



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 1994

III Legislatura

Número 147

SESIÓN PLENARIA CELEBRADA EL DÍA 6 DE JULIO DE 1994

ORDEN DEL DÍA

I. Interpelaciones números 135, sobre actuaciones para el mantenimiento del expreso nocturno Cartagena-Madrid, formulada por don Froilán Reina Velasco, del grupo parlamentario de Izquierda Unida, y 140, sobre supresión del tren-correo Cartagena-Madrid, formulada por don Julio Álvarez Gómez, del grupo parlamentario Popular.

II. Interpelación número 148, sobre la línea de ferrocarril de vía estrecha Cartagena-Los Nietos, formulada por don Froilán Reina Velasco, del grupo parlamentario de Izquierda Unida.

III. Interpelación número 144, sobre nuevos recortes en la plantilla de la empresa nacional Bazán, de Cartagena, formulada por don Froilán Reina Velasco, del grupo parlamentario de Izquierda Unida.

IV. Interpelación número 147, sobre instalación de un escáner en el hospital Rafael Méndez, de Lorca, formulada por don Ginés Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 17 horas y 14 minutos.

I. Interpelaciones números 135, sobre actuaciones para el mantenimiento del expreso nocturno Cartagena-Madrid, y 140, sobre supresión del tren-correo Cartagena-Madrid.

Formula la interpelación n.º 135 su autor, señor Reina Velasco, del G.P. de Izquierda Unida5715

Formula la interpelación n.º 140 su autor, señor Álvarez Gómez, del G.P. Popular.....5716

Les contesta el señor Ortiz Molina, consejero de Política Territorial y Obras Públicas5717

En el turno de réplica interviene el señor Reina Velasco5721

En el turno de dúplica interviene el señor Ortiz Molina.....5722

En el turno de réplica interviene también el señor Álvarez Gómez.....5723

En el turno de dúplica interviene el señor Ortiz Molina.....5724

II. Interpelación número 148, sobre la línea de ferrocarril de vía estrecha Cartagena-Los Nietos.

Formula la interpelación su autor, señor Reina Velasco, del G.P. de Izquierda Unida5725

Le contesta el señor Ortiz Molina, consejero de Política Territorial y Obras Públicas.....5726

En el turno de réplica interviene el señor Reina Velasco5727

En el turno de dúplica interviene el señor Ortiz Molina5728

III. Interpelación número 144, sobre nuevos recortes en la plantilla de la empresa nacional Bazán, de Cartagena.

Formula la interpelación su autor, señor Reina Velasco, del grupo parlamentario de Izquierda Unida.....5728

Le contesta el señor Requena Rodríguez, consejero de Fomento y Trabajo5730

En el turno de réplica interviene el señor Reina Velasco.....5732

En el turno de dúplica interviene el señor Requena Rodríguez5733

IV. Interpelación número 147, sobre instalación de un escáner en el hospital Rafael Méndez, de Lorca.

Formula la interpelación su autor, señor Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida5733

Le contesta el señor Guirao Sánchez, consejero de Sanidad y Asuntos Sociales5735

En el turno de réplica interviene el señor Carreño Carlos5736

En el turno de dúplica interviene el señor Guirao Sánchez.....5736

Se levanta la sesión a las 19 horas y 30 minutos.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión.

Esta Presidencia propone al Pleno, de conformidad con lo que previene el artículo 158 del Reglamento, una modificación del orden del día, consistente en que la última interpelación, la número 148, sobre gestiones realizadas, así como falta de inversiones, en la línea férrea Cartagena-Los Nietos, pase a ocupar el tercer lugar del orden del día, manteniéndose las dos primeras en su sitio y corriendo un puesto las otras dos interpelaciones.

¿Presta su conformidad? Presta su conformidad.

En ese sentido, queda establecido definitivamente el orden del día y comenzamos con el debate de la Interpelación 135, sobre mantenimiento del expreso nocturno Cartagena-Madrid, formulada por don Froilán Reina Velasco, del grupo parlamentario de Izquierda Unida.

Además de esta interpelación del señor Reina, hay otra de don Julio Álvarez Gómez, con un enunciado exactamente igual.

Propongo a la Cámara que, después de la intervención de ambos interpelantes, pueda contestar conjuntamente el consejero, porque indudablemente son las mismas interpelaciones.

Tiene la palabra don Froilán Reina. Señor Reina, por diez minutos, tiene la palabra para exponer su interpelación.

SR. REINA VELASCO:

Señor presidente, señorías:

El sistema radial de los ferrocarriles españoles, señorías, señor presidente, hace que a Cartagena llegue uno de los muchos expresos que desde Madrid parten hacia toda la periferia del país. Los trenes españoles, partiendo desde siempre de la vieja estación de Atocha, después de Príncipe Pío, hoy de Chamartín, pues han recorrido toda la geografía española como trenes nocturnos, que eran los trenes tradicionales que surcaban el territorio nacional. El tren de Madrid a Barcelona, de Madrid al País Vasco, a La Coruña, a Cádiz, a Cartagena, a Valencia, son trenes, todos ellos, que han hecho, incluso dentro de la literatura, pues todo un paisaje literario que ha permitido, tanto en España como fuera de la misma, escribir bellas páginas -desde Agatha Christie, por ejemplo, a la propia novela de sucesos o a los propios sucesos de las propias revistas de ese tenor-, quién no ha conocido, pues el crimen de Andalucía, el famoso crimen del correo andaluz, hechos emblemáticos en la historia de la crónica negra española.

Incluso el expreso que nos ocupa, el expreso de Madrid a Cartagena, de Cartagena a Madrid, pues fue un expreso que también tuvo sus avatares en la crónica de los sucesos. Yo recuerdo, allá por los años

50, cuando una noble dama de la burguesía madrileña viajaba hasta Murcia, solía siempre tomar para ella sola un solo apartamento y combinaba siempre con el revisor, verdad, la fórmula de la inviolabilidad del apartamento, como una, digamos, garantía absoluta de que iba a preservar su identidad virginal desde Madrid a Cartagena, desde Cartagena a Murcia.

Pues bien, este tren, llamado hoy "estrella", este tren nocturno, que parte de Cartagena hacia Madrid, allá, al filo de -no como diría Carrascal- la media noche, sino, más bien, un poco antes, es decir, a las diez y algo de la noche -y que desde Murcia sí que es al filo de la madrugada- llega a Madrid, por fin, sobre las ocho de la mañana, y viceversa, en sentido contrario. Pues, recorre en un tiempo, como tren correo que es, hoy convertido en expreso, como terminología, pero no digamos como otra fórmula distinta de funcionamiento, sino que va parando en todas y cada una de las estaciones del largo recorrido, tarda, como digo, pues del orden de las diez horas en hacer este recorrido, en sentido ascendente o descendente.

Y hoy, este viejo tren, seguramente entrañable para tantos que hemos viajado -quién no ha viajado en tercera, en segunda, en primera o en coche cama, en los estribos, cómodo o incómodo, apresurado o lento, depende de las circunstancias- en el expreso de Cartagena, en el expreso de Madrid, está en entredicho. Y está en entredicho porque los tiempos nuevos que corren, señorías, dicen que todo debe de ser rentable y que sólo en términos mercantilistas, sólo en términos economicistas, sólo en términos, digamos, de garantía, de haberes, sobredebes, es posible mantener servicios; craso error muchas veces, señorías, porque hay cosas que están por encima de la cuestión crematística, hay cuestiones que forman parte de la cultura de las gentes, de las tradiciones, del buen hacer, y que ahí no es el dinero lo que impera, ahí son los servicios, ahí es la literatura, ahí es -como diría algún otro- hasta la propia poesía, que también hay que hacerla en esta Cámara si queremos no ser tan prosaicos que al final perdamos hasta el alma -como diría Goethe, cuando en Fausto se refería al diablo-.

Bien, está en entredicho, decía, este viejo tren, por mor de la posible, digamos, no rentabilidad económica. Y bien es verdad que los tiempos han cambiado y, consecuentemente, hoy ya no abunda el viajar de noche, ya no es un hábito cotidiano de los españoles el coger el expreso catalán o el de Lisboa o el de La Coruña o el cartagenero, de hacer el recorrido por la noche y tirarse esas diez horas en el tren y llegar al día siguiente demolido, cansado o exhausto al Madrid deshumanizado o a la Cartagena, digamos, en crisis. Consecuentemente se eligen otros medios, y si aquí los tuviéramos, si aquí no estuviéramos aislados por aire, señores diputados, si aquí tuviéramos unos buenos medios de comunicación aéreos, si aquí tuviéramos autovía, si aquí, realmente, tuviéramos

trenes rápidos, pues la verdad es que a lo mejor no estaríamos preocupados; pero como los trenes son lentísimos, como la vía no se arregla, como el expreso sigue tardando diez horas, pues claro, la gente, aun mal que bien, sigue usando la carretera en el 90%, o seguimos, perdón, usando la carretera en el 90% de nuestros desplazamientos.

Y hete aquí que descargamos sobre ese eje de comunicación el transporte de mercancías en su inmensa mayoría y el transporte de viajeros en su inmensa mayoría, en detrimento de lo que debe ser una concepción mucho más multidisciplinar de las comunicaciones, cual es el tren, el avión, el barco, la carretera, en un sentido mucho más globalizado, mucho más completo, mucho más equilibrado, que humanice más la comunicación, que reparta mucho más los costes ecológicos, que disminuya, muchas veces, los costes económicos y, consecuentemente, que racionalice mucho más el sentido de la comunicación.

Bien, pues este tren, allá por el mes de abril del presente año hubo una cierta alarma, no sabemos si aquello fue un globo sonda que se lanzó a ver qué pasaba: el expreso nocturno Cartagena-Murcia puede ser suprimido. Claro, se nos puede decir: "y ustedes, señores de Izquierda Unida, que hacen caso de las falsas alarmas". Bueno, primero no sabemos si es una falsa alarma o no, no lo sabemos; queremos que el consejero nos tranquilice, para eso está el consejero, para gestionar, para tranquilizar, para planificar, para gastar bien los dineros, para muchas cosas está el señor consejero, para muchas cosas está el Gobierno - y más, cuando es un buen Gobierno, si es un buen Gobierno, claro, eso está por ver todavía en muchos casos-. Y, consecuentemente, la interpelación lleva como objetivo fundamental que se clarifique cuál es la intención del Gobierno regional en cuanto al expreso, si hay voluntad de que se mantenga, en qué términos; si no se piensa mantener, por qué razón; cuál es la alternativa que se ofrece, si la alternativa significa un tren más rápido, un tren, consecuentemente, de menos inversión horaria, de menos tiempo en el mismo trayecto; si cambia, por tanto, de horario; si se mantiene, consecuentemente, el mismo trazado -porque no olvidemos que este tren recorre, pues, mire usted, la ciudad segunda, la ciudad primera, la ciudad tercera y la ciudad cuarta de la Región de Murcia, es decir: Cartagena, Murcia, Alcantarilla, la quinta también, Molina y Cieza. Es decir, sin olvidar que, claro, recoge, como es lógico, pues el flujo del resto de la región, desde el Noroeste a la Vega Media pasando por el Guadalentín; pero lo que es físicamente, pasa por estas cinco ciudades que yo he dicho de la Región de Murcia. Consecuentemente, el pretender también, como en otro momento se ha pretendido, que ciertas comunicaciones murcianas se deriven hacia Alicante, hombre, se pueden derivar cuando hay un incendio,

como en este caso concreto, pero no más.

Es decir, la línea natural nuestra, la línea férrea de Murcia es la de Cartagena a Chinchilla, vía Cieza, vía Alguazas, Cieza, Calasparra, etcétera, cuando se haga la variante de Calasparra, que mejore el trazado, agilice las comunicaciones y permita velocidades medias de 180 kilómetros por hora.

Consecuentemente, señores diputados, estamos intentando, con la interpelación 135, que se nos defina la posición, lo más definitiva posible, yo diría que todo lo definitiva que cabe esperar del Gobierno-en esta posición del ferrocarril nocturno Cartagena-Murcia, y que podamos saber si las inversiones que ya en carreteras comienzan, afortunadamente, a notarse, también las vamos a empezar a notar en los ferrocarriles; primero, manteniendo los servicios que existen; segundo, mejorando los mismos y, tercero, materializando lo que es tan importante y tan necesario, que las vías, que los trazados, es decir, que el soporte sobre el cual discurren los propios trenes, mejore de manera sustantiva en esta Comunidad.

Nada más, señorías. Nada más, señor presidente.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Reina.

Señor Álvarez, para formular su interpelación, sobre supresión del tren correo Madrid-Cartagena, número 140, tiene diez minutos.

SR. ÁLVAREZ GÓMEZ:

Señor presidente, señoras y señores diputados:

En todos los períodos legislativos de esta Cámara se ha hablado de las comunicaciones ferroviarias y, más concretamente, de la línea Cartagena-Madrid. Una vez más vamos a hablar de los problemas derivados de las deficientes infraestructuras de la región, y de todos ellos, el que destaca de forma más inquietante es el ferrocarril, siendo, como es, el medio más económico de comunicación y, por tanto, es el que está más al alcance de las clases económicamente débiles.

La insuficiente dotación y la baja capacidad de las infraestructuras públicas es uno de los problemas más graves que amenazan la competitividad de nuestra economía. La saturación a que se ha llegado en el uso de las carreteras y vías urbanas, de los aeropuertos y de las redes de comunicación, es la consecuencia de errores cometidos en el diseño de la política de infraestructuras durante una buena parte de la década pasada. No obstante, en los últimos cuatro años el Gobierno parece haber tomado conciencia del desfase existente entre España y la Comunidad Europea en materia de infraestructuras, y se están desarrollando programas de inversión que, a largo plazo, permitirán acercar nuestras infraestructuras

viarias y de comunicaciones a los niveles que exige nuestro desarrollo económico.

Pese a ello, los dos puntos negros de las comunicaciones regionales siguen siendo el ferrocarril y las comunicaciones aéreas, amén de los enlaces terrestres con Madrid y Andalucía. En este sentido, los avances han sido muy escasos, la política ferroviaria en la región podemos calificarla poco menos que de nula o regresiva, como lo demuestra la posible eliminación del tren correo Madrid-Cartagena, e incluso con pocas perspectivas de mejorar en el futuro.

Las comunicaciones aéreas se encuentran en la misma situación que en 1985, si bien, con la cuestión adicional de que la apertura de la autovía Alicante-Murcia ha supuesto que el tiempo de transporte entre la capital regional y el aeropuerto alicantino sea prácticamente el mismo que al aeropuerto regional de San Javier, aeropuerto que sigue siendo compartido con la Academia General del Aire y, por tanto, con serias limitaciones tanto de uso como de posible ampliación de líneas y horarios, por lo que probablemente la estrategia a seguir sea la de colaborar en la potenciación del aeropuerto de Alicante (o de Murcia-Alicante), conectando mejor con la región y mejorando sus accesos, tanto por autovía, en el Campo de Cartagena y la costa, como por el ferrocarril.

La autovía Cartagena-Murcia supone una aproximación real entre ambas ciudades y espacios económicos, dando, con ello, opción a la integración territorial y potenciando el acceso al puerto comercial de Cartagena y las posibilidades de restauración de la economía de la zona. Sin embargo, quedan pendientes de encontrar una solución satisfactoria a las comunicaciones con el centro de España por carretera; en este caso, mediante la ya, en vías de realizar, proyectada autovía Murcia-Albacete y, fundamentalmente, por ferrocarril.

En el caso de Andalucía la situación, con excepción de Almería, es aún mucho peor. No existen comunicaciones directas por ferrocarril. Las infraestructuras son un bien público y, frente al resto de instrumentos utilizados para el desarrollo regional, son las que permiten un mayor margen de maniobra a la acción de los gobiernos regionales y, por tanto, constituyen uno de los mecanismos de más fácil y eficiente utilización. Las infraestructuras de transportes y comunicaciones son, sin duda, una de las más estratégicas para el desarrollo regional, desempeñan un papel clave en la articulación económica del territorio, favorecen el desarrollo regional armónico y equilibrado y la fluidez de los intercambios, permiten dinamizar los sectores productivos, en cuanto que facilitan la movilidad de factores y comercialización de productos.

Las economías externas, generadas por la mejora de las infraestructuras de transporte, resultan aún más relevantes en regiones que, como la de Murcia,

obtienen mayoritariamente productos procedentes del sector agrícola y de industrias manufacturadas de bienes de consumo, que requieren una alta frecuencia de distribución y que se dirigen a una amplia gama de mercado.

La acumulación de infraestructuras sobre un mismo territorio tiende a generar efectos multiplicadores positivos. Así los efectos sobre el desarrollo regional serán más intensos si se buscan complementariedad entre los diferentes tipos de infraestructuras, accesos, suelo industrial, energía, etcétera. Por tanto, los efectos sobre el desarrollo regional, derivados de la complementariedad entre los diferentes tipos de infraestructuras, dependen de la forma en que se relacionen entre sí y de la coordinación que se establezca respecto al momento en que empiecen a prestar sus servicios.

Por todo lo expuesto, este diputado interpela al Consejo de Gobierno para que exponga las actuaciones presentes y futuras en la referida supresión del tren correo Cartagena-Madrid.

Muchas gracias, presidente.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Álvarez Gómez.
Señor consejero.

SR. ORTIZ MOLINA (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Desde luego yo no tendría nada que añadir; en primer lugar, porque comparto los juicios que se han elaborado, en cualquiera de los casos porque tampoco sería capaz de mejorarlos, y me refiero a la intervención del portavoz de Izquierda Unida, en lo que ha sido la vertiente más poética del análisis de la historia del ferrocarril y, en concreto, del expreso nocturno Cartagena-Madrid.

Pero es verdad que ese análisis, aunque es interesante -y ya le digo, compartido-, desde luego no puede ser el análisis que determine la viabilidad o no del sostenimiento de ese servicio; desde luego, sin perjuicio de compartir también el que un criterio único y exclusivamente de rendimiento económico, tampoco es razonable que determine la existencia o no de un servicio, sobre todo en términos absolutos sin alternativa posible. Efectivamente, ni una cosa ni la otra.

En cualquiera de los casos, yo creo que, bueno, es verdad que los que estamos gestionando, pues tenemos que gestionar, tenemos que gastar bien, si es posible tranquilizar. Pero, en cualquiera de los casos, lo que no podemos hacer nunca es no decir lo que pensamos, que es la verdad. Siempre tenemos que instalarnos, necesariamente, en esas posiciones, sin perjuicio de que ese entendimiento de la verdad, o

análisis cercano a la realidad, pueda ser más o menos compartido.

Desde luego, lo ideal en materia de comunicaciones, sobre todo, cuando digo comunicaciones, quisiera centrarme en lo que es infraestructuras en materia de comunicaciones, que quizá es distinto a lo que son servicios, y ahí sería bueno, tanto por parte del portavoz de Izquierda Unida como por parte del portavoz del Partido Popular, que no generalizáramos y tratáramos de acercarnos un poco a la realidad concreta, no voy a decir del problema, sino de la realidad de ese sector, tratando, insisto, en hacer un esfuerzo en distinguir entre lo que es infraestructuras y lo que es determinados servicios que pueden circular por esas infraestructuras. Y, desde luego, quizá nos acercáramos a un análisis más correcto si también hiciéramos un esfuerzo, insisto, sin perjuicio de poder analizar un servicio concreto, si hiciéramos un esfuerzo por tratar de tener una visión global de todo lo que es el sistema de comunicaciones. Y, desde luego, una visión global, y no única y exclusivamente desde nuestra perspectiva regional o desde una realidad regional de esas infraestructuras y esos servicios de comunicación, sino si fuéramos capaces también de engarzar, entre otras cosas por que es imprescindible hacerlo así, engarzar la realidad de esas infraestructuras, de esos servicios, con lo que debe ser una visión más amplia, que sería la global en el conjunto del país, e incluso, si fuera posible, con alguna proyección mayor. Pero en fin, entiendo que no es cuestión de alejarse tanto de un hecho concreto como se plantea en la interpelación.

En cualquiera de los casos, convendrán conmigo sus señorías en que las inversiones en materia de infraestructuras son costosas en dinero y son también costosas en el tiempo, y que, desde luego, unas comunicaciones que terminen en lo que puede ser, podríamos decir, el límite de la región, no tiene sentido, solamente te alcanza su sentido real en la medida en que enlaza con un sistema más amplio de comunicaciones, ahí es donde realmente, insisto, aunque sea redundante, recuperan el sentido real esas infraestructuras que pudiéramos tener en la región.

Y dentro del conjunto de infraestructuras, y no voy a huir del aspecto concreto de la interpelación, pero quisiera llegar un poco más adelante al mismo; en ese sentido también, convendrán conmigo sus señorías, en que es preciso tener una mínima ordenación en cuanto a prioridades. Y en esta región yo creo que ha habido una prioridad clara por parte de las inversiones del Estado -y quien realmente ha hecho las inversiones en lo que es la red más básica de infraestructuras-, esa prioridad ha estado marcada por las carreteras, en las inversiones que se han hecho en autovías. Yo creo que eso era absolutamente razonable y creo que estaremos de acuerdo en que era acertado hacerlo así por razones no solamente políti-

cas, que en este caso pienso que no deberían estar en ningún caso en primer lugar, sino por razones fundamentalmente sociales y, además, también de carácter económico.

Desde luego, quizá, en un segundo lugar, aunque una cosa no se puede analizar en términos absolutos desplazando el resto de cosas, sino que todo tiene su propio ritmo paralelo, en segundo lugar, podríamos decir que nuestros intereses, teniendo presente, como decíamos el otro día, el referente que en materia de comunicaciones aéreas tenemos en el aeropuerto de El Altet, desde luego, en segundo lugar estaría, sin lugar a dudas, todo lo relativo a materia de ferrocarril. Y ahí es donde yo pienso que habría que hacer un esfuerzo por distinguir entre lo que son infraestructuras y lo que son servicios.

Desde luego, exactamente igual que el Gobierno de la nación en su momento planificó una serie de inversiones en materia de carreteras, que afortunadamente hoy ya empiezan a ser una realidad, no solamente aquellas obras que se han hecho, sino aquellas otras que están en fase de ejecución, con una consolidación, yo creo que podemos compartir eso, total, sin vuelta atrás, y me refiero a los dos asuntos que tenemos pendientes, que es la culminación de la autovía a enlazar con todo el sistema de autovías en el punto de Albacete, y también la autovía que nos enlazaría con todo el resto del Mediterráneo en lo que es el enlace Cartagena-Alicante.

Yo creo que una vez que el Gobierno planificó aquello, y efectivamente se va convirtiendo en una realidad, pues yo creo que con, no voy a decir en las mismas condiciones, pero sí respondiendo a la misma filosofía, conocen ustedes que ha habido un planteamiento en materia de planificar una serie de inversiones en los próximos años en materia ferroviaria. Desde luego, hay que partir de la base, y debe ser eso un criterio compartido por todos -y yo, en este caso, como miembro del Gobierno regional, lo comparto también-, es que no ha habido inversiones importantes en materia ferroviaria desde hace años, años y años.

Pero, sin embargo, y al mismo tiempo que decimos eso, también tenemos que decir que las expectativas futuras son realmente distintas, son bastante más halagüeñas.

Todos ustedes saben que en el PDI hay previstas una serie de inversiones que están evaluadas en una cantidad que supera los veintiséis mil millones de pesetas para los próximos años.

Desde luego, igual que en carreteras, en ferrocarril también se puede hacer un análisis, en el sentido de decir, bueno, las comunicaciones de la región, sin perjuicio de que tengan que estar orientadas hacia todos sitios, y hace un momento se apuntaba, incluso, la necesidad de unas buenas comunicaciones con Andalucía, también desde esa perspectiva, pues hay que tener un orden de prioridades y hay que tener

unos criterios medianamente claros; y no nos engañemos que la Región de Murcia, lo hemos discutido aquí muchas veces, no solamente mira hacia La Meseta -que tiene que mirar, sin lugar a dudas- sino que también mira hacia otros sitios y, por supuesto, tendrá que mirar hacia Andalucía; pero, desde luego, no vamos a discutir entre nosotros -porque creo que ninguno estaríamos diciendo lo que pensamos- que hay una orientación, que es todo el eje del arco mediterráneo español, que para nosotros es fundamental.

Quizá, si pensamos en las comunicaciones, insisto, a nivel que sean, mirando hacia La Meseta, pues podríamos decir que tenemos una serie de razones que nos aconseja prestar atención, exigir y, efectivamente, el que se lleven a cabo una serie de inversiones, y fundamentalmente por razones políticas, por razones sociales y por razones económicas; y además lo digo en ese orden.

Sin embargo, quizás, si miramos hacia la zona del arco mediterráneo, pues nos interesa que haya inversiones importantes y, aunque sean los mismos conceptos, pero quizá, por razones económicas, por razones sociales y por razones políticas; desde luego, el orden es distinto. Y tanto nos interesan unas como las otras, pero, sin lugar a dudas, ahí hay todo un abanico de análisis que nos pudiera conducir a una conclusión más o menos compleja, pero, en cualquiera de los casos, pienso que si se hace desde todas esas perspectivas, llegaríamos a una conclusión bastante acertada.

Entonces, en ese sentido, les planteaba como punto de referencia las inversiones previstas, solventando el tema de carreteras, y también el punto de referencia que el otro día decíamos con respecto al aeropuerto de El Altet, ahora quisiera centrarme en la cuestión del ferrocarril, y decía que había una serie de inversiones previstas para los próximos años que superan los veintiséis mil millones de pesetas.

Sobre eso voy a volver, pero antes quisiera, para no torcer el sentido de mi intervención y, sobre todo, para que tengan una mínima racionalidad del principio hasta el final, quiero en este momento centrarme en el objeto más concreto de la interpelación: sobre la posible supresión o la necesidad de considerar como alarmante la noticia que surgía el otro día sobre la posibilidad de supresión del expreso Cartagena-Madrid.

Bien, yo no sé si ese tipo de noticias son alarmantes, en cualquiera de los casos es una noticia, y es un hecho cierto que ha habido intención de supresión y, en estos casos, yo pienso que no hay que alarmarse, sino sencillamente actuar en consecuencia, tomar en consideración esa posibilidad y darle el tratamiento político que procede. En ese sentido, quiero confirmar a sus señorías que, por los servicios de Renfe, habría pretensiones de suprimir ese servicio -y ahí ya no

estoy hablando de inversiones en infraestructuras, estoy hablando de servicios, y dentro de los servicios ferroviarios, de uno concreto, que es el expreso Estrella-, había pretensiones por parte de Renfe de suprimir este tren con fecha 1 de mayo. O sea, no es que pensaran el suprimirlo el día 1 de mayo, sino que antes del 1 de mayo pensaron que se podía suprimir, o que era correcto suprimirlo el 1 de mayo.

En ese sentido, nos dirigimos a la instancia correspondiente en los siguientes términos: "En contestación -y además les voy a leer literalmente los términos en que dirigimos esta comunicación y hemos tenido este contacto- a su solicitud de informe sobre supresión de referido expreso, contestamos en sentido negativo a la pretendida supresión en base a las siguientes razones -yo pienso que, aunque estas razones puedan quizá ser, o estas posiciones que en su día mantuvimos, quizá puedan parecer un poco duras, no me gustaría que se entendieran como tal, sino simplemente como razones objetivas, constatando la realidad de dicho servicio-. Las razones que nosotros aducíamos para oponernos a la supresión de este tren eran las siguientes: escasez de la oferta de servicios ferroviarios en la región, no proporcionada al número de habitantes de la misma y que plantea agravios comparativos con la oferta que se produce en otras zonas geográficas de España. Otra razón que dimos es que no puede entenderse que la Comunidad Autónoma de Murcia fomente la mejora del ferrocarril y contribuya económicamente al aumento de la oferta de servicios ferroviarios, soportando el posible déficit derivado de la implantación del talgo pendular Región de Murcia, y que Renfe suprima al mismo tiempo el expreso Estrella 820-823. En todo caso, Renfe debería haber planteado la modificación o sustitución del servicio por otro que pueda obtener mejor resultado de explotación, puesto que las razones fundamentales que se dan son de un mal resultado en la explotación. Si la oferta ferroviaria -otra de las razones que dábamos- existente, en concreto el tren expreso, no encuentra demanda suficiente que lo justifique, se debe, a nuestro juicio, decíamos, a la mala gestión comercial de la empresa explotadora; sólo la mejora de la calidad de este tren y la agresividad en política tarifaria puede lograr los niveles de rentabilidad que permitan su circulación.

Bien, fruto de aquellas gestiones que hicimos en su momento, con los argumentos que acabo de exponerles, supuso el que dicho tren no dejó de circular en la fecha que estaba prevista y, posteriormente, es verdad que ha habido nuevas manifestaciones en tal sentido. Hemos vuelto a desarrollar una serie de gestiones, volviendo a manifestar nuestra misma posición y, desde luego, en cualquiera de los casos planteamos la necesidad de que, en los mismos términos, insisto, que decíamos anteriormente, o bien que se mejore la gestión comercial, o bien... y, por

otro lado, Renfe vaya planteando la necesidad de suprimir otros servicios.

En cualquiera de los casos, señorías, y ya saltando un poco del hecho concreto, vuelvo un poco al principio, en el sentido de que quizá sea mucho más interesante -y aquí es donde ya voy a lo que es la posición del Gobierno regional y, en concreto, de la Consejería-, es mucho más interesante el que tengamos una visión de conjunto de la situación, y en ese sentido no tengo inconveniente ninguno en, de manera muy breve, plantear cuál es nuestra posición al respecto.

Por una parte, y con respecto a los servicios de Renfe, no estamos dispuestos a ir acumulando convenios. Queremos sentarnos con Renfe, el otro día me parece que lo anunciaba, la Consejería en estos momentos está en disposición ya de sentarse con el propio Ministerio y con Renfe, a los efectos de tratar de establecer un marco global de cooperación entre el Gobierno de la nación, si fuera preciso, la propia Renfe y la Comunidad Autónoma. Pero donde se haga una visión y un análisis de conjunto de los servicios de Renfe en la región y tratemos de llegar a unos compromisos, que entendemos que, efectivamente, nosotros también nos tenemos que comprometer, pero que ese compromiso sea global.

En primer lugar, para evitar incertidumbres, que no son buenas ni en el campo de la propia empresa, ni para el Gobierno -desde su perspectiva política-, ni para la región -por razones fundamentalmente económicas y sociales-. Es necesario, si fuera posible, erradicar todo tipo de incertidumbres.

Y luego también porque, no nos engañemos, la rentabilidad de los servicios de Renfe en la región no pueden ir de manera parcelada servicio por servicio, sino que tenemos que ver la rentabilidad en su conjunto. Puede haber un determinado servicio que económicamente, en lo que pudiéramos llamar su cuenta de explotación, no tenga resultados positivos, pero puede haber otros que sí y compensar unos con otros; en cualquiera de los casos lo importante es que el resultado de la explotación de los servicios de Renfe en la región sean, no voy a decir económicamente rentables sino sean, razonables, sean razonables, y lo digo esto en el sentido de que, efectivamente, el factor rentabilidad económica no sea el determinante. Y ahí es donde hay que conjugar, bien lo que es resultado económico, compromiso político y función social y económica que puedan prestar esos servicios.

Entonces bien, ésta es nuestra posición con respecto a lo que son servicios. Yo creo que no pasarán muchos días en que estos contactos se mantengan y se inicien los trabajos para determinar ese marco global de colaboración.

Y luego también, dentro de esa perspectiva global, también la Consejería quiere plantear el asunto

relativo a lo que es inversión en infraestructuras, porque nos parece también muy importante.

Es verdad que hemos conseguido algo en los últimos tiempos, que no nos hemos dedicado a airear ni a sacar ninguna bandera, pero todos convendrán conmigo en que es absolutamente cierto, puesto que es algo constatable desde un punto de vista objetivo, el que la relación primitiva del PDI en materia de inversiones ferroviarias en la región, no es exactamente la formulación definitiva de dicho PDI con respecto a inversiones. Si comparamos la primera redacción y la primera evaluación de PDI, veremos que no había determinadas consideraciones -o consideración en determinados aspectos de algunas líneas dentro de la región- con respecto a como quedan posteriormente, en el sentido de que hemos conseguido que se contemple como alta velocidad nuestro enlace a través de Alicante con toda la red de alta velocidad, y que también lo que en principio eran simplemente inversiones en mejoras, se hayan convertido en inversiones estructurales, en el sentido de elevar la velocidad de los trenes que circulen entre Murcia y Chinchilla; y además, también, lo que es el trozo de vial ferroviario entre Cartagena y Murcia -donde prácticamente no se contemplaban ningún tipo de inversiones- que se contemplara como un trozo de línea que requiere inversiones de mejora importantes, que pueden estar evaluadas en torno a los mil millones.

Pero bien, no es suficiente el saber cuánto se va a invertir dentro del PDI, sino que creemos que tenemos que hacer un esfuerzo por llegar un poco más allá. Y en ese sentido, en la definición del marco global de cooperación entre Renfe, Ministerio y Gobierno regional, en cuanto a la prestación de servicios, también dentro de ese marco global queremos, si es posible, el que se definan los tramos en el tiempo de las diferentes inversiones e incluso el orden de prioridades en dichas inversiones. Es decir, no solamente podemos hablar de que el PDI contempla más de veintiséis mil millones de pesetas en inversiones en infraestructuras ferroviarias en la región, sino que creemos que es preciso ponerle a eso, dentro de que siempre pudiera ser orientativo, pero ponerle fechas.

Y, desde luego, creemos que dentro de los planes globales que tenga el Ministerio y que tenga la empresa, las inversiones en la Región de Murcia tienen que estar en los primeros puestos de dichas prioridades en lo que es el conjunto del Estado. Y esto lo decimos no solamente por chauvinismo, sino por razones objetivas que nos permiten defender esta posición.

Bien, yo creo, señor presidente, señorías, que de esta manera queda sucintamente claro cuáles son las posiciones de la Consejería en cuanto al hecho concreto de la interpelación, y en el sentido de las

gestiones que hemos hecho, cuál es nuestra posición y las que vamos a seguir haciendo y, también, de lo que pueden ser las posiciones del Gobierno regional con respecto a lo que es, de manera muy sucinta, el planteamiento global en materia de comunicaciones y, más en concreto, en lo que es el conjunto de las inversiones en infraestructuras ferroviarias para los próximos años, que creo que ha quedado meridianamente claro en qué línea y con qué objetivos nos vamos a mover.

Muchas gracias.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Señor Reina Velasco, tiene usted derecho a réplica por cinco minutos.

SR. REINA VELASCO:

Señor presidente, señorías, señor consejero:

No sólo los marxistas tienen una cabeza bien estructurada, también cuando se ponen otras culturas se puede tener la cabeza bien estructurada.

En la Cámara, usted sabe que, dicho con toda la humildad del mundo, señor consejero, señor presidente, dicho con toda la humildad del mundo, también es bueno crear opinión, porque a esta Región de Murcia, al modesto entender de Izquierda Unida, necesita mucha opinión, opinión sólida, sustentada, rigurosa. ¿Para qué?, pues para muchas cosas, que hoy no vamos a desarrollar, otro día. Pero entre otras, además de tranquilizar, para que también, agoreros y absurdos profetas y negativos aventadores de maldades callen. Consecuentemente, nos congratula mucho que usted hoy haya creado opinión en esta Cámara, nos haya usted tranquilizado y haya usted vertido tanto la opinión del Gobierno, de lo que piensan hacer, haya usted definido la posición férrea del Gobierno, como haya usted contado, gestiones que hasta ahora han hecho y que no conocíamos. Por tanto, muy bien, pero que muy bien.

Ahora, déjeme usted que le diga algunas cosicas, déjeme usted que le matice algunas cosicas. Claro que es diferente la cuestión de infraestructuras y servicios, lo que pasa es que usted sabe que sin infraestructuras no hay servicios; es decir, ahí sí que hay una cuestión de prelación, señor consejero, si no hay infraestructuras no hay servicios o hay malos servicios, eso es una cuestión, digamos, de catón de su consejería, y de otras muchas, y de otras muchas. Y haciendo esa diferenciación obvia que todos sabemos o que mucha gente sabe, le voy a usted a decir que no es que solamente tenemos visión global, es que es imprescindible tener visión global, es que es imprescindible, vamos, que esta Región de Murcia se condena o se salva en el conjunto de las comunidades del Estado español, se condena o se salva.

Y la solidaridad que hoy, hasta a quienes no les corresponde históricamente este término se atribuyen el mismo, es decir, hasta la derecha más derecha habla de solidaridad, ya ve usted, cuando no son ellos ni los padres ni las madres de esa palabra, es más, la concepción de la solidaridad, mire usted de dónde nace, de las culturas precristianas y, sobre todo, es el cristianismo el que le da mayor bagaje, y después es Hegel quien la toma, y después es Marx quien la desarrolla. Mire usted, dejémoslo estar, ahí queda, otro día seguimos hablando del tema.

Solidaridad dentro del conjunto de las comunidades. Lo que pasa es no nos fiamos, porque, mire usted, el PDI, no sabemos francamente, señor consejero, no sabemos si va a ser el definitivo o no, y en términos ferroviarios, mucho menos todavía, ¿sabe usted por qué?, porque si el AVE de Sevilla se comió todas las inversiones de modernización de los ferrocarriles de España, el segundo AVE, el catalán, es el segundo dragón que tienen los trenes españoles ahí; y el AVE catalán es un AVE que se va a hacer; y bien es verdad que el AVE de Sevilla es rentable, claro que sí que es rentable, lo que pasa es que, claro, ahí no impera la solidaridad, ahí no imperó la solidaridad; hombre, no vamos a entrar en el debate de la Expo, si la Expo tuvo o no sentido, no vamos a entrar, es tentador pero no vamos a entrar. Lo que es verdad es que se hicieron inversiones en Sevilla, que en muchas de ellas tenían sentido y otras muchas no tenían sentido, otras muchas no tenían sentido.

Bien, hoy día, hoy día, al día de hoy...

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Señor Reina, se nos está acabando el tiempo.

SR. REINA VELASCO:

Termino ya, señor presidente.

Al día de hoy, el temor que tenemos es que las infraestructuras ferroviarias de este país sigan siendo devoradas por el segundo AVE nacional: el catalán.

Y, por tanto, por favor, señor consejero, esta cautela, este temor, lo seguimos teniendo. Mientras esté el pacto con Pujol tenemos ese temor, porque como el pacto con Pujol es tan malo, es tan malo para este país, es tan nefasto para este país, es de las cosas más perversas que ha hecho González, pactar con Pujol, porque lo estamos pagando todos los españoles, y hasta los catalanes lo están pagando, menos la pequeña burguesía catalana, lo están pagando todos los catalanes.

Bueno, no puedo desarrollar todo lo que quiero decirle.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Señor Reina, nos estamos saliendo del tiempo.

SR. REINA VELASCO:

Termino ya, diciéndole que nos ha tranquilizado. Tenía, por tanto, mucho sentido la interpelación que le presentamos, ha servido para que usted nos aclare su posición, la del Gobierno, quiero decir, y para que abra usted un horizonte claro de hacia dónde va a caminar la política ferroviaria del Gobierno.

Lo que esperamos y deseamos profundamente es que sus palabras de esta tarde, que quedan grabadas, sean de verdad el exponente y la base del desarrollo de la política efectiva de cada día en el futuro murciano.

Y termino diciéndole que desde esa claridad nos vamos a seguir entendiendo y, ¿sabe usted por qué?, porque queremos en esta Comunidad Autónoma buenos consejeros, aunque sean del PSOE, cuanto más buenos, mejor. No queremos malos consejeros, ni regulares consejeros ni consejeras; no, los queremos muy buenos, aunque sean del PSOE, porque eso sí es de la región, y nos estimula, a mí me estimulan mucho mejor los buenos consejeros que los malos consejeros; por tanto, muchas gracias por sus...

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Señor Reina, se termina aquí con un minuto y medio de exceso sobre el tiempo...

SR. REINA VELASCO:

Pues termino, simplemente saludando, señor presidente, déjeme que termine con elegancia, agradeciéndole a usted su amabilidad conmigo, señor presidente. Muchas gracias.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Tiene la palabra el señor consejero para la réplica.

La réplica entiende la Presidencia que debe ser individual.

SR. ORTIZ MOLINA (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Hombre, yo agradezco el que el diputado de Izquierda Unida me diga que le he tranquilizado; lo que pasa que siempre siente uno un cierto temor cuando le dicen eso. Lo digo porque no está uno nunca en la seguridad de sí, efectivamente, se ha entendido exactamente lo que uno quiere decir, sobre todo con la mala experiencia que se acumula a veces - no digo que sea el caso-, pero que se acumula a veces,

en que solamente en la política regional y también en otros ámbitos, pues nos damos por satisfechos cuando se dicen hechos concretos, compromisos concretos, resultados concretos..., entonces, a mí me agrada mucho conseguir un cierto nivel de satisfacción -que a mí también me satisface- cuando desde la absoluta normalidad somos capaces de analizar las cosas y llegar a conclusiones que suponen un punto más en un camino a recorrer y que no necesariamente son una meta final, última, de algo. Porque todos sabemos que aunque estamos debatiendo, de manera un poco liviana, el asunto este, pero es verdad que es un asunto importante y con gran trascendencia económica y en el tiempo, que lógicamente dará lugar a mucho más de lo que estamos aquí hablando esta tarde.

Bien, en ese sentido, y sobre el contenido de la interpelación, pues poco más me queda que decir. Solamente, quizá, algunos comentarios, por aquello de ser educado y corresponder a cosas que se han dicho, algunos juicios colaterales sobre el asunto básico; y es que, desde luego, con respecto a la solidaridad -que efectivamente debe ser el hilo conductor que guíe las políticas, al menos que se hagan desde posiciones progresistas y de izquierdas, que yo identifico con la formación política de Izquierda Unida y Partido Socialista, dentro de lo que es el espectro de esta Cámara-, desde luego, en materia de solidaridad, la derecha, el Partido Popular, desde luego ni son los padres ni son las madres, pero es que yo diría más - para tener una cierta visión de futuro-, que en ningún caso, tampoco, son los garantes, ni los padres ni las madres ni los garantes, a mi juicio, lo cual no quiere decir que sea definitivo lo que yo digo, pero, en fin, es una opinión que se puede acumular a otras opiniones.

Con respecto a fiarnos o no de las inversiones en el PDI, mire, yo le voy a decir lo siguiente, yo en general soy una persona confiada y yo pienso que deberíamos ser todos cada día más confiados, y deberíamos de fiarnos de la cosas que pretende nuestro Gobierno, que pretende cualquier Gobierno, cualquier gestor público sea del signo que sea. Una cosa es fiarse y otra cosa es confiarse, entonces yo diría: "yo me fío, pero no me confío"; deberíamos fiarnos, otra cosa es que quienes tenemos la responsabilidad no nos confiemos y nos dejemos caer en una agradable confianza que, a veces, puede tener unos resultados que no sean completamente positivos. Yo creo que hay que fiarse de la buena voluntad de los gestores públicos, lo que hay que hacer es seguir trabajando para que esa voluntad, en un momento determinado, se convierta en un hecho.

Desde luego, el pacto Pujol-González dice usted que no es bueno, pues es una opinión, yo lo que le digo es que, en cualquiera de los casos, lo que no es bueno es que quizá tanto el Partido Popular como Izquierda Unida a nivel nacional pues les falte sentido de lo que es una política de Estado; pero, en fin,

estamos en democracia, la mata da lo que da, y con ella tenemos que convivir.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Señor Álvarez Gómez.

SR. ÁLVAREZ GÓMEZ:

Señor presidente, señoras y señores diputados:

Cuando en mi anterior intervención empezaba diciendo que en esta Cámara se había hablado muchas veces de los problemas de los ferrocarriles en la región, tenía razón en el hecho de que, efectivamente, el interés que hemos mostrado todos los grupos parlamentarios en el tema, se ha demostrado en esta tarde en las intervenciones que se han tenido sucesivamente.

Yo quiero agradecer al señor consejero su información que, como ha dicho muy bien el portavoz de Izquierda Unida, era la que hacía falta conocer por voz y en boca de un portavoz del Gobierno, puesto que todas las noticias que hemos tenido hasta ahora, por lo menos este diputado que habla, han sido siempre en base a las noticias de prensa. Se ha recordado aquí también que en el mes abril surgió la noticia de que se quitaba el tren correo, expreso Madrid-Cartagena; posteriormente en mayo. Todas estas noticias se han tenido a través de la prensa, y únicamente este informe que nos ha leído el consejero representa la opinión del Consejo de Gobierno y que, en definitiva, como se ha demostrado aquí esta tarde, es el reflejo de lo que opinamos todos los grupos parlamentarios y, en definitiva, también lo que representa, lo que piensa la región.

Pero dicho esto, yo quisiera preguntarle al señor consejero en qué momento de mi discurso he hecho referencia sobre que la derecha sea garante de nada ni de nadie; pero, puesto que lo ha mencionado, y yo antes no lo había mencionado, sí quiero decir que el partido que represento, partido de centro-liberal y progresista, es un partido que en todo momento va a defender los intereses de los ciudadanos en base a su formación, a su educación, a su corrección, a su honradez y a su trabajo. Eso es lo que quería decirle, porque no recuerdo, efectivamente, haber hablado en ningún momento de ser garante de nada.

Al portavoz de Izquierda Unida quiero decirle que, efectivamente, es cierto que los ferrocarriles, el correo concretamente Cartagena-Madrid representa algo muy importante para casi todos los ciudadanos murcianos que hemos tenido la ocasión de viajar sucesivamente en él. Que, además, también hemos recogido por ahí, en prensa, las noticias de los distintos directores generales o de planificación que han

venido por aquí y han dicho, han anunciado la supresión de este tren, y nos han dicho que ellos daban servicios pero no daban infraestructuras. Y nosotros creemos que, así como se ha adelantado perfectamente por el señor consejero que la Comunidad ha participado en el mantenimiento de un tren de alta velocidad, como el Intercity, el llamado ahora tren de la región murciana, pues no creo que haya que participar en más dinero, en más inversiones, ni de infraestructuras ni unidades de ferrocarriles, para que se consiga que no se suprima este tren.

Bueno, yo quería decir también que si se suprime... -estoy totalmente de acuerdo con el señor consejero que nosotros no tenemos, puesto que ya ayudamos al Intercity, por qué hacer más inversiones en Renfe; es Renfe la que tiene que hacer inversiones en estructuras y en servicios-. Pero además es que yo quiero decir que proteger este servicio como cualquier otro, porque, aunque las razones que da Renfe es de que hay pérdidas -por supuesto que hay pérdidas, yo lo he podido comprobar cuando he viajado, sucesivamente, tanto en el talgo como en el correo de Cartagena-Madrid, he podido comprobar cómo va muy vacío, hay pérdidas, por supuesto-, pero estas pérdidas habrá que mantenerlas de alguna forma por solidaridad, porque hay que tener en cuenta que si nosotros queremos elevar esta región, como queremos todos, aumentar la producción, disminuir el paro, aumentar el número de turistas y enriquecer esta región, habrá que hacerlo en base, no a lo que tenemos, que parece que es poco, por lo menos los usuarios de Renfe son pocos, habrá que hacerlo en base a lo que tenemos proyectado todos o que pensamos que debe ser el futuro de esta región. Y en esta región el futuro de la región pasa, efectivamente, por un tren de larga distancia, por un tren tipo correo, no sé si el horario es bueno, pero hay que tener también en cuenta que si estamos promocionando el turismo, ahora mismo, este verano, seguro que se están dando casos de turistas que están pidiendo embarcar el coche en un tren de larga distancia, para embarcarse ellos en el tren o por otro procedimiento, y tener el coche en un sitio determinado. Quiero decir con esto que, si estamos limitando y estamos poniendo puertas al campo, difícilmente vamos a salir de él.

Y, en definitiva, creo que la misión del Gobierno es, como se ha dicho y se ha expuesto muy bien por el señor consejero, potenciar todos los servicios...

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Se le está cumpliendo el tiempo, señor Álvarez Gómez.

SR. ÁLVAREZ GÓMEZ:

Termino, señor presidente.

Potenciar, como nos ha dicho el señor consejero, los servicios, y el cambio de horario lo puede hacer Renfe, pero lo que no puede hacer es terminar con este servicio tan prioritario para la región.

Muchas gracias.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Señor consejero.

SR. ORTIZ MOLINA (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el portavoz del Partido Popular lleva razón cuando dice que él en ningún momento en su intervención se ha referido a cuestiones de solidaridad y por eso yo no me refería a él, sino que era una consideración que hacía al portavoz de Izquierda Unida porque él sí se ha referido.

Desde luego, yo creo que, en definitiva, pudiéramos decir que estamos de acuerdo globalmente, aunque yo insisto -no en este caso, pienso que en muchísimos casos- que en política ni es bueno ni aconsejable el tomar posiciones definitivas sobre nada, yo creo que algo sí que debemos de tener claro, y es que las inversiones en materia de infraestructuras en Renfe es algo que no corresponde a la Comunidad Autónoma, que tendrá que hacerlas el organismo pertinente en su caso, que hay unos horizontes de inversiones de más de veintiséis mil millones para los próximos años y que, ahí está nuestra, yo diría, responsabilidad política, en el sentido de tratar de concretar eso y si es posible lograr algo que, en principio, entendemos que sería de justicia, y es que las inversiones dentro de la Región de Murcia estén en los primeros lugares, o formen parte de las principales prioridades del Ministerio, puesto que si comparamos nuestro trazado y nuestras propias inversiones en los últimos años con respecto a las de otras regiones, quizá es razonablemente objetivo el que las inversiones aquí se hagan cuanto antes.

Y con respecto a los servicios, yo creo que, efectivamente, estamos de acuerdo, insisto, globalmente, en la medida en que no solamente tenemos que procurar mantener el conjunto de los servicios -y el conjunto de los servicios no es una suma de un servicio, de otro servicio y de otro servicio-, porque pudiéramos cambiarlos todos de concepto, cambiar, incluso, horarios y condiciones y quizá pudiéramos de esa manera mejorar. En cualquiera de los casos, insisto, que globalmente se mejoren los servicios, sin perjuicio de que un tren salga a una hora y entre en Madrid a otra o sea al contrario; pues habrá que hacerlo en aquellos horarios donde comercialmente sea más interesante, y lo comercialmente más intere-

sante no es aquello que al final da un resultado en su cuenta de explotación de que se ha ganado dinero, sino de que cumple una función económica y social que está razonablemente ajustada al rendimiento económico que tiene eso. Y en ese sentido, de esa visión global de los servicios de Renfe en la región, es donde tenemos que ver en qué medida nosotros participamos.

Por eso, ni de entrada decimos ni que se va a poner más dinero ni que no. Desde luego, nuestra voluntad es lo mismo que en materia de inversiones, creemos que no es la Comunidad Autónoma quien en primer lugar tiene que aportar dinero para mantener los servicios, creemos que no, creemos que hay que hacer un esfuerzo para ajustar esos servicios y, lógicamente, pasa por inversiones en infraestructuras, pero pasa también por una política comercial distinta de Renfe. Y si dentro de ese conjunto hay que aportar también nuestra colaboración, pues tendremos que hacerlo, y eso habrá, en su momento, que determinarlo y ver hasta qué punto estamos dispuestos. Pero luego, siempre desde un compromiso global. No de decir: ahora vemos este tren y después vemos otro tren, y ya veremos mañana lo que pasa con otro. Eso no es posible, a mi juicio, sino que hay que hacer un planteamiento total de los servicios de Renfe en la región.

Luego, hay otra cosa que antes no la he dicho pero que es bueno que también la tengamos en consideración en los futuros debates que tengamos sobre este asunto, porque en materia de servicios de este tipo y de inversiones en infraestructuras, yo creo que nunca podemos decir: "ya hemos hecho el debate", sino que deberíamos terminar siempre los debates diciendo: "bueno, continuaremos hablando", porque, efectivamente, estos temas dan mucho que hablar, se prolongan mucho en el tiempo, insisto que desde el punto de vista económico de la inversión son muy importantes y que también están sujetos a permanente negociación, además, legítima, precisamente por los legítimos intereses que defendemos cada uno desde distintas regiones con respecto a lo que es un solo presupuesto, que es el presupuesto del Estado.

Decía que también habrá que tener en consideración una serie de limitaciones que la legalidad actual nos pone, hay una serie de reglamentación dentro de la Unión Europea que, lógicamente, condiciona este tipo de asuntos -y en gran medida- y, en ese sentido, quiero abrir una posibilidad nueva, que no quisiera que se convirtiera en un problema político en esta región innecesariamente, pero sí que es una posibilidad nueva, y es la consideración de cercanías de determinados servicios que creemos que también debemos plantearlo y debemos discutirlo con Renfe. Y, desde luego, si tuviéramos que llegar a la conveniencia de determinados servicios se considera-

ran, dentro de la reglamentación de la Unión Europea, como servicio público, pues también habrá que discutir eso. Pero, insisto, creo que son elementos de análisis y de discusión al conjunto de este asunto que creo que no deben convertirse en problema político, pero sí en elementos que permanentemente estemos utilizando no solamente en nuestros debates sino también en nuestras propias negociaciones como Consejo de Gobierno, con respecto a la empresa explotadora del servicio y con respecto al propio Gobierno de la nación.

Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

SR. PLANA PLANA (PRESIDENTE):

Procede el debate de la moción, perdón, de la Interpelación número 148, sobre gestiones realizadas, así como la falta de inversiones en la línea férrea Cartagena-Los Nietos, formulada por don Froilán Reina Velasco, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Para la exposición y defensa de la moción, tiene la palabra el señor Reina Velasco.

SR. REINA VELASCO:

Señor presidente:

El asunto de la prolongación del tren de vía estrecha Cartagena-Los Nietos es un asunto no viejo, es un asunto que ya está, digamos, muy debatido en esta Cámara y que, por tanto, no son nuevas cosas las que cabe decir al respecto.

Yo, por tanto, no voy a intentar ni hurgar en el pasado ni repetir argumentos -es de mal gusto ser reiterativo, de muy mal gusto, a veces no hay más remedio, pero en fin, en general, es de mal gusto serlo-. Sí voy a intentar, especialmente, cuando se produjo en el día de ayer un acontecimiento importante, cual fue la venida a Cartagena del presidente, o director, de los ferrocarriles de vía estrecha, señor Baranda; y, el señor Baranda, pues despejó alguna incógnita en su visita, pero no todas, no todas, porque añadió alguna otra y, consecuentemente, esta mañana cuando yo leía la prensa escrita -la otra no se puede leer, claro-, pues obviamente, decía: "vamos a enfocar la interpelación desde el punto de vista de seguir despejando incógnitas".

¿Qué despejaba ayer el señor Baranda?, señor presidente. Pues despejaba, ante todo, la duda del mantenimiento de la red de la línea, es decir, cuando se van a invertir mil millones en una nueva estación, se sobreentiende que está garantizado para el futuro que la línea se mantiene. ¡Chapó! Mire usted, estudiando. Ya tenemos una cuestión despejada, yo, por tanto, eso ya no se lo planteo a usted, porque es obvio, es obvia la respuesta que usted me va a dar.

Pero había más dudas, antes de que viniera el

señor Baranda ¿Cuáles?, si la línea era o no rentable, la línea hoy no es rentable, no es rentable, el estudio económico que la Comunidad encargó en tiempos del consejero Calvo determinó -ya hicimos aquí referencia, yo analicé, este diputado analizó, en su momento, con su antecesor, señor Blasco, aquel estudio y no voy a repetir, por tanto- que la rentabilidad de la línea iba en proporción con la prolongación de la misma. Consecuentemente, si la línea se prolonga es rentable -no es del todo rentable, señor consejero, no es del todo rentable, sinceramente, honestamente, como usted decía en su anterior intervención, es decir, usted tiene que decir la verdad, es que ésa es la honestidad de los políticos, decir la verdad, aunque la verdad no traiga votos, hay que decir la verdad, hay que crear opinión, bueno-. La línea no era rentable del todo. Lo que pasa es que sí es mucho más rentable si se prolonga que si no se prolonga. Y el estudio económico, yo quiero recordar -porque no me lo he revisado hoy- que cuando lo vi hace año y medio o dos años, pues decía que, más o menos, las pérdidas que se originaban a partir de la prolongación eran pérdidas pírricas, porque estábamos hablando en torno, quiero recordar, hágame usted caso, hágame usted caso, a los cien millones de pesetas, ciento y pico millones anuales, era una cantidad muy despreciable, y si no es así yo le pido disculpas, pero creo que es así. En cualquier caso es una cantidad despreciable, una cantidad muy pequeña. Y garantizar la prolongación hasta La Manga-Cabo de Palos con una pérdida de esa envergadura, pues, francamente, era algo que aconsejaba su prolongación.

Ahora dice el señor Baranda: "no, mire usted, Cabo de Palos-La Manga, no; aeropuerto". Ah, pues muy bien, muy bien. Ya lo decía el estudio, el estudio es muy bueno, el estudio de la Comunidad entonces era muy bueno; pero, entonces, no hablábamos de la prolongación porque nos parecía que ni el crecimiento de Los Alcázares, ni el crecimiento de El Algar, ni el crecimiento de San Javier, iba -desde el punto de vista demográfico, quiero decir- a ser espectacular. Si no había un crecimiento urbano y, consecuentemente, demográfico de esa zona del Mar Menor, plantearnos una inversión millonaria, mil millonaria, de varios miles de millones, para prolongar el Feve dirección Los Alcázares-San Javier, no parecía oportuno. Por eso nadie habló aquí, ni Gobierno, ni Izquierda Unida de esa dirección; pero parecía muy interesante, nunca dijimos no a eso; dijimos: "esto es muy interesante, queda ahí". Que hoy lo resucita el señor Baranda, ah, pues muy bien, bienvenido sea el lázaro este que resucita el señor Baranda, bienvenido sea.

¿Significa que hay recambios estratégicos en cuanto a que el supuesto crecimiento económico que esa zona puede tener, económico y, consecuentemente, demográfico-urbanístico aconseja que, unir al tema del aeropuerto que, hombre, subsidiariamente, parece

ser que esto significaría potenciar el aeropuerto? Pues, mire usted, ¡qué bien!. Se están dando pasos en la revitalización, teórica, teórica, de la Comarca de Cartagena, teórica, porque aquí nadie ha hablado de inversiones ya concretas del Feve en esa dirección, es una posibilidad, nos parece muy bien.

Ahora, ¿elegimos y optamos Los Alcázares-San Javier, sí, y suprimimos Cabo de Palos? Esto ya, mire usted, esto ya, me gustaría decir: "hombre, lo quiere usted todo". No, no es que lo quiera todo, ni mucho menos, no, no, no; es cuestión de evaluar. Y, yo, francamente, no me gusta improvisar, a mí no me gusta improvisar, ni siquiera en política, porque la improvisación es el arte de la no preparación, y está bien improvisar lo pequeño, pero, desde luego, lo grande no. Por tanto, no me encuentro, sinceramente, en condiciones de emitir un juicio y, decirle a usted, ahora mismo, señor presidente, señor consejero: "pues mire usted, cambiamos con Izquierda Unida la opción prolongación San Javier por la opción supresión Los Nietos-Cabo de Palos". ¿Por qué? Hombre, ¿por chauvinismo?, no. Si Cartagena es comarca más que ciudad, si Cartagena no puede ser ciudad, es comarca; y, en la medida en que Cartagena crece como comarca, crece como ciudad, en la medida en que Cartagena se consolida como comarca, se consolida como ciudad, eso está claro, eso, cualquier cicatero mental no lo entendería, pero cualquier persona inteligente lo entiende. Consecuentemente, la opción vamos a estudiarla.

Ahora, ¿estación intermodal? Eso es bueno también, se despeja urbanísticamente una zona congestionada, que se va a congestionar más cuando se inaugure la estación de autobuses de Cartagena. ¡A ver si ya se inaugura!, por cierto, ¡a ver si la agilizamos, eh!, que llevamos tres retrasos, señor consejero, pero tres retrasos gordos y, además, injustificados, y con costes añadidos, porque los retrasos implican más perras; si fueran retrasos temporales, pero es que son retrasos con costes económicos añadidos: el primero, de ochenta y tantos millones; el segundo, no me acuerdo de cuánto; por tanto, tome usted nota.

Bien, y tercera cuestión, que ésta sí que, mire usted, ésta es la más gorda. Cuando el señor Pérez Touriño compareció en las Cortes hace cuatro meses y medio, nos entró -como dicen en mi pueblo- la alferecía, porque dijo: "transferencia, ya; transferencia, ya". Mire usted, transferencia, no, señor Pérez Touriño, ¿por qué?, porque si usted nos da la transferencia con la dotación económica para estación, para mejorar el servicio y la red, para prolongar el ferrocarril donde decidamos,..., venga usted, ya lo recibimos. Ahora, transferencia ya, porque me quito el Feve de encima y no doy una perra, de ninguna de las maneras. Ya sé que ustedes dijeron que no, ya sé que ustedes dijeron que no; pero los políticos de su partido que gobiernan desde Madrid tienen una concepción no

de la globalización, a veces, no de la globalidad. No, no, no, de quitarse muertos de encima, de transferir no sé qué; no tienen conciencia del Estado de las autonomías, ¿es que no se dan cuenta de que no se puede asfixiar a las autonomías? Ésos sí que no tienen sentido de la globalización.

Por tanto, termino ya, señor presidente, diciendo que, bueno, despéjenos usted la duda de la transferencia; transferencia no, si no está dotada; bienvenida sea la estación, la modernización, los mil millones para el 95 y estudiemos, estudiemos las alternativas aeropuerto-Cabo de Palos y escojamos al final la mejor, no la menos mala, porque aquí, sin duda, sí que hay la mejor.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Reina.

El señor consejero de Política Territorial y Obras Públicas tiene el uso de la palabra para contestar al interpelante, por diez minutos.

SR. ORTIZ MOLINA (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Si se me permite, desde aquí mismo.

Desde luego, en materia de transferencia, de asumir la responsabilidad de la línea Feve, el señor diputado está en lo cierto. O sea, la posición del Consejo de Gobierno es, ya no que no, sino que, efectivamente, en alguna medida, es así. Sino que mientras no se hagan las inversiones que hay que hacer, no estamos dispuestos a estudiar si asumimos esa transferencia o no la asumimos. Pero, desde luego, se tienen que producir primero inversiones, no solamente en lo que es la instalación de infraestructuras, sino en lo que es la dotación de los propios equipos.

Desde luego, es importante, la reunión de ayer fue importante, se ha concretado, dentro de lo que es el Plan Especial de Cartagena, el que antes de final de año se van a hacer una serie de inversiones en mejora del propio trazado ferroviario y en mejora, también, de los apeaderos. Y también hay ahí un umbral de inversiones en materia de renovación de todos los automotores y complementarios, así como, también, en una nueva estación. Pero, desde luego, la inversión, en su conjunto, es importante, y yo creo que la concepción es acertada, en el sentido de que quede perfectamente comunicado, es algo que estaba pendiente de solución, pero que, prácticamente, en los últimos días se ha quedado bastante despejado lo que es la comunicación del nuevo puerto, o la nueva

concepción del puerto de Cartagena, con la estación de autobuses, también con la línea Feve, y también con la propia terminal de ferrocarril.

Yo creo que esa nueva concepción de relación, de interconexión, de intercomunicación de todos los sistemas de transporte, de cara a la ciudad de Cartagena y su comarca -yo creo que es un buen termino ese-, yo creo que es una orientación bastante acertada aunque, en su momento, lógicamente, se podrán formular matices.

Sobre el trazado, hombre, el estudio primero que elaboró la Comunidad Autónoma, usted conoce perfectamente que ni estaba previsto, ni se había hecho la inversión de la autovía a La Manga. Lógicamente, el que se haya hecho eso, pues condiciona muchísimo las conclusiones del mismo. Hay, posteriormente, otro estudio, y ahora se va a hacer uno nuevo. Yo creo que, quizá ya, este último debiera ser el definitivo, en el sentido de ponernos en posición y tener los suficientes elementos de juicio para tomar decisiones. Desde luego, la orientación de esa inversión que no es grande pero que sí es importante para nosotros y para lo que representa ese trazado ferroviario, pues, desde luego, habría que hacerlo con el máximo acierto y con la mayor proyección de futuro que sea posible. Y, desde luego, habrá que esperar a la conclusión de ese estudio para, efectivamente, con todo lujo de detalles y con absoluta tranquilidad -lo cual no quiere decir que haya que ser, necesariamente, lento, pero sí con mucha tranquilidad- tomar la decisión que sea más conveniente.

Pero, desde luego, lo que sí es incuestionable, y yo creo que la reunión de ayer despeja el problema fundamental que teníamos, es que no es posible hablar del futuro de ese servicio, dentro de lo que es competencia de Comunidad Autónoma, mientras no se efectúen las inversiones que hay que efectuar, que cuestan muchísimo dinero, y que creemos, ya no, que no estemos en condiciones de hacerla, sino que sería injusto que fuese la Comunidad Autónoma quien desembolsara ese dinero e hiciera esa inversión. Entonces, yo creo que ese asunto está bastante despejado -volviendo al debate anterior, debemos fiarnos de esa expectativa que, en definitiva, es un compromiso, yo creo que bastante serio; debemos de no confiarnos con respecto a la ejecución de la misma y estar atentos para que no solamente se invierta y se haga lo que hay que hacer, sino que se haga en un tiempo razonable, tal y como está previsto y, desde luego, posteriormente estaremos en disposición, y una vez que concluya el estudio, en todos dar nuestra opinión sobre cuál es el trazado definitivo que debiera tener en el supuesto, o ante la posibilidad, de realizar nuevas inversiones y que, efectivamente, exista una prolongación-. Pero digo en este tema, igual que en el anterior, pienso que es asunto sobre el que seguiremos hablando; en cualquiera de los casos, la situación de

ahora mismo la conocemos con absoluta transparencia, yo creo que lo que se viene actuando, compartimos que es una dirección correcta, y lo que tenemos que hacer, pues en una próxima ocasión, cuando llegue el momento, pues seguir concretando cosas que correspondan a ese momento preciso, que llegará en un futuro que no será demasiado lejano.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor consejero.

El interpelante va a hacer uso del turno de réplica. Cinco minutos, desde el escaño, señor Reina.

SR. REINA VELASCO:

Gracias, señor presidente.

Pero, no, ni cinco minutos.

Con muchísima brevedad, yo agradezco la claridad con que también este tema... y, sobre todo, las buenas, no intenciones -en política no son intenciones lo que juzgamos, en política se juzgan los hechos, y la expresión de esos hechos a través de las palabras, intenciones, no-. Por eso, yo en el término -y haciendo, también, referencia al debate anterior, que usted ha vuelto, en este momento, a sacar a relucir, los términos: confianza, fiar, confiar, le diré que, mire usted, yo, por principios, de quien conozco, a veces, de unos, me fío y me confío; de otros, no me fío y sí me confío; de otros, no me fío pero me confío; etcétera. De quien no conozco, lo tengo más difícil. Y, de doña Mercé Sala, por la experiencia de esta Región de Murcia, no me confío ni me fío, en absoluto, porque es que ha habido que rectificarla desde esta Comunidad, yo no sé si es por la manía que ella tiene de conducir trenes, hasta que Borrell le dijo: "mira, Mercé, de tren res de res, noia" (más o menos, como son los dos catalanes...).

Consecuentemente, señor presidente, aquí la cuestión está, efectivamente, en que ese estudio ha de hacerse, la inversión global es importante. Hombre, es que esta Comunidad, aparte de la justicia o injusticia, que es también importante, está la viabilidad o inviabilidad. Usted sabe muy bien, señor consejero, que recibir un ferrocarril de esas características, con esas perspectivas, significa que la prolongación no se hace, porque esta Comunidad en un plazo de diez años, por decir un plazo mediano, está incapacitada financieramente para abordar ese tipo de cuestiones, ¿debido a qué?, pues hombre, debido a los problemas que esta región tiene en este momento. Se han acumulado muchos problemas, que vienen de antaño y, consecuentemente, como hay que priorizar y hay que ejecutar bien, no se puede hipotecar el futuro de la Comunidad con cuestiones que nos las tiene que dar

resueltas el Estado central, y flaco servicio haríamos, como gestores políticos de esta Comunidad y como políticos políticos, es decir, no gestores, como políticos de esta Comunidad, si ustedes, que tantas veces les reivindicamos que reivindiquen o, por lo menos, que vendan mejor que otros lo bueno de aquí -que muchas veces esta cuestión no está en reivindicar más, sino en demostrar que lo nuestro es tan bueno como lo otro- y, por tanto, desde el convencimiento, y no desde el vencimiento, logramos mejor inversión, pues que, en este caso concreto, recibiéramos hipotecas e hiciéramos el camino al contrario, es decir, no solamente se reivindica, no se reivindica, perdón, lo conveniente, necesario y justo, sino que recibimos, por tanto, unas dotaciones de servicios y de infraestructuras sin la conveniente dotación económica. Pues, mire usted, esto sí que sería hacer aquello que dicen en el pueblo, una cosa que yo no voy a decir, esto sería hacer una cosa muy gorda que luego es muy pequeña, es decir, no puede ser, de ninguna manera y, consecuentemente, compartimos ese criterio y, en esa línea, de verdad, de verdad, que esperamos y confiamos que se siga gestionando desde la Consejería de Política Territorial.

Muchas gracias, señor consejero. Muchas gracias, señor presidente.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Reina.
Señor consejero.

SR. ORTIZ MOLINA (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Simplemente mostrar mi satisfacción coyuntural, insisto, porque de estos temas hay que seguir hablando, de que el diputado de Izquierda Unida coincida con nuestro análisis de la situación y con nuestros criterios con respecto a actuaciones futuras.

En cualquiera de los casos, lo que yo no creo que sea conveniente, de cara a ningún tipo de gestión política, ni de negociación con ningún organismo, es personalizar, lo digo, porque al final es verdad que las decisiones últimas de las cosas tampoco dependen, casi nunca, exclusivamente de una persona. Yo creo que estos asuntos hay que pelearlos y hay que pelearlos institucionalmente, aunque luego, las conversaciones concretas se producen, sin lugar a dudas, entre personas. Pero, en fin, yo insisto en que, tenemos que fiarnos cuando hablamos del PDI en materia de inversiones -en materia ferroviaria, en este caso-, que tenemos que fiarnos también de la conversación que mantuvimos ayer, y que lo que tenemos que hacer es no confiarnos y seguir peleando, y creo que ahí es donde está el camino correcto a seguir.

Muchas gracias.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señorías, debatimos la Interpelación número 144, sobre actuaciones frente a los nuevos recortes de la plantilla de la empresa nacional Bazán de Cartagena, formulada por don Froilán Reina Velasco, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El interpellante dispone de diez minutos para el desarrollo de la misma.

SR. REINA VELASCO:

Señor presidente, señorías:

Todos ustedes, señorías, saben perfectamente que, para Cartagena, decir Bazán es decir parte de su historia, y decir Bazán es decir parte importantísima de su economía, y decir Bazán es decir parte importantísima de su futuro, y decir Bazán es decir parte de la seña de identidad de Cartagena.

Y de Bazán hemos hablado muchas veces en esta Asamblea, pero, a pesar de las muchas veces, nunca, nunca, nunca, hemos despejado una gran incógnita, la incógnita del futuro a medio-largo plazo de Bazán. Siempre hemos hablado de qué pasa con Bazán cuando disminuyen los presupuestos de Defensa, siempre discutimos y hablamos de Bazán cuando no llega la partida presupuestaria conveniente para tal o cual cosa concreta a realizarla, que estaba prevista y, por tanto, concluirla. Siempre hemos hablado de Bazán cuando se ha producido el primero, el segundo, el tercero, el cuarto, el quinto expediente de regulación de empleo. Siempre hemos hablado de Bazán, de la coyuntura de Bazán.

Nunca hemos podido despejar, a pesar de los muchos intentos que hemos hecho desde Izquierda Unida, de los muchos, de los varios y muchos intentos que hemos hecho desde Izquierda Unida, de que el Gobierno regional defina su posición y, por ende, defina la posición del INI y del Ministerio de Industria y del de Defensa, en cuanto a cuál ha de ser el futuro de la empresa nacional Bazán.

Porque Bazán, como hemos dicho siempre, tiene un futuro posible, viable, asegurable, siempre y cuando que, siguiendo la filosofía compartida de que deben seguir disminuyendo los presupuestos generales dedicados a Defensa, Bazán debe encaminarse cada día más hacia el sector civil. Y que Bazán, con grandes profesionales, con gran experiencia, con un futuro prometedor, con una historia entrañable, está preparada para hacer de todo; baste citar, señor presidente, dos ejemplos extremos: desde el buque Hespérides, que hoy está en la Antártida -y que fue avalado por todo el mundo como un ejemplo de precisión tecnológica, como un ejemplo de construc-

ción futurista, como un ejemplo de buen hacer, de la construcción naval-, hasta la jamonera que, para una empresa murciana, realizó Bazán en diciembre del año 91. Fijese usted qué dos extremos.

Pues, mire usted, en esa banda tan extremosa está el futuro de Bazán, compartiendo también aquella parte alícuota que, dentro de los presupuestos de Defensa, le encargue ese Ministerio. Pero es más, la cláusula que desde el año 43/44, más o menos, por ahí anda -y si no es 43/44, será 44/45-, arranca y vincula a Bazán con Defensa, de tal suerte que Defensa es -aunque luego no se cumpla- el único cliente de Bazán, hipoteca, más que hipoteca, cercena, encorseta el futuro, incluso la realidad coyuntural de la propia Bazán.

Desde esas dos ideas o desde esa triple dimensión: futuro que existe, futuro demostrado ya, hoy día, por una experiencia tecnológica materializada en cosas concretas; un contrato-vinculación con Defensa que debe desaparecer, aun que los acuerdos con la, hoy, Unión Europea, hayan puesto, todavía, una guillotina mayor, o más que una guillotina, hayan puesto, digamos, una cadena, hayan puesto, digamos, una atadura mayor a esa cláusula, un dogal -sí, muy bien-, del año cuarenta y tantos.

Consecuentemente, eso tampoco, el dogal, tampoco es, hoy día, una cuestión insalvable, porque el perro, que no es el caso, pudiera, digamos, perder peso, pudiera hacer otro tipo de cuestiones, otro tipo de formulaciones, de trabajos, de tareas y, consecuentemente, acomodarse a la nueva realidad, y si eso es negociable -porque en política, muchísimas cosas son negociables, y estamos hablando de política, de la de aquí, Comunidad, de la del Estado central, y de la de Europa-, consecuentemente, el dogal es un dogal que se le puede fácilmente quitar, en este caso.

Bien, ¿por qué presentamos la interpelación? Pues la presentamos porque hubo una noticia tremendamente alarmante el día 8 de marzo, y es que al Comité Intercentros -el que, como usted sabe, señor consejero, regula las relaciones laborales y las condiciones de trabajo y los pedidos..., en fin, las relaciones en general- de las tres factorías del país, con el propio INI, se le presenta una propuesta de expediente de regulación de empleo que determina que entre abril del 94 a abril del 95 a Cartagena le afectan 1.200 trabajadores, lo cual va a suponer que, si eso se cumple, pues al final, como algunos están en el quinto expediente de regulación, va a ir gente a la calle. Pero, es más, aquello se solventa como se solventa, no vamos a hacer historia, no hay tiempo. Viene después la otra noticia de que va a haber, pues entonces, un apretar, todavía, mucho más, un adelgazamiento mayor de la plantilla.

La fábrica de motores está estable, está estable por mucho tiempo parece ser, 560 trabajadores que tienen garantizado el futuro, pero no la factoría.

Cuando hablamos de Bazán, siempre hablamos de la factoría, no de la fábrica de motores y, por tanto, los 1.200 trabajadores de la factoría siguen pendientes del futuro mediato, no del inmediato.

Anteayer se producía la desregulación de un sector, de un segmento de trabajadores, de cara al famoso programa de cazaminas. Muy bien, eso formaba parte de la negociación del expediente que se hace en abril del 94 para intentar que, en el tramo de ese año 94/95, abril a abril, si es posible se vaya intentando desregular todo lo que se pueda, para que afecte a la mayor cantidad de gente posible, a la menor, digo, cantidad de gente posible y, por tanto, no tengan, muchos de ellos, que es su último expediente, la posibilidad de un despido inminente. Muy bien, eso está pactado, se está cumpliendo. Estupendamente. Son serios unos y otros, en el convenio que firman y en el expediente que, al final, negocian. Muy bien.

Pero lo otro, pues seguimos ahí, y entretanto que está el expediente en marcha y se va produciendo la desregulación o no desregulación, nos cuelan la noticia, la información de que puede producirse un adelgazamiento de la plantilla; y, claro, nos erizamos. Ya sabe usted lo que Bazán es para Cartagena, lo he dicho antes.

Y cuando aquí, el día 3 de febrero del año 92, hubo el conflicto en la ciudad por la torpeza de tanta gente, y la ciudad respondió como respondió, tan bien y tan serenamente y tan sensatamente, y de aquí se consiguió sacar de esta Asamblea, se forzó a los políticos para que sacáramos el famoso Plan de Reactivación, con la sensatez de la ciudad de Cartagena, el buque insignia de todo aquello fue Bazán, con Portman Golf, con Peñarroya, con Fertilizantes, con Camisa, con todo lo demás, pero, Bazán, eh, Bazán por encima de todo. Cuando Bazán se levanta en Cartagena, se levanta Bazán. Y hay que vivir en Cartagena para saber lo que significa que Bazán sale a la calle, porque, mire usted, señor consejero, aquí hay conciencia obrera...

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor Reina, su tiempo está concluyendo.

SR. REINA VELASCO:

Yo termino en seguida, señor presidente.

Aquí, aquí, en un minuto que me queda...

Gracias, señor presidente, termino en seguida, de inmediato.

Aquí hay una historia de movimiento obrero consolidado a través del tiempo. Otros lugares de la región han ido aprendiendo de Cartagena lo que, en términos clásicos, se denominaba, antaño, la lucha de clases, hoy ya no existe la lucha de clases tan viru-

lenta, afortunadamente. Aquí se ha forjado un trabajador muy formado, que cuando se sienta a negociar sabe lo que dice, dónde va, lo que quiere, lo que pretende, tiene estrategia, tiene táctica, negocia -¡ay como negocia!-, y da gusto esa forja de hombres trabajadores, formados, da gusto tratarse con ellos. Ésos rezuman formación obrera de la más profunda...

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Concluya, señor Reina.

SR. REINA VELASCO:

... de la más destilada. Pues bien, éstos son los que tienen, en este momento, su futuro en entredicho, algunos de éstos; por aquella noticia.

Y queremos que usted y su Gobierno también nos tranquilicen, y nos diga: "mire usted, vamos, por fin, a hablar de la estructura, no de la coyuntura; vamos, por fin, a hablar del Bazán del futuro y no de los cazaminas; del Bazán civil -conjuntamente con el militar-. Y, vamos a despejar estas incógnitas que, otoño tras otoño, invierno tras invierno, primavera tras primavera, tenemos, cual espada de Damocles, en esta ciudad de Cartagena".

Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Reina.

Para contestar al interpelante, el señor consejero de Fomento y Trabajo dispone de un turno de diez minutos.

SR. REQUENA RODRÍGUEZ (CONSEJERO DE FOMENTO Y TRABAJO):

Señor presidente, señorías:

La verdad, señoría, que usted, entiendo, que ha actualizado una interpelación formulada en mayo o en abril exactamente, y, por consiguiente, el tiempo ya ha dado algunas respuestas, concretamente al texto de la interpelación.

Yo le escuchaba, con mucho agrado, algunas de las definiciones que hacía, y hablaba de que la improvisación es el arte de la no preparación, pero que, de alguna manera, uno está obligado a improvisar, sobre todo, cuando, digamos, se actualice y, por consiguiente, el texto sobre el que se basa la intervención no es el presentado.

De todas maneras, algo permanece, tanto en el texto como en su intervención, aunque no lo haya explicitado, y, digamos, que utilizando algo que ha formulado mi compañero de partido y Gobierno, el

consejero de Política Territorial, le tendría que decir que, a estos efectos, es necesario fiarse pero no confiarse, aunque, después de la aclaración que ha hecho su señoría, con esas combinaciones con repetición de dos en dos, me quedaría exclusivamente con la primera, y no con ninguna más.

Y digo esto porque, difícilmente, yo puedo dar contestación a algo estructural y no a algo coyuntural, y esto no es quitar responsabilidad de en medio, porque, obviamente, la preocupación se tendrá que compartir y, desde luego, los elementos de gestión que hay que poner en juego, aunque sea una empresa estatal y que no tenga que ver con la región, obviamente sí que incide en la región. Pero, obviamente también, en muchas de las respuestas tiene que ser en base a consecuencias que se toman o decisiones que se toman en otro lugar, y que yo tengo que transmitir. Y digo esto porque, además de lo que su señoría ha planteado, yo, incluso, voy a reactualizar algo, también, por alguna de las, quizás, no se debido a qué, pero, intranquilidades que se han generado estos días, vamos, concretamente, ayer o anteayer, y que van en ese sentido.

Yo le diría a su señoría que, quizá, una de las decisiones más acertadas que se han tomado en el caso de Bazán -y que forman parte de lo que creo que es un planteamiento serio y riguroso, en general para las empresas, y para ésta también- es asegurar, de alguna manera, el futuro, contribuir a que dentro de su esquema productivo se adapte a algo que tiene que ser necesariamente competitivo, y no podemos hablar en otros términos, en un mercado civil, por entendernos. Evidentemente que, cuando se formulan las modificaciones, digamos, del planteamiento de Defensa, que se traducen, también, en que anualmente, y no debemos de pasar de puntillas, tampoco, sobre este tema; puntualmente se discuten los presupuestos de Defensa, y hay una cierta alegría, concretamente, en el año 91, hay una reducción de cien mil millones que, con una determinada óptica, es motivo de alegría; con otra determinada óptica, las consecuencias también se notan, incluso, en los centros productivos. Y quiere decir que, de alguna forma, entendido como empresa, tendrá que conseguir un cierto equilibrio, que no es nada fácil. Desde el mercado de Defensa, y con esto no estoy tratando de exculpar ningún planteamiento, pero hay que aceptar que, desde un planteamiento exclusivamente de Defensa, al mundo civil, hay algunas cosas que no casan, hay algunas cosas que no casan -y no quiero hacer referencias, concretamente, desde hace un año, a una situación que se pudo dar, que tampoco es como se presentó-, pero, lo cierto y verdad es que tiene dificultades de entrar en el mundo civil.

Y por esto señalo que el apoyo financiero, pero, por encima del financiero, conceptual de la Comunidad Autónoma a todo lo que supone, relacionado con

el cazaminas que, de alguna manera, efectivamente, estoy con usted, hay una parte asegurada, y tendremos que aceptar, y tendremos que fiarnos, en ese sentido, de que se van a cumplir los acuerdos, entre otras cosas, porque estamos en condiciones de exigir, puesto que nuestra parte la estamos cumpliendo, rigurosamente y puntualmente.

Pero digo, que esa acomodación al mercado civil es complicada, es complicada. ¿Y qué se puede hacer desde la Administración regional? Obviamente, insistir en ese sentido. Desde luego, lo que no se puede plantear es que, de alguna manera, se cree un departamento comercial, al margen de lo que es la propia estructura de Bazán, que sea el que permita rápidamente incorporarse a ese mercado, eso no se puede hacer; lo que sí se puede hacer son mecanismos que incentiven cosas por el estilo. Y digo esto, porque no lo resaltamos suficientemente y, probablemente, incluso, desde la propia Administración, lo que ha significado el acuerdo para que se puedan construir los cazaminas y la incidencia que eso tiene sobre Bazán.

Y eso es un acuerdo de futuro, y eso es un acuerdo que tiene que significar posibilidades de competir en un mundo que tiene complicado Bazán, estructuralmente. Y, fíjese que, incluso, digo esto, cuando otras de las cosas a resaltar, de la propia diversificación de Bazán, es su actuación dentro del campo de la cogeneración.

Y, mire usted, incluso, planteando otro tipo de problemas, puesto que en lo que es experto Bazán es en motores cuyo combustible no es precisamente el gas, y no quiero entrar en otro debate, que sería bastante más favorable para los intereses de esta región. Pero es una diversificación que acepto, incluso, vamos, creo razonable, pero, incluso más razonable es que sean convertibles de manera que, en su momento, cuando haya otras necesidades, lo podamos aprovechar. Pero, en cualquier caso, es un ejemplo de actuaciones -usted ha citado, además, dos extremos, que me parecen muy acertados, de dónde se está moviendo-. Ahora, no obstante, yo considero que muchas de las cosas hay que hacerlas gradualmente.

Fíjese, si tuviera que elegir, en ese camino que creo que es complicado, no vendría nada mal que los presupuestos de Defensa hubieran tenido una cierta gradualidad que hubiera asegurado el paso de un tipo de producción a otro. Y esas son las dificultades que, de alguna manera, sufre Bazán.

Y claro, en cualquier caso, para la empresa en su conjunto, pues creo que será motivo de satisfacción el que sepamos que los contratos que tiene ahora mismo fijados la empresa, el 50% de las horas de trabajo están aquí en Cartagena. Podría no querer decir eso nada, porque las dificultades que puede tener a nivel de conjunto podrían suponer que el 50% de esa contratación no signifique nada. Pero sabe usted, y

comparte conmigo, que sí es importante lo que, ahora mismo, hay asegurado.

Bien, se trata, por un lado, teniendo eso seguro de fondo -que creo que es una tranquilidad importante-, el que, de alguna manera, la propia diversificación o los trabajos relacionados con Defensa, tipo carena del S-64, del S-72, entre otras cosas, se fueran contratan-do de manera que, permita, por un lado, que esa regulación, que también creo que debemos decir, que ha sido, como mínimo, habría que calificarla de creativa, la última que han tenido, como mínimo de creativa y, en cualquier caso, razonablemente, llevada a cabo de forma que la repercusión está repartida convenientemente, digamos, en su conjunto. En su momento se calificó como tal y no tengo ninguna dificultad en señalarlo aquí, porque creo que puede ser ejemplo para otras regulaciones que se efectúen tanto en empresas públicas como privadas.

Bien, el Consejo de Ministros posterior a la presentación de la interpelación, digamos, en medio entre mayo y ahora, acuerda la construcción de la carena del S-72. Yo lo que tengo que decir al respecto, y por eso le decía que trataba de actualizar un poco la situación que estos días, quizás, se ha generado, no sé debido a qué, a alguna inquietud, pero que he tratado, por lo menos, de contrastar, visitando, en primer lugar, la propia empresa, en la persona del secretario general, que era quien había, hablando con el secretario de Estado de Defensa que, a su vez, habló con el jefe del Estado Mayor de la Armada, para concluir que no hay ninguna dificultad en que eso se lleve adelante, que no hay ninguna dificultad, y que, quizá, la inquietud ha venido derivada de que se habían adelantado con trabajos, antes de que el encargo, formalmente, se hubiera hecho; pero que no hay ninguna dificultad en llevarla a cabo.

Me interesa señalar esto porque entiendo que es lo que ha pasado, y son traslados, informaciones y compromisos orales que se han mantenido conmigo.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor consejero, su tiempo está concluyendo.

SR. REQUENA RODRÍGUEZ (CONSEJERO DE FOMENTO Y TRABAJO):

Gracias, señor presidente.

Diría, por consiguiente, que, por una parte, démosle la importancia que tiene el hecho de que, con ese aporte financiero, la empresa está en condiciones, no sólo de abordar el tema de los cazaminas, sino de diversificar convenientemente para algo que, en el mercado civil, tiene interés, y ése es un punto importante de partida, que asegura que, de alguna forma, se pueda iniciar lo que hay que complementar, por una

parte, con los presupuestos de Defensa y, por otra, evidentemente, como acciones como las que ayer nos citaba la prensa, pues, de nuevos contratos que permitan el mantenimiento, la desregulación de parte de la plantilla, al menos, temporalmente.

Gracias, señor presidente.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor consejero.

El interpelante dispone de cinco minutos para un turno de réplica.

SR. REINA VELASCO:

Señor presidente:

Bien, voy a intentar, en esta rápida intervención, fijar, también, algunas de las posiciones..., la posición de Izquierda Unida, matizadamente, en cuanto a la respuesta que usted nos ha facilitado, señor consejero.

En principio, es verdad que las inversiones de los Presupuestos Generales del Estado, de una forma brusca, suponen alegría en un sentido y, supone, por otra parte, temor en otro, en la medida en que puede desguarnecer la cobertura de la tranquilidad o seguridad que hubiere para ciertos sectores tradicionalmente cubiertos, en cuanto a empleo de futuro.

Y usted decía, más tarde: "me hubiera gustado más gradualismo". A mí no, a Izquierda Unida no. Ahí se hizo bien, ahí se hizo muy bien, es de las cosas que nunca nos duelen prendas en reconocerle al felipismo. Ahí, lo hizo bien. La política de asentar el poder civil sobre el poder militar, y disminuir el presupuesto de Defensa, es de las cosas bien hechas en este país, de las cosas muy bien hechas. Porque, desde la concepción de los ejércitos profesionales, y de este tipo de cuestiones, y de su modernización, etcétera, etcétera, había que tomar medidas valientes, y se fueron adoptando con sensatez y valentía.

Y, simplemente, gasto medio minuto en decirle que, para este socialista, una de las satisfacciones, de las mayores que ha recibido, en los años de gobierno felipista fue, cuando el señor González, el día 8 de diciembre del año 82, visitó la División Acorazada Brunete, y ese día, cuando el 27 de octubre, el día antes de la elecciones, aún se oía en este país a golpismo, el 27 hubo rumores de golpismo en este país -interesados, claro, cómo no-, cómo mes y medio más tarde, el poder civil llega al corazón del golpismo, donde se había fraguado el 23 de febrero. ¡Qué cosa más bonita!. Pero qué pocos ejemplos hubo después, en otras cuestiones de la gestión felipista. En fin...

¿Gradualismo? Si el PSOE fue siempre gradualista, desde sus más puros orígenes, lo que pasa es que tornó el gradualismo por la imprecisión, el gradualis-

mo lo tornó en la descomposición ideológica, y dejó de ser gradualista para convertirse en esa cosa híbrida, de gestión híbrida...

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor Reina, lleva usted dos terceras partes de su tiempo y, todavía, no ha entrado en la cuestión. Así que le ruego, por favor, que entre en la misma.

SR. REINA VELASCO:

Claro, sí, sí, voy a entrar ya.

Es difícil que Bazán compita en el mercado civil, claro que lo es, porque es un mercado muy copado. Porque hoy día la industria civil, las navieras, han copado, prácticamente, lo nacional y lo internacional, y somos conscientes de ello. Lo que pasa es que la diversificación de Bazán es tan amplia que, le pasa, no es que le pasa, perdón, iba a decir algo incorrecto, iba a decir que le pasa como a Santa Bárbara, no, no, lo tiene mucho mejor que Santa Bárbara, porque en esos dos extremos que yo, a usted, le he citado antes del Hespérides y las jamoneras, caben tantas cosas que el tiempo me impide decirle a usted algunas, pero mire usted, dos sí que le voy a decir, por lo menos: desde patrulleras para la lucha antidroga, por ejemplo, hasta los buques oceanográficos que han de seguir recorriendo los fondos oceanográficos de nuestras y otras latitudes.

Consecuentemente, ahí, "ancha es Castilla", que diría el clásico, señor consejero. Otro día hablaremos de las mil..., es cuestión de imaginación, eh, es cuestión, como en tantas cosas, es cuestión de imaginación. Imaginación al poder, que decían los del 68, que es verdad, que es verdad, que, en la utopía, en lo posible. ¡Qué bonito hacer posible la utopía!.

50% de las horas en Cartagena; sí, claro que sí, señor consejero, ¿y sabe usted por qué?, porque a veces tenemos que sacar aquello de Miguel Hernández, de "murcianos de dinamita", hay que sacarlo, hay que sacarlo y hay que sacarlo con la mente fría, "murcianos de dinamita con la mente fría", no con la mente acalorada, porque consecuentemente ya está bien de agravios comparativos en lo que aquí se ha llamado, en ocasiones, por otro portavoz, "la tonta del bote", y parece que, en algunas cosas, dejamos de ser tonta del bote -en otras, no, eh; en otras, no-. Estos días, y no hago referencia a ello, estamos siendo la supertonta del bote...

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor Reina, su tiempo ha concluido.

SR. REINA VELASCO:

Y yo concluyo también, diciéndole que, como antes decía el señor consejero de Política Territorial, del tema de Bazán, señorías, seguiremos hablando.

Muchas gracias, señores diputados. Muchas gracias, señor presidente.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Reina.

El señor consejero de Fomento y Trabajo tiene el uso de la palabra para contestar, en un turno de dúplica, al interpelante, por cinco minutos.

SR. REQUENA RODRÍGUEZ (CONSEJERO DE FOMENTO Y TRABAJO):

Gracias, señor presidente.

Muy brevemente.

Evidentemente que comparto el planteamiento de fondo que cita su señoría, acerca del tema de Defensa. No creo que se puedan desprender de mis palabras nada que vaya fuera de lo que pueda ser la contratación, por la parte de Defensa, de determinadas unidades. Eso es lo que he dicho, que tiene ciertas dificultades, que comprendo, pero que no comparto necesariamente que tiene que conseguir un equilibrio entre las factorías, obviamente tengo que defender la de Cartagena y su potencialidad; pero, punto y final. Nada más se puede desprender de mi intervención.

Y yo lo único que le señalaba a su señoría es que veo eso como un enfoque bastante más adecuado a las necesidades que puede tener una industria de este tipo, que tiene que acomodarse al mercado civil, que sigo diciéndole a su señoría que no es tan fácil, que es bastante más simple el decirlo que el hacerlo, y que, en esas dificultades, lo único que pedía es que valoremos qué significan las unidades y que Bazán pueda trabajar con materiales plásticos, que es lo que le da entrada, justamente, en ese mercado. Y de ahí tiene que salir, y ahí entiendo que estructuralmente el cambio de Bazán, y de ahí tiene que venir la competitividad.

Y, obviamente, una costumbre, digamos, que habrá que introducir en todas las empresas públicas, que no están acostumbradas a competir así, entre otras cosas, porque han tenido un cliente sólo, que ha sido la propia Defensa, y nunca se han planteado comercialmente la cuestión. Y eso es toda una cultura, que no solamente en esta empresa, sino que en otras se está revelando importante. Y que hay que solucionar, y eso no se hace simplemente con tomar la decisión de que trabaje en el mercado civil, tiene que adecuarse internamente, desde cualquier fabricación de pieza hasta la salida en el departamento comercial -cosa que

no necesariamente tienen-. Y, simplemente, señalaba que ésas son las dificultades que estructuralmente, entiendo, que todas las industrias de tipo militar están teniendo.

Y, en ese sentido, y no en otro, es en el que habría que entender que nada mal nos vendría una ayuda presupuestaria por parte del Ministerio de Defensa, evidentemente con el firme propósito de que, en ese proceso de adecuación, vaya progresivamente cambiando el uso de sus unidades productivas. No más que eso, señor Reina.

Muchas gracias.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor consejero.

Señorías, debatimos la Interpelación número 147, sobre instalación de un escáner en el hospital Rafael Méndez, de Lorca, formulada por don Ginés Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida.

El interpelante dispone de diez minutos para la defensa de la misma.

SR. CARREÑO CARLOS:

Gracias, señor presidente.

Señorías:

Son varias las iniciativas que en esta Cámara se han debatido sobre el hospital Rafael Méndez, de Lorca. En todas las intervenciones, y he estado repasando el Diario de Sesiones, la primera de ellas data del año 86, cuando todavía el hospital estaba en construcción y, lógicamente, no estaba puesto en servicio.

La mayor parte de las iniciativas, señorías, la mayor parte han sido en torno a la creación, en este centro hospitalario, de una unidad de cuidados intensivos, una UCI, cuestión que todavía está pendiente en la actualidad, y que, al parecer, desde la Administración sanitaria, desde el Insalud, parece ser que se está empezando a estudiar en serio la creación de una UCI, con todo lo que representa, con todo lo que representa un servicio de estas características. En la actualidad, se está funcionando a nivel de una unidad de reanimación, con la incorporación de un especialista y con un intensivista, y que hace una función mixta, que dista mucho de hacer el servicio que puede representar una unidad de cuidados intensivos.

Pero, dejando al margen este tema que, quizás, es el más importante, esta carencia que, quizás, es la más importante que en estos momentos tiene el hospital Rafael Méndez, de Lorca, que, dicho sea de paso, hay que decir que es un centro hospitalario de gran prestigio, con unos excelentes profesionales -aprovechar, también, para decir que tenemos la suerte

de tener, entre estos excelentes profesionales, dos compañeros en la Cámara, que trabajan como especialistas en este centro hospitalario-. El Rafael Méndez, efectivamente, es uno de los centros más prestigiosos que hay en la Región de Murcia, desde el punto de vista de atención especializada, de atención hospitalaria. Pero tiene una segunda carencia, en importancia, y es, concretamente, la falta de un escáner, un escáner que, como sus señorías saben, es uno de los instrumentos fundamentales, necesarios en la moderna medicina, para diagnosticar cualquier tipo de lesión que pueda tener el cuerpo humano, es fundamental. No se concibe un tipo de atención hospitalaria moderna, acorde con los tiempos actuales, sin la utilización de un escáner.

Fue hace año y medio, concretamente el 21 de diciembre, cuando se aprobaba, por este Pleno, una moción del grupo parlamentario de Izquierda Unida, donde se aprobaba por unanimidad de todos los grupos, y donde se solicitaba a la Consejería de Sanidad, para que iniciara los trámites ante la Dirección Territorial del Insalud, que es el órgano administrativo encargado y con competencias plenas para dotar los centros hospitalarios, dependientes del Insalud, de una unidad de tomografía axial computerizada, de una unidad, de un TAC, un escáner, que diera solución a este grave déficit que tiene el área de salud número 3, de Lorca. Esta moción se aprobó por unanimidad y, señorías, nos consta al grupo parlamentario de Izquierda Unida que el señor consejero de Sanidad ha hecho esfuerzos ante el Insalud, para que se diera cumplimiento a la moción que aquí se aprobó. Ha sido una constante de nuestro consejero el intentar que el Insalud respondiera a esta demanda que se aprobó por unanimidad en este Pleno, señorías.

El área de salud número tres, de Lorca, se ha descrito varias veces en esta Asamblea, da cobertura a una zona que tiene 2.360 kilómetros cuadrados, concretamente, el término de Lorca, como sus señorías saben, es el más amplio, el más grande de España, y cubre siete zonas de salud, hay pedanías que distan 50 y 60 kilómetros de este centro hospitalario, y da cobertura a poblaciones tan importantes como Águilas, que supera los veinticuatro mil habitantes; Totana, que supera los veinte mil habitantes; Puerto Lumbreras, Aledo y, cómo no, la ciudad de Lorca, cabecera de comarca del valle del Guadalentín. Son, aproximadamente, entre ciento treinta y ciento cincuenta mil usuarios los que dependen directamente de la cobertura hospitalaria del hospital Rafael Méndez.

¿Por qué consideramos, desde Izquierda Unida, que es fundamental la dotación de un equipo de UCI para este hospital? Aparte de las razones ya suficientemente explicadas en otras intervenciones, repito, y cuando se aprobó la moción que he mencionado hace unos instantes, porque, en estos momentos, la dotación de este tipo de equipamientos sanitarios en

nuestra región es deficitaria. Y aunque en estos momentos no hay grandes listas de espera -como hace dos años, que había aproximadamente unos tres mil murcianos esperando para poderse realizar una prueba de diagnóstico tan importante, para poder detectar los problemas que podían tener estos ciudadanos-, a pesar de que las listas de espera han disminuido, porque se han puesto a pleno rendimiento y se han concertado equipos con clínicas privadas, a pesar de eso, consideramos que es fundamental que en el valle del Guadalentín, que en el hospital que cubre el valle del Guadalentín, el Rafael Méndez, tenga un servicio de estas características. Hay que evitar, a toda costa, que los ciudadanos de aquella zona tengan que perder tiempo, dinero, recursos, viajando a Murcia, para poderse realizar estas pruebas. Hay que llevarlo a la cabecera de comarca, señorías.

Por lo tanto, desde Izquierda Unida, queremos conocer directamente del señor consejero, que ha estado, repito, haciendo, esforzándose por conseguir del Insalud estos equipamientos, queremos conocer directamente cómo está la situación y cuál es el tiempo que considera el señor consejero que falta para que el Insalud haga este equipamiento.

Porque, señorías, yo soy tremendamente confiado en las gestiones que está realizando el señor consejero, sinceramente, señor Guirao, confío plenamente en sus gestiones, pero los ciudadanos del Guadalentín, de alguna forma, cuando nos abordan a los diputados de la zona, que qué pasa que se aprueban determinadas iniciativas en la Cámara y que pasa un año y medio y que no se han llevado a la práctica, nos vemos en la tesitura de tener que contestar teniendo información. Y, por lo tanto, señor consejero, no nos vale la información que nos llega exclusivamente de los medios de comunicación, porque en los últimos días hemos leído declaraciones de usted, señor consejero, declaraciones del director territorial del Insalud, de que se están ya haciendo las gestiones, incluso, la contratación a las empresas proveedoras de este tipo de equipamiento, para instalar el escáner. Pero yo creo que eso no es suficiente, yo creo que tenemos que ser serios, y que a la hora de informar los diputados de la zona del Guadalentín a los ciudadanos, tenemos que tener la información directa de los gestores y de los responsables políticos que están llevando la gestión en este momento.

Por lo tanto, yo, señor consejero, dándole las gracias, de nuevo, por ese esfuerzo que usted está realizando para conseguir el objetivo de equipar al Rafael Méndez de escáner, le pido de que informe públicamente a la Cámara, para poderlo yo, a su vez, transmitir a los ciudadanos del valle del Guadalentín.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE

PRIMERO):

Muchas gracias, señor Carreño.

Para contestar al autor de la interpelación, el Consejo de Gobierno, a través del señor consejero de Sanidad y Asuntos Sociales, tiene el uso de la palabra por diez minutos.

SR. GUIRAO SÁNCHEZ (CONSEJERO DE SANIDAD Y ASUNTOS SOCIALES):

Gracias, señor presidente.

Señorías:

Evidentemente, estamos ante un tema de los que podríamos llamar un tema manido, un tema ya que aburre. Y aburre ya no por el tratamiento reiterado del asunto, sino porque es un tema no consumado.

Ante todo, me va a permitir, señoría, señor Carreño, que le felicite por su cumpleaños, creo que cumple usted años, y es digno de felicitarle en este día.

Haciendo ese recordatorio de este tema manido, pues, evidentemente, todo nace en una moción municipal, en un acuerdo de Pleno municipal del Ayuntamiento de Lorca, instando a las administraciones a la instalación de un escáner en Lorca. Sigue con una moción, el 21 de diciembre, en la Asamblea Regional, a instancia del grupo parlamentario de Izquierda Unida, con texto alternativo del grupo Socialista, el cual instaba a este consejero, al Consejo de Gobierno, y más concretamente a este consejero, a que iniciara la tramitación, ante la Dirección Territorial del Insalud, para la adquisición de un escáner para el hospital Rafael Méndez, de Lorca. Seguidamente, hubo una pregunta oral, en concreto el 12 de noviembre del 93, del señor Motos, diputado del Partido Popular. En aquella pregunta oral ya contesté cuál era el grado de cumplimiento de aquella moción por parte de este consejero; y contesté textualmente que el día 22 de diciembre, es decir, un día después de aprobarse la moción en esta Cámara, me dirigí, por escrito, tanto al director provincial del Insalud como al director del hospital Rafael Méndez, escrito que he reiterado en diversas ocasiones.

Una vez más, este consejero tiene que venir a esta Cámara a informar de algo que no le es propio, aunque tampoco le es ajeno, desde luego, lo que no le es competente. Una vez más, tengo que venir a decirles que me han dicho, y vengo a decirles lo que me ha contado el director provincial del Insalud. No entiendo estos procedimientos, soy respetuoso con la Cámara y, por eso, atiendo a esta interpelación; aunque entiendo que hay otras vías más directas y más apropiadas para solicitar, interpelar o requerir informaciones, o demandar logros o modificaciones.

Me dice la Dirección Provincial del Insalud lo siguiente: primero, que dicha adquisición, la adquisi-

ción de un escáner, se hace mediante créditos centralizados y desde los servicios centrales, es decir, no se hace con presupuestos de la Dirección Provincial, sino de presupuestos de la Administración central. En segundo lugar, me informan que la dirección del hospital Rafael Méndez, a través de la Dirección Provincial del Insalud, ha trasladado dicha solicitud formal en las siguientes fechas: diciembre del 93, 28 de febrero del 94 y 14 de junio de 1994. Tercero, dicho asunto ha sido tratado en una reunión específica en los servicios centrales del Insalud, entre el director provincial del Insalud, el director del hospital Rafael Méndez y representantes del Insalud, de la Dirección General del Insalud, el pasado día 28 de junio, analizado de forma satisfactoria, según me informan. Para mayor abundamiento, en cuarto lugar, me reitera el director provincial del Insalud que en reciente visita a Lorca, en concreto el pasado día 18 de mayo, un día antes de que su señoría interpusiera la interpelación, declaró públicamente, como recogió la prensa regional, anunció y declaró que estaba decidida la instalación de un escáner en el Rafael Méndez. Y, en quinto lugar, me informa que se están barajando dos alternativas: una, la adquisición directa del equipo; y otra alternativa, realizar un arrendamiento de servicio con compromiso de aportar el equipamiento e instalarlo en unas dependencias del hospital Rafael Méndez; en cualquiera de los dos supuestos, de ambas alternativas, cualquiera de ellas sería menos gravosa, para el hospital, que lo que supone ahora pagar estos servicios a terceros.

Entiendo que el papel que le compete al Consejo de Gobierno, y más concretamente a este consejero, es cumplir con lo que, en su día, la Asamblea aprobó en dicha moción. Creo que se han hecho, de forma diligente, se ha realizado de una forma diligente, lo acordado en dicha moción. Por lo tanto, entiendo cumplimentada la misma y queda pendiente una concreción, que el que les habla ni puede ni debe darla. Si quieren fechas concretas, pregunten a quien debe y puede darlas.

Por encima de todo ello, y usted lo reconocía, lo importante es que al día de hoy no hay ninguna lista de espera en la comarca del área de salud de Lorca, ninguna lista de espera esta mañana, esta mañana, en el área de salud de Lorca para realizar pruebas de escáner. Se están realizando diariamente diez escáneres, una media de 1.600 anuales.

Y sólo me queda decirle que agradezco que confíe en mis gestiones, también quisiera que agradeciera lo que son los logros. Y en el Rafael Méndez, hay un desfase entre propósitos y objetivos en diversas materias, pero también ha habido concreciones en alcanzar otras mejoras muy significativas; por recordarle, la unidad de hemodiálisis; por recordarle, la unidad psiquiátrica de agudos; por recordarle, la incorporación de una incipiente UCI en el hospital

Rafael Méndez.

Voy a seguir gestionando, interesándome por el tema, aun no siendo la entidad directamente responsable, la entidad directamente competente.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor consejero.

Para un turno de réplica, el interpelante dispone de cinco minutos.

SR. CARREÑO CARLOS:

Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

Yo entiendo, señor consejero, que, a veces, a usted no le sea de agrado el que se le interpele en esta Cámara para cuestiones que no son de su competencia, pero usted tendrá que entender, señor Guirao, que a los diputados de la Asamblea Regional no nos queda otra opción. Porque no podemos llamar a la Cámara al director provincial del Insalud para que nos dé explicaciones de cuál es su gestión, porque la sanidad, como usted sabe, no está transferida, el Insalud no está transferido, y no permite el Reglamento de la Cámara llamar a los gestores que dependen de la Administración central. Por lo tanto, no nos queda otra solución.

Y como somos conscientes, además, que usted está dispuesto a trabajar, y trabajar de forma seria, por mejorar la sanidad de la Región de Murcia, aunque no sea de su competencia la atención hospitalaria, como somos conscientes de eso, nos tomamos la libertad de llamarlo, porque a pesar de que se pueda sentir usted incómodo porque no está en su mano la solución de estos problemas, aunque no está en su mano, sí depende de usted las presiones que pueda hacer ante los responsables de la Administración central. Por lo tanto, vamos a seguir utilizando esta vía, repito, porque no nos queda otra solución.

Me preocupa, señor Guirao, cuando nos dice que no depende de los presupuestos del Insalud regionales la dotación de este tipo de servicios, nos preocupa porque depende de los presupuestos centralizados del Insalud. Y yo decía, al principio de mi intervención, que yo soy un hombre confiado, pero cuando los dineros tienen que venir directamente del presupuesto central del Insalud, ahí ya la confianza ya empieza a perder posiciones, porque conocemos la situación económica interna del Insalud, y a pesar de que don José María López López ha hecho campañas públicas en la ciudad de Lorca diciendo que se va a instalar el Insalud en el Rafael Méndez, a pesar de eso, a pesar de eso, yo tengo mis dudas, yo tengo mis dudas.

Por lo tanto, su contestación no me deja del todo

satisfecho, cuidado, pero no porque usted no tenga la voluntad de que se resuelva el problema, sino porque no depende de usted, ni tan siquiera de don José María López López, sino que depende de los presupuestos centrales de Madrid.

Efectivamente, no hay listas de espera en este momento. Yo también me he informado esta misma mañana, tengo mi información de esta misma mañana. Pero también es cierto que los ciudadanos de Lorca, los ciudadanos de La Paca, los ciudadanos de Puerto Lumbreras, que están en el extremo de la región, tienen que ir a hacerse una simple prueba de escáner a 60, a 70 kilómetros. Y no es lógico que teniendo un hospital a diez kilómetros, y un hospital de las características del Rafael Méndez, tengan que estar desplazándose los ciudadanos del Guadalentín a 70 kilómetros para hacerse un escáner.

Yo creía que usted iba a dar fechas concretas, y entiendo que no las dé porque no se pueda comprometer, porque me da la impresión que ni usted mismo tiene confianza de que el escáner se pueda o se vaya instalar en el Rafael Méndez dentro del año 1994. Ésa es la impresión que yo me llevo, señor consejero, y lo siento, y así se lo tendré que transmitir esta misma noche a la opinión pública lorquina, totanera, aguileña y de Puerto Lumbreras, señor consejero.

Muchas gracias.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Gracias, señor Carreño.

Señor consejero.

SR. GUIRAO SÁNCHEZ (CONSEJERO DE SANIDAD Y ASUNTOS SOCIALES):

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías:

No es cuestión de agrado el que este consejero venga a esta Cámara a dar respuesta a cuestiones que dependen de otra Administración, que dependen de otros organismos y que tienen otros foros y otros procedimientos. No comparto el que no haya más remedio, que no quede otra alternativa.

Me remito, incluso, a un precedente, en esta Cámara hay una sentencia del Tribunal Constitucional sobre estas cuestiones, sobre este vicio, llamaría yo, de utilizar al Gobierno regional para contestar, o requerir al Gobierno regional para cuestiones que dependen, en concreto, exclusivamente, de la Administración central. Creo que hay otras vías, y sus señorías las conocen.

Yo quiero disiparles sus preocupaciones sobre que la adquisición de este equipamiento dependa de la Administración central. Es mejor, es mucho mejor en cuanto al procedimiento, porque los presupuestos

asignados a las direcciones provinciales son excesivamente finalistas, no admiten partidas ampliables, y el que dependa esta adquisición de la Administración central, como es el caso, puede facilitar en el tiempo la adquisición de dicho escáner, de dicho aparato.

No vamos a reiterar, porque estamos de acuerdo plenamente, que este equipamiento es imprescindible, está justificado y es necesario en el hospital Rafael Méndez. No lo vamos a volver a reiterar.

Debe usted entender, usted decía, que ha leído en los medios de comunicación, en la prensa, como yo he leído, que el Insalud le dice a la opinión pública que va a instalar un escáner en el Rafael Méndez. Y dice usted que, pese a que lo ha leído en la prensa, duda de dichas aseveraciones. Pues, mire usted, si duda usted, permítame usted o déjeme la libertad de que yo también pueda dudar sobre algo, lo cual no puedo comprometerme. Y, aunque tuviera fechas, aunque

conociera fechas, el que les habla no cree conveniente darlas, porque, en cualquier caso, se me podrían achacar a mí incumplimientos que no serían incumplimientos de este consejero ni de este Consejo de Gobierno.

Tenga usted la plena seguridad de que fechas y previsiones las hay, y que si es cuestión de decírselo a la ciudadanía, intentaré llegar a Lorca antes que usted esta noche.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

SR. JIMÉNEZ ALFONSO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor consejero.

Terminado 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