún representante de allí, he intentado y voy a tratar en adelante de conseguir que aunque sea a un título -porque no se pueden empezar las obras así por las buenas, o sea, que todo tiene un proceso y es complejo, y yo lo siento, pero ojalá fuera más rápido y en eso estamos- contratar, aunque sea simbólicamente, y la anualidad más fuerte tenga que ir al año que viene. En cualquier caso está la posibilidad, porque prácticamente estamos terminado el año presupuestario, de contratarla en la siguiente anualidad.

Todo lo demás, yo siento no coincidir con usted porque yo estoy totalmente convencido de que hay que hacerla y lo único que estamos haciendo es priorizar según nuestro criterio; a unos les puede resultar más favorable, a otros les puede resultar más favorable pero sobre la base de cuál es el procedimiento administrativo y su respeto, yo no puedo ir más allá de lo que voy.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Consejero.

Señor Fernández. Si quiere usted, desde el mismo escaño, por el tiempo, pero en cualquier caso tiene absoluta libertad para utilizar la tribuna.

SR. FERNANDEZ AGUILAR:

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor Consejero ha hecho una prolija, extensa exposición para en definitiva reconocer que cuantos datos se han utilizado eran ciertos. Es cierto que dijo públicamente el día 1 de marzo de este año qué es lo que se iba a hacer con ese dinero y cómo estaba reconocida esa partida presupuestaria. Pero lo que no nos dice el señor Consejero, no quiero extenderme más por no cansar a sus señorías, es cuándo se va a hacer la variante de Abanilla, porque el problema es realmente grave y llevamos tres años discutiendo en esta Asamblea de que si son galgos, son podencos, si está en la partida presupuestaria, si no lo está, tres años han pasado ya y la gente ya no aguanta más en Abanilla, señor Consejero. Hay un problema muy grave en Abanilla que tiene usted planteado y no quiere usted darse cuenta y le estamos echando un capote de grana y oro para que usted dé salida al toro y usted no quiere dar salida al toro. En Abanilla hay una alteración muy grave de todos los ciudadanos porque ya no pueden tolerar el paso continuado que le estoy diciendo, de los camiones que bajan de canteras, que son camiones con cuarenta toneladas, que pasan por el centro de Abanilla, día tras día, que como ocurra una desgracia usted va a tener una responsabilidad indirecta que no se la deseo, y por eso, yo le pido a usted, señor Consejero, que me diga con concreción cuándo va a hacerse la variante de Abanilla.

Nada más. Retiro las demás preguntas y me limito solamente a preguntarle: ¿cuándo van a empezar las obras de la variante de Abanilla?.

Muchas gracias.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Gracias, señor Fernández Aguilar.

Señor Consejero, para un turno de réplica.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL, OBRAS PUBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Yo creo, señor Presidente, que esto ya lo había respondido.

Una posibilidad, si el Comité de planificación acepta incluir este gasto plurianual en el P.D.R., la

variante de Abanilla se puede adjudicar posiblemente dentro de este año, pero eso, señoría, si usted conoce un poco el funcionamiento de la Administración, no depende de este Consejero.

Otra posibilidad, si no fuera así y se estimara por quien compone el Comité de planificación que no se puede modificar el P.D.R. para este año, nosotros tenemos P.D.R. nuevo y presupuestos nuevos para el año que viene. Entonces siendo tan consciente como pueda ser su señoría, que tampoco vive en Abanilla, de lo que pasa en Abanilla y que este es un problema muy grave, que hay otros muchos en la Región, yo le aseguro a su señoría que no sé con qué anualidad. Esto se va a discutir aquí en esta Cámara, porque es una discusión presupuestaria y ustedes dirán, yo estoy a resultas, preparando nuestros proyectos; pero es aquí donde se va a discutir, pues incluyamos la anualidad que corresponda en el año que viene. Esta es la respuesta que le puedo dar más concreta. Otra cosa, pues mire, no se la puedo decir pero creo que lo que estoy diciendo es más que suficiente que es: primero, la voluntad transmitida a través del Alcalde y demás representantes y ahora transmitida a la Cámara y que es algo que hay que hacer, que es urgente y que, efectivamente, hay un problema, aunque no sea la carretera de más I.N.D., ya que les produce tanta hilaridad el término, se usa muy corrientemente. Pero, en fin, aunque no sea de las más I.N.D., pues tiene unas connotaciones que las sé porque se me han explicado suficientemente y me lo creo lo mismo del Alcalde de Abanilla que del alcalde de cualquier otro sitio. Sé que está planteando problemas serios y esa es la conciencia de la Consejería, que la tiene. Otra cosa es que nosotros tenemos los recursos que tenemos y yo le digo a usted, a su señoría, perdón, en el caso de

que podamos hacer una adjudicación aunque sea simbólica, porque en el momento que algo se adjudica se hace, no se hará a lo mejor el 21 ó el 24 de diciembre, pero entonces tendrá que ir en la anualidad del año que viene o en la anualidad del año que viene. Trataremos, haremos lo posible, por adjudicar esta variante y que se haga porque son, junto con la de Balsicas, las hemos considerado siempre como prioritarias. Esa es la respuesta que le puedo dar a su señoría.

Muchas gracias, señor Presidente.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Consejero.

Sólo a efectos del artículo 145, señor Fernández Aguilar, a efectos del artículo 145. Tiene usted la palabra.

SR. FERNANDEZ AGUILAR:

Solamente, señor Presidente, al amparo del artículo 145, la contestación a mi Interpelación es absolutamente insatisfactoria y anuncio su transformación en Moción.

SR. NAVARRO MOLINA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Aguilar. Será incluida así, si entra por el Registro de la Cámara, en el próximo Pleno que celebre la Asamblea, la semana que viene.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial:** 24 € (IVA incluido)

- Suscripción anual al **Diario de Sesiones**: 27 € (IVA incluido)
- Números sueltos: 0,60 € (IVA incluido)
- El importe de la suscripción se abonará mediante talón nominativo, giro postal o transferencia a la cuenta corriente N.º 33000-4500-3237-6, abierta en Cajamurcia, C/ Angel Bruna, s/n, de Cartagena.

Edita: Servicio de Biblioteca, Archivo, Documentación y Publicaciones de la Asamblea Regional de Murcia
Imprime: Asamblea Regional de Murcia. Dep. Legal MU-138-1987 ISSN 1131 - 770X