



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA SECTORIAL

Año 1999

IV Legislatura

Número 48

**SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 17 DE MARZO DE 1999**

ORDEN DEL DÍA

I. Moción 269, sobre convenio entre Repsol y Renfe para el arreglo del tramo férreo Cartagena-Escombreras, formulada por don Cayetano Jaime Moltó, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

II. Moción 395, sobre control de la contaminación de las aguas del río Guadalentín, formulada por don Ginés Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

III. Moción 436, sobre declaración de interés general por el Gobierno de la nación de diversas obras de carreteras de la Región de Murcia para su financiación por el Estado, formulada por don Juan Durán Granados, del grupo parlamentario Socialista.

IV. Moción 437, sobre obras de mejora de la carretera nacional 332 (Cartagena a Valencia), en el tramo Cartagena-El Algar, formulada por don Pedro Trujillo Hernández, del grupo parlamentario Socialista.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas y 20 minutos.

I. Moción 269, sobre convenio entre Repsol y Renfe para el arreglo del tramo férreo Cartagena-Escombreras.

Defiende la moción, de la que es autor el señor Jaime Moltó, el señor Carreño Carlos, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes 1271

En el turno general de intervenciones participa:

El señor Salas García, del G.P. Socialista 1272

El señor Jiménez Torres, del G.P. Popular 1273

De nuevo interviene el señor Carreño Carlos 1274

Se somete a votación la Moción 269 1275

En el turno de explicación de voto interviene:

El señor Salas García 1275

El señor Jiménez Torres 1275

II. Moción 395, sobre control de la contaminación de las aguas del río Guadalentín.

Defiende la moción su autor, el señor Carreño Carlos, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes 1275

En el turno general de intervenciones participa:

La señora Aledo Martínez, del G.P. Socialista 1277

El señor Laorden Núñez, del G.P. Popular 1278

Vuelve a intervenir el señor Carreño Carlos 1279

Se realiza la votación de la Moción 395 1280

En el turno de explicación de voto interviene:

La señora Aledo Martínez 1281

El señor Laorden Núñez 1281

III. Moción 436, sobre declaración de interés general, por el Gobierno de la nación, de diversas obras de carreteras de la Región de Murcia para su financiación por el Estado.

Defiende la moción su autor, el señor Durán Granados, del G.P. Socialista 1281

En el turno general de intervenciones participa:

El señor Carreño Carlos, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes 1282

El señor Albuquerque Ros, del G.P. Popular 1284

De nuevo interviene el señor Durán Granados 1285

Se somete a votación la Moción 436 1287

IV. Moción 437, sobre obras de mejora de la carretera nacional 332 (Cartagena-Valencia), en el tramo Cartagena-El Algar.

Defiende la moción el señor Salas García, del G.P. Socialista 1287

En el turno general de intervenciones participa:

El señor Carreño Carlos, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes 1288

El señor López Lucas, del G.P. Popular 1289

Vuelve a intervenir el señor Salas García 1290

Se realiza la votación de la Moción 437 1290

En el turno de explicación de voto interviene:

El señor Carreño Carlos 1290

El señor Salas García 1290

El señor López Lucas 1291

Se levanta la sesión a las 13 horas y 35 minutos.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Señorías, buenos días, vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Política Sectorial.

El primer punto del orden del día es la aprobación del acta de la sesión anterior, de la que tienen copia los portavoces de los grupos parlamentarios, y si están conformes, como así veo que me indican, se daría por aprobada.

Punto segundo: Debate y votación de la moción sobre convenio entre Repsol y Renfe para el arreglo del tramo férreo Cartagena-Escombreras, formulada por don Cayetano Jaime Moltó, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, y que va a defender su compañero de grupo, el señor Carreño Carlos, al que damos el uso de la palabra.

SR. CARREÑO CARLOS:

Bien. Decía, señorías, que es un tema importante el ferrocarril, y así lo ha manifestado la Asamblea Regional, que ha propiciado, por iniciativa de los grupos y por iniciativa también del Gobierno, debates importantes en el tema del ferrocarril.

La moción que defendemos tiene, bajo mi punto de vista, dos virtudes para que pueda ser aprobada por esta Comisión. En primer lugar, lo que en ella se solicita es absolutamente necesario, no pedimos nada que no sea una necesidad real, pero al tiempo es también absolutamente moderada la inversión que se precisaría para llevar a cabo lo que en ella solicitamos. En segundo lugar, frente a lo que viene a ser costumbre en esta Cámara, de impulsar y reclamar inversiones de la Administración regional o de la Administración central, esta iniciativa lo que demanda es gestión para solucionar un problema en cuyo concurso económico deben de estar presentes un organismo público, como es Renfe, fundamentalmente también una empresa privada, que es Repsol.

En los tiempos que corren, donde se hacen grandes discursos por parte del Gobierno regional sobre el ferrocarril, referente al Euromed, trenes de alta velocidad..., esta iniciativa es, sin duda, mucho más modesta pero yo creo que mucho más real, es cercana en sus posibilidades de concreción y posible de concretar de forma fácil con una oportuna gestión del Gobierno de la Comunidad Autónoma.

Estamos hablando de la línea férrea que une Cartagena con Madrid, en donde sus señorías conocen que a la entrada a Cartagena de esta línea, a la altura del denominado puente de Torreciega, dicha vía férrea se bifurca con un ramal de unos 6 kilómetros aproximadamente de trazado, cuyo único fin y objetivo es dar salida y entrada a los convoyes de mercancías transportadas en vagón

completo por parte de Renfe, y que ocasiona la actividad que desarrolla la empresa Repsol en el Valle de Escombreras.

Habría que señalar que la línea de este ramal es paralela al inicio de la actividad de la refinería de petróleo, de Repsol, en el Valle de Escombreras, y que por lo tanto son ya aproximadamente cuarenta años los que viene funcionando. Desde hace una década prácticamente se viene señalando, se viene insistiendo, venimos insistiendo yo creo que desde todos los grupos parlamentarios y desde la sociedad civil en las deficiencias en su estado, por parte, ya digo, de todos los sectores, tanto sindicales, sociales y políticos. También de los propios vecinos de la diputación cartagenera de Alumbres por cuyo término discurre, fraccionando a esta diputación en dos, y fundamentalmente por los propios también maquinistas de Renfe, que vienen repetidamente señalando el mal estado de la vía y la imposibilidad de transitar por la misma a una velocidad superior a veinte o treinta kilómetros por hora.

Puedo decir a sus señorías que yo he sido testigo, he hablado personalmente con maquinistas de Renfe y se lamentan de la situación de los raíles y del peligro real de que pueda ocurrir cualquier acto desagradable, cualquier incidente desagradable, y por eso hay que transitar a una velocidad muy baja.

El tráfico que soporta la vía ha de tener una consideración especial, por cuanto estamos hablando de transporte de sustancias peligrosas y además de un volumen muy importante.

A modo de ejemplo, les diré que en 1990, para tener una referencia, fueron 25.000 toneladas transportadas en este ramal de vía. Sufrió un acusado descenso en los años 92 y 94, pero luego, de nuevo, en el año 97, el volumen de mercancías que se transportó por esta vía está también cercano a las 25.000 toneladas.

Que ello sirva para demostrar que lo que pueda ser la necesidad de una inversión tendría un breve plazo de amortización, dado el importante índice de saturación que muestran las cifras.

Atendiendo, pues, a los dos criterios de necesidad de modernización de este ramal, por un lado; y, en segundo lugar, la justificación de atenderlo por su grado de utilización, es por los que nuestro grupo parlamentario propone que esa necesidad revierta también en lo que es una demanda social. Es decir, hay que actuar en la vía, pero hay una demanda social en la siguiente dirección: la Asamblea Regional se hizo eco en una resolución sobre la diputación de Alumbres de facilitar el crecimiento urbanístico, hoy limitado en esa diputación cartagenera.

Alumbres se muestra literalmente encajonada de infraestructuras que han sido consideradas de interés general, a cuyos efectos incluso se iniciaron actuaciones con carácter expropiatorio. Así, la parte occidental del

pueblo se encuentra limitada por el trazado del oleoducto de Cartagena-Puerto Llano, de la empresa Repsol, y de la línea de efluentes de la empresa General Electric. En su vertiente sur la existencia de los tanques de Campsa imposibilita el crecimiento de la diputación también en esa dirección. En su fachada norte la vía férrea de FEVE desaconseja el crecimiento del pueblo también en esa dirección. Luego la vía de crecimiento natural de Alumbres ha de discurrir hacia la parte oriental, para lo cual la vía férrea es un obstáculo. De hecho, hoy la vía fracciona en dos al pueblo, con la paradoja de que para acceder a la parte oriental tan sólo existen dos pequeños pasos bajo la vía férrea, que, por sus dimensiones, impide el acceso a ambulancias que sean de medio porte y, por ejemplo, a un camión de bomberos. Es decir, están, en ese sentido, prácticamente aislados.

Estamos ante una verdadera... podríamos calificarla de barbaridad, porque hay que actuar urgentemente. Tránsito de mercancías peligrosas, población civil incomunicada para tareas de evacuación y salvamento ante cualquier incidente grave, y carencia, porque hay que decirlo todo, de un verdadero plan de emergencia exterior en el Valle de Escombreras, que sería necesario y urgente acometer, que adiestre y coordine a la población civil, Administraciones públicas y voluntarios ante cualquier situación de alarma que se pudiera producir en un enclave tan peligroso, precisamente por las infraestructuras públicas que estoy mencionando.

Por ello, nuestro grupo parlamentario insiste en la necesidad de que la Comunidad Autónoma gestione con carácter urgente, ante Renfe y Repsol, la redacción de un proyecto que tienda a concretar una variante de esta línea de ferrocarril con distinto trazado al actual, todo ello con objeto de evitar la inseguridad de la que hoy viven los vecinos y vecinas de Alumbres, y haga posible al tiempo el crecimiento natural urbano de esa diputación cartagenera.

Señorías, con esto termino, pensamos que la financiación de esta actuación debe ser perfectamente asumible, fundamentalmente por Repsol, única utilitaria de esta vía de comunicación, y que al tiempo presenta sobrada solvencia económica. Hay que decir que año tras año, cuando se publican los beneficios de esta empresa, supera los 50.000 millones de pesetas, después, lógicamente, de impuestos. Por lo tanto, no estamos pidiendo lo imposible.

Lógicamente, la participación de Renfe también es necesaria, por obligada, y tendría como principal faceta la redacción de un proyecto y asistencia técnica del mismo.

También el Gobierno de la región debe de participar en el sentido de instar, de preocuparse, nos consta que se han hecho gestiones, pero yo creo que es bueno, es necesario que la Asamblea Regional impulse, respalde todas aquellas gestiones que se puedan hacer para que concilie

intereses y solvente las preocupaciones y demandas que durante mucho tiempo están pidiendo los ciudadanos y las ciudadanas de Alumbres.

La moción dice exactamente: "Instar al Consejo de Gobierno regional a que impulse la colaboración mediante convenio de Renfe y Repsol para la mejora de las condiciones de seguridad del tramo férreo Cartagena-Escombreras, informando de los resultados a la Comisión correspondiente de esta Asamblea Regional".

Lógicamente, esta iniciativa está abierta a las sugerencias y mejoras que desde los grupos parlamentarios se puedan ofrecer.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra don Baldomero Salas.

SR. SALAS GARCÍA:

Gracias, señor presidente.

De manera breve pero concreta, y entrando en el tema, porque es una moción que aunque tiene algo más de dos años, es del 3-2-97, sigue estando de rabiosa actualidad. Si hace dos años ya estaba así, pues ahora está peor, es verdad, y después de algunos acontecimientos que han ocurrido está aún más peor, como diría un chiquillo.

Las argumentaciones del proponente, en este caso de su portavoz, el señor Carreño Carlos, por ausencia de su proponente, que lo de las 25.000 toneladas es poquísimas, es mucho más lo que ha pasado y pasa por esas vías. Sólo Butano, que puede tener en torno a 75-80 cisternas/día, hace un volumen mayor. De lo que no cabe duda es de que afianza, obviamente, las argumentaciones que se dan en la moción.

Alumbres casi se podría decir que es un pueblo rodeado por todas esas infraestructuras: la autovía, camiones pesados, por un lado; el tren, Campsa, los tanques... Y es verdad que no es un sitio, digamos, con seguridad para cualquier emergencia que pueda allí ocurrir. No quiero ahondar más, yo creo que lo he expuesto y tampoco es cuestión de hacer aquí ninguna intervención como si fueran mártires, pero es verdad que ocurren esas circunstancias.

He entendido en la exposición del proponente, del señor Carreño, algo que no se ajusta o por lo menos no lo habíamos entendido así en la lectura y en el estudio de la moción, donde habla de impulsar la colaboración de un convenio entre Renfe y Repsol. Bueno, en un principio estamos de acuerdo, eso hay que solucionarlo, pero no se nos puede escapar que Renfe es la verdadera responsable de cómo está la situación de esa infraestructura

férrea de Cartagena al Valle de Escombreras porque es la propietaria. Es decir, fundamentalmente Repsol Butano, que es quien más utiliza esas infraestructuras. Ellos pagan un canon por ese uso que hacen de esa infraestructura, y obviamente quien tendría que haberlo arreglado ya en su momento y el mantenimiento de esa infraestructura tendría que ser Renfe, pero también ellos están interesados y yo creo que no habría ningún inconveniente por parte de Repsol Butano en que se sienten las partes a intentar mejorar esa infraestructura.

Si nosotros utilizamos las autopistas, pagamos un peaje por andar por ellas, no nos piden luego a los automovilistas que arreglemos los baches cuando se ha roto o ha ocurrido algo en el asfalto de esa autopista. Es la concesionaria de esa autopista la que tiene luego que mantener en perfecto estado de revista, como se diría en otros estamentos de la sociedad. Y por eso quería, en honor a la realidad, argumentarlo en la intervención del grupo parlamentario Socialista.

Pero decía que había habido un cambio en la defensa de la moción, que no era ya el mejorar las condiciones de esa infraestructura, sino hacer un proyecto estudiando otra variante de la infraestructura actual, me ha parecido entender, más que el arreglo de la actual. Con lo que ya no cabe duda que sí que sería mucho más aconsejable sentarse y estudiar con mayor tranquilidad, porque ya no es poner unas traviesas o poner zahorra, o cambiar tres tramos, 2 kilómetros o 500 metros de la vía propiamente dicha, sino estar viendo qué variante. Luego eso conlleva muchas más cosas administrativamente hablando, y utilización de unos suelos que no sabemos de quién serían propiedad. Si eso es posible, el grupo parlamentario Socialista no va a cambiar su criterio para lograr el objetivo de la moción, porque no cabe duda que eso solucionaría algún problema de los que tiene ese núcleo.

Gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Salas.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Jiménez Torres.

SR. JIMÉNEZ TORRES:

Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, para mí es manifiesta la poca actualidad de la moción, por lo que yo voy a aclarar más adelante, pero, evidentemente, una moción que se preparó en febrero de 1997, aproximadamente hace dos años, aunque se hubiese ordenado y debatido el día 4 de febrero de 1997 este grupo parlamentario no ve viable que las condiciones de seguridad del tramo Escombreras-

Cartagena tengan que resolverse mediante un convenio, precisamente entre Repsol y el usuario. En esto coincido plenamente con el portavoz Socialista, y si el portavoz Socialista entiendo que no está de acuerdo con este planteamiento, como así parece ser que lo ha expresado, pues, evidentemente, la moción está pidiendo precisamente eso.

No vemos claro que el contenido del convenio de uso de este tramo tenga que ser entre el usuario, que en este caso ahora mismo es Renfe, pero hace poco fue, que ha dejado de ser, Fertilizantes. En definitiva, no es el único usuario el que en el futuro pueda utilizar este tramo de vía.

Y yo lo único que pregunto: es que es Repsol Butano nada más que el que transporta en todo ese tramo, y a partir de ese tramo se volatilizan sus gases licuados? Es decir, está utilizando todo el tramo de infraestructura ferroviaria de toda España, ¿por qué nada más que se establece este convenio aquí?, ¿y por qué tiene que ser entre usuario y Renfe?, que en definitiva, estoy de acuerdo también con el grupo parlamentario Socialista, es el responsable de que las condiciones de seguridad sean las adecuadas, sean correctas, porque, efectivamente, las infraestructuras son de Renfe.

Por tanto, yo no veo viable que ni en febrero del 97 ni ahora se alcance un convenio para la mejora del tramo.

Estoy de acuerdo en que hay que mejorar las condiciones de seguridad. Se hace mención en la exposición de motivos y en lo que ha expuesto el portavoz de Izquierda Unida-Los Verdes. Se habla de una serie de anomalías y de pésimas condiciones para el uso de este tramo ferroviario. Yo no voy ni a entrar ni salir en la catalogación de más urgente, menos urgente, muy grave, gravísimo, porque es evidente que la responsabilidad de la circulación está en manos de profesionales, que llegado yo entiendo que a un punto peligroso, como el que se está tratando de magnificar aquí, me refiero a circular con peligro, se tomarían las medidas urgentes y necesarias. Es más, en las últimas noticias que tengo de Repsol Butano manifiestan que en los tres últimos años no hubo ni incidentes ni accidentes en la circulación en el tramo de vía Cartagena-Escombreras, y los datos que me han facilitado no coinciden plenamente con los de Izquierda Unida, pero me manifiestan que las toneladas de gases licuados GLP (gases licuados del petróleo) que han transportado, en 1996 fueron 295.000 toneladas, en 1997 fueron 270.000 toneladas, y en 1998, 295.000 toneladas. Es decir, se manifiesta un tráfico considerable de movimiento de gases licuados del petróleo.

Como ustedes saben, los convoyes que se organizan son bastante considerables, y una cisterna lleva un tonelaje adecuado y un tráfico normal durante todo el mes es bastante considerable, lo cual, si fuese así el problema

que está exponiéndose en la exposición de motivos, posiblemente algún incidente hubiese creado con ese tráfico tan enorme y con ese tonelaje tan enorme que está circulando.

Pero, no obstante, somos conscientes, y la Comunidad Autónoma la primera, de que este tramo había que rehabilitarlo, dentro de todo el proceso normal de rehabilitación y mantenimiento de Renfe, y se iniciaron ya las gestiones a tal fin. Y yo lo único que tengo que decir es que actualmente han concluido trabajos de acondicionamiento y rehabilitación de las vías de la estación y los cambios de agujas a la entrada en la misma. Me estoy refiriendo a la estación frente a Repsol. Y que las noticias que tengo es que se ha iniciado ya a principios de este mes, marzo, los trabajos propios de rehabilitación de la línea. Se están cambiando traviesas, carriles y sujetiones, también con apertura de cuneta, porque saben ustedes que hay un problema con los arrastres de agua. Va a haber también saneamiento de juntas y el reapretado, por supuesto, de la clavazón y nivelación, que se va a realizar, como suelen hacerlo, con maquinaria pesada para toda la nivelación.

Estas obras, según me han informado, terminarán a finales de mayo de 1999.

Como es lógico estas obras están realizadas por Renfe, que redundará, por supuesto, en una notable mejora de todo lo que se estaba diciendo en la exposición de motivos pero no con el grado de alarma que parece que se planteaba.

Y yo lo único que tengo que adelantar, aunque en el debate de esta moción me estoy ciñendo concretamente a lo que dice la moción, no entiendo tampoco por qué se dice que se estudie un proyecto, en donde se mezcla Alumbres, etcétera, etcétera, cuando no va incluido en el texto resolutivo de la moción. Pero, evidentemente, a esto yo tendría que responder que actualmente se encuentra en fase de redacción el estudio informativo para la adecuación del trazado ferroviario Cartagena-Albacete a 220 kilómetros/hora, en el que también se contempla el ramal Cartagena-Escombreras. En ese plano, en ese terreno, es donde se deben de ver todos los problemas que tiene el pueblo de Alumbres respecto al ferrocarril, y también, por supuesto, hay que contemplar qué conexión, o la conexión que va a tener este ramal posiblemente con el polígono industrial de Los Camachos. Es decir, se está hablando de unos trazados que posiblemente afecten en mejoras a Alumbres.

Esto es lo único que puedo decir, y, por lo tanto, como dije al principio, aunque se hubiese planteado el 4 de febrero del 97, no estaríamos de acuerdo en que se establezca un convenio entre Renfe y un usuario, que posiblemente haya más usuarios dentro de poco.

Y eso es lo que yo tenía que manifestar al señor Carreño Carlos.

Nada más, muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Jiménez Torres.

Tiene de nuevo el uso de la palabra el señor Carreño.

SR. CARREÑO CARLOS:

En primer lugar, me alegro de que los dos portavoces corrijan la cifra que he aportado en mi primera intervención sobre el número de toneladas que transitan por esta línea, porque es ostensiblemente mayor, evidentemente. Luego por lo tanto eso refuerza la posición de nuestro grupo parlamentario; nunca un error a la hora de aportar unos datos puede beneficiar tanto a los argumentos que se están defendiendo.

Hoy por hoy, quien utiliza esta línea es sólo y exclusivamente la compañía Repsol, que tiene unos beneficios anuales, después de pagar impuestos, que superan los 50.000 millones de pesetas/año.

Por lo tanto yo creo que lo que se pide desde nuestro grupo parlamentario no es ninguna tontería, no es ninguna irresponsabilidad, sino simplemente instar a que una empresa que tiene grandes beneficios y que utiliza exclusivamente un trozo de línea de ferrocarril, pues se siente con Renfe, que es quien tiene la responsabilidad de todo lo que es el tráfico ferroviario en el Estado español, y que lleguen a un acuerdo para arreglar la línea.

Yo creo que estamos en una lógica totalmente dentro de los parámetros que se pueden pedir en este tipo de actuaciones. Porque, claro, si estuviéramos ante un tipo de industria en crisis, con peligro de cierre, con perspectivas de futuro muy negras, etcétera, pues, claro, el pedir esto sería una temeridad. Pero cuando estamos ante un sector floreciente, donde va aumentando día por día su capacidad industrial, donde la producción de derivados del petróleo cada vez es mayor, y en una situación económica boyante, pues pedir que la única compañía que utiliza un trozo de vía, que se responsabilice también, junto con Renfe, para el arreglo, pues yo creo que es utilizar el sentido común. Y lo contrario, decir que sólo y exclusivamente debe Renfe, pues quizás ahí sí que puede haber, por lo menos, desde mi punto de vista una falta de responsabilidad.

Por otro lado, se dice que estamos practicando alarmismo cuando decimos que hay que circular a 20 o 30 kilómetros por hora, y que no es tan grave. Pues yo creo que lo he dicho con mucha tranquilidad y, desde luego, lo he dicho con mesura. Decir que la línea no está en buenas condiciones, y de hecho el mismo portavoz del grupo Popular reconoce que se va a proceder a hacer unos pequeños apaños en la vía, pues se está reconociendo que la vía no está en condiciones, sobre todo para transportar material o productos altamente peligrosos. No practicamos alarmismo, simplemente constatamos

una realidad.

Vamos a ver. Lo que estamos pidiendo en la iniciativa de Izquierda Unida es algo mucho más ambicioso. Los vecinos de Alumbres están en la calle continuamente pidiendo una solución a sus problemas, están pidiendo soluciones a los graves problemas que tienen. Y yo creo que caminar en esa línea, ver la posibilidad de hacer un desvío para que esta pedanía pueda desarrollarse desde el punto de vista urbanístico, pues también forma parte de la lógica. Y, por lo tanto, yo creo que la iniciativa, a pesar de estar hecha el 3 de febrero de 1997, pues tiene total actualidad. Por eso no hemos modificado su texto, y por eso pedimos a los grupos parlamentarios que la apoyen tal y como está confeccionada.

En primer lugar, que haya un compromiso de Repsol también para que aporte económicamente, como única empresa, único usuario que utiliza este ramal de ferrocarril; obligar a Renfe a que se tome interés. No vemos claro que dentro de los planes de rectificación y modernización de la línea Cartagena-Madrid se vaya a dar prioridad a este tramo, porque no va a ser así, porque no hay fondos públicos, no hay presupuestos para hacerlo, mucho me temo que este va a ser un problema que va a estar coleando durante 10 ó 15 años, y por lo tanto yo creo que el sentido común y la responsabilidad del grupo mayoritario, del Partido Popular, pues debe ser apoyar esta iniciativa, que se sienten Renfe y Repsol y que se nos dé cuenta a esta Comisión, ya sería en la próxima legislatura, de cuáles son los planes que tienen para solucionar el problema: modernizar la línea, solucionar el problema de Alumbres y, en definitiva, modernizar las infraestructuras ferroviarias de la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño.

Señorías, votamos la Moción número 269, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, que se acaba de debatir. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. La moción ha sido rechazada con cinco votos a favor, seis en contra, ninguna abstención.

Turno de explicación de voto. ¿Algún grupo parlamentario quiere hacer uso?

Señor Salas.

SR. SALAS GARCÍA:

Gracias, señor presidente.

Muy brevemente. Aclarar un poco aquella incógnita que en nuestra intervención hacíamos al proponente, y que con rotundidad, en el último momento de su exposición, solicitaba que se votara el texto tal y como viene en

la moción, pues no cabe duda de que reiteramos lo que decíamos. Hemos votado que sí por eso.

Y hemos votado que sí también fundamentalmente por otra cosa, porque estamos acostumbrados ya, y lo veremos a lo largo de la mañana, y fundamentalmente en la última moción que vamos a debatir hoy, que "obras son amores y no buenas razones". Es decir, todo esto se está estudiando, todo está en proyecto, todo se está haciendo, pero luego en la realidad no se ve.

Entendemos que esto obliga a un compromiso, que el Gobierno impulse más esta actuación necesaria, y, como decía el portavoz del Partido Popular, parece necesario ese convenio con Repsol, que puede ser más abierto, que puede ser que Renfe haga en ese proyecto de Cartagena-Albacete, 220 kilómetros/hora, o incluido tramo de Escombreras. Perfecto. Pues tráigannos esa información a la Comisión posteriormente y todos estaremos informados y los problemas solucionados, que es lo verdaderamente importante.

Gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Salas.

Señor Jiménez Torres.

SR. JIMÉNEZ TORRES:

Señor presidente, hemos votado en contra de esta moción por dos motivos:

Lo que se dice de establecer un convenio, nosotros no estamos de acuerdo en impulsar esta iniciativa, porque no vemos viable ni lógico que Renfe tenga que conveniar con un usuario el mantenimiento de la vía que corresponde a Renfe.

Y, en segundo lugar, porque no es un apaño lo que se está haciendo actualmente en el tramo Escombreras-Cartagena, porque yo no entiendo que un apaño de 80 millones de pesetas, que es lo que va a costar la realización de los trabajos, pueda decirse lo que ha dicho el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

Nada más. Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Jiménez Torres.

Señorías, pasamos al tercer punto del orden del día: será el debate y votación de la moción sobre control de la contaminación de las aguas del río Guadalentín, formulada por don Ginés Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, que para su defensa tiene el uso de la palabra.

SR. CARREÑO CARLOS:

Bien. Volvemos, señor presidente, con una iniciativa que entra en profundidad a analizar una cuestión que también hemos debatido aquí en los últimos años en varias ocasiones.

Y hablar de la contaminación del río Guadalentín es algo tan sencillo como hablar del río más contaminado de España y del río más contaminado de todo el sur de Europa.

Y me explico. La cuenca del Segura en su conjunto, está contaminada, todos los afluentes del río Segura están contaminados, tanto el río Moratalla, el río Argos, el Quípar y el río Mula. Esto hace que el Segura sea de los ríos más contaminados de España. Pero el Guadalentín, que es principal afluente del río Segura, es el único de nuestro país cuyo lecho, cuyo cauce está incluido en el inventario de suelos contaminados, que se ha hecho por parte de la Administración central. Es decir, a todo lo largo del lecho del río Guadalentín pues hay depositados productos químicos, metales pesados que hacen que el lecho del río esté dentro del inventario de suelos contaminados. Es una situación histórica que hasta este momento no se ha podido solucionar.

El análisis que podemos hacer de este tema podría ser muy catastrofista y por ello no sería irreal, porque yo creo que si yo utilizara un tono catastrofista nadie podría rebatir los argumentos porque son reales, y es simplemente acercarse al lecho del río para ver el espectáculo que ofrece un cauce público.

Pero yo voy a huir de una intervención catastrofista y voy a intentar utilizar un tono más expositivo, porque creo que, en definitiva, lo interesante sería aprobar la iniciativa, con objeto de que ahora que está empezando a encauzarse las posibles soluciones a este grave problema, pues yo creo que hay que ser positivo y utilizar un tono más mesurado.

Estaba previsto construir una depuradora específica para tratar toda el agua procedente de la industria del curtido de Lorca. Aproximadamente son 20 industrias, aproximadamente porque a veces en el censo aparecen 18, otras veces aparecen 22; hay alguna pequeña industria que en un momento determinado está funcionando y luego, por cuestiones de tipo empresarial, cierra, pero bueno, aproximadamente son 20 las industrias que hay, que vierten el agua al lecho del río.

En los procedimientos industriales para curtir las pieles se utilizan aproximadamente 100 productos químicos de determinada naturaleza, algunos altamente peligrosos para el medio y para la salud pública, y el agua se vierte al río Guadalentín. Está funcionando en estos momentos la línea del cromo, es decir, que separa el cromo de los vertidos antes de ir al río Guadalentín.

Sus señorías saben que río abajo de Lorca va el agua transitando por las pedanías de La Hoya, El Esparragal... y llega al término municipal de Totana (Raiguero Alto, Raiguero Bajo, Paretón, que queda un poco más

alejado... al término municipal de Alhama, con todas las pedanías, El Cañarico, La Costera... todas las pedanías cercanas al río, Librilla y tal. Y los habitantes de aquella zona del río Guadalentín, pues realmente están viviendo una situación dramática durante ya aproximadamente 18 ó 20 años.

Esta gran depuradora que se iba a construir en la ciudad de Lorca con financiación comunitaria, es decir, con fondos europeos -había un presupuesto de 1.700 millones de pesetas aproximadamente, en un principio se habló de 1.500, luego se habló de una cifra de 1.700/1.800 millones de pesetas-, al parecer ya no se va a construir porque el proceso de depuración en una depuradora de estas características es altamente costoso y complejo. Y se ha optado por la vía de la depuración en fábrica, se ha optado por la vía de hacer una predepuración en cada una de las fábricas. Lo digo porque estos son los últimos acontecimientos, tal y como a mí me llegan las informaciones, directamente, y en algunas fábricas que están muy cercanas posiblemente va a haber una asociación de dos o tres para hacer la predepuración de esas dos o tres fábricas, y algunas lo van a hacer individualmente. De tal manera que cuando el agua llegue al río, y pase por la sección del cromo, en teoría, el agua vaya en condiciones normales para poder ser vertida a un cauce público, sin contaminar.

Este va a ser el proceso, relativamente lento. Ya se está trabajando, ya se están empezando a preparar los proyectos de algunas de las fábricas, de algunas de las empresas, y, según mis informaciones, se van a proceder inmediatamente a hacer los estudios de impacto ambiental que hay que hacer para que puedan ser autorizadas las obras de construcción de estos procesos de predepuración.

Por lo tanto, el proceso está en marcha. La idea puede ser buena, puede ser interesante, si hay, que yo no dudo que lo va a haber, por parte de los empresarios una predisposición a solucionar este problema en un corto/medio espacio de tiempo. Y luego, por parte de la Administración regional también hay, lógicamente, una colaboración y un compromiso de agilizar todo lo que es la tramitación de autorizaciones para hacer las obras, los estudios de impacto ambiental, etcétera, etcétera.

Por lo tanto, se va a necesitar un proceso serio de trabajo, de coordinación entre empresarios, Ayuntamiento de Lorca, donde me consta que hay la mejor predisposición y donde me consta que se está incentivando al máximo los procesos para que esto sea una realidad rápidamente, y también por parte de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua.

Y dentro de este contexto, y yo con esto ya termino, señor presidente, hay un problema añadido. Hay algunos núcleos de población que residen en la margen derecha del río, el agua potable les llega a través de tuberías que cruzan el lecho del río Guadalentín, tuberías que van

enterradas por debajo del río.

Hay una posibilidad, no quiero hablar de peligro porque el tema puede ser muy serio, de que el agua contaminada que va río abajo, por un proceso de transpiración de las tuberías que cruzan el río pues contamine el agua potable de determinadas viviendas y granjas que están en la margen derecha del río.

Entonces, ¿qué venimos a pedir en la iniciativa? Dos cosas. En primer lugar, que se controle por parte de la Consejería de Sanidad y Política Social el agua potable procedente de esas tuberías que cruzan el río, para evitar riesgos de contaminación del agua potable. Y he hablado con las empresas que administran el agua potable de algún municipio del Guadalentín, y así me lo han manifestado, que están haciendo un esfuerzo por controlar el agua, pero yo creo que debe quedar constancia de que la Asamblea Regional se preocupa por estos temas y que estamos encima de ellos.

Y luego un segundo punto, donde le digamos al Gobierno regional que agilice y acelere todas las negociaciones con el sector industrial del curtido, con objeto de solucionar a corto plazo el problema de la contaminación. Es decir, no ponemos fecha, no decimos que tiene que estar resuelto el 1 de enero del año 2000, porque posiblemente, a lo mejor, va a haber ya algunas empresas que van a estar predepurando el agua, pero a lo mejor va a haber otras que no. Es decir, no queremos tampoco aprobar una iniciativa que a lo mejor luego no se pueda cumplir. Pero yo quiero que quede constancia de que impulsamos la acción del Gobierno en el control del agua potable, en estos casos de las tuberías que cruzan el río por debajo, y que el Gobierno regional acelere todas las negociaciones con el sector para ver si salimos de este punto negro que tenemos en nuestra región con el río Guadalentín, que, repito, de todos los ríos de la Región, incluido el Segura, es el más contaminado, y no solamente de la Región sino de España y del sur de Europa.

Nada más. Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Mucha gracias, señor Carreño.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra Aledo Martínez.

SRA. ALEDO MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Pues yo creo que después de la exposición tan exhaustiva que ha hecho el diputado Ginés Carreño pocas cosas se pueden añadir a lo que es la historia contaminada del río Guadalentín.

Nosotros coincidimos con la preocupación, como

vecinos que somos de la zona, por los riesgos que para la salud pueden tener las aguas contaminadas del río Guadalentín, preocupación que se ha expresado por parte de los distintos ayuntamientos afectados en diversas ocasiones, y que se ha manifestado a través de distintas iniciativas.

Nosotros, por citar algunas que hemos recogido, por ejemplo, en el año 1994 el Pleno del Ayuntamiento de Alhama manifestaba ante la Administración regional y ante la Confederación Hidrográfica su preocupación y que se adoptaran medidas para solucionar este problema. De las más recientes, y en la misma línea, también tenemos aquí contestaciones a preguntas del Ayuntamiento de Alhama. Hemos recibido contestaciones del director general de Salud, a petición de análisis de las aguas, que al no existir constancia de los problemas para la salud, pues que no se podían realizar estos análisis. Sin embargo, es un asunto que todos tenemos en la mente y que todos los partidos hemos coincidido en esa preocupación.

El mismo Partido Popular en el Ayuntamiento de Alhama, a través de una moción, solicitaba que la tubería que cruza el cauce se elevara, porque podían producirse filtraciones y esto conllevaba un riesgo para la salud.

Por tanto, queremos decir que es una preocupación en la que hemos detectado una unanimidad por parte de todos los grupos políticos, y por tanto creemos que es una cosa de todos, y que en este sentido sería muy oportuno, máxime en un momento donde el propio Gobierno regional está tramitando o ha impulsado la tramitación del PORN de los saladares del Guadalentín. En fin, distintas medidas destinadas a proteger el entorno medioambiental.

Y, por supuesto, no vamos a dejar de lado lo que es la salud de las personas. Si estamos protegiendo nuestro medio ambiente y estamos preocupándonos de nuestra flora y de nuestra fauna, pues con más razón debemos de preocuparnos de las personas que viven cerca del entorno del río Guadalentín.

Por tanto, nosotros vamos a apoyar la moción porque pensamos que está plenamente justificada, aun coincidiendo por supuesto en que se está en camino de solucionar el problema a medio plazo, pero creemos que no es una cosa excesiva, ni por supuesto superflua, que se realicen estos análisis de las aguas, y que la Consejería de Medio Ambiente también vaya acelerando los procesos que ya están en marcha.

Por último, señor presidente, quería agradecerle la bienvenida. Y nada más por mi parte, de momento.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Aledo. Le ruego que apague su micro.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Laorden.

SR. LAORDEN NÚÑEZ:

Gracias, señor presidente.

En primer lugar, desde el grupo parlamentario Popular, dar la bienvenida a la nueva diputada, la señora Aledo.

Y entrando en materia, la moción que hoy se debate aquí, por supuesto, en su parte expositiva, que lo ha hecho bastante bien el diputado señor Carreño, estoy de acuerdo, estamos todos los grupos de acuerdo en la contaminación del río, pero en parte de esa exposición. Yo no puedo estar de acuerdo en el apartado que llama de transpiración, puesto que las instalaciones de agua potable reúnen unas condiciones que, por ley, impiden esa transpiración. Sí estoy de acuerdo con él sobre el riesgo que puede ocurrir en caso de que hubieran roturas, reparaciones, al estar en contacto con aguas contaminadas, que pueda pasar o que no pueda pasar eso. Eso ya lo debatiremos posteriormente.

En su parte explicativa, él hace hincapié precisamente en el primer punto, que trata del agua potable, pero fundamental y principalmente en el segundo punto de la parte resolutive, que es debido a la contaminación del río por las industrias del curtido. Por lo tanto, voy a entrar en el tema primero, sobre las industrias del curtido de Lorca.

El señor Carreño, a pesar de que la moción fue presentada en noviembre del año 97, él ha explicado lo que tiene conocimiento que se ha hecho hasta el día de hoy. Yo comparto con él, y me alegro, que vea que la iniciativa del Gobierno, que tanto le preocupa el medio ambiente, ha hecho posible que se haga un convenio entre las tres partes: entre la Consejería de Medio Ambiente, el presidente de la asociación local de fabricantes de curtidos de Lorca y el presidente de Saneamientos de Curtidos S.A. Y coincido con él en que por el motivo que fuese, en su momento, como él sabe, por sentencia de un tribunal de Bruselas se tuvieron que cerrar las dos depuradoras que existían para el curtido, tanto la línea del cromo como la depuradora normal. Y que en la actualidad, como ha dicho el señor Carreño anteriormente, la línea del cromo está en funcionamiento. Por lo tanto, la sustancia en la actualidad que tal vez sea de las más tóxicas, de metales pesados, es el cromo, de alguna manera se retira. Como él reconoce, existen sustancias químicas y derivados orgánicos, para los cuales es necesario una segunda depuración, y como ha dicho anteriormente el señor Carreño, había previsto una gran depuradora por un costo del orden de 1.800 millones de pesetas, los cuales las empresas no quieren asumirlos. Por lo tanto, se ha llegado a la conclusión de que cada empresa se responsabilice de un pretratamiento en cada

industria, donde se consigan unas aguas que puedan ser vertidas a cauces públicos o a la depuradora municipal.

Ya hemos planteado la situación que existe, y, por lo tanto, en ese convenio, firmado el 30 de marzo de 1998, para "la adecuación ambiental de las empresas del sector de curtición y acabado de pieles y cuero de Lorca, y la mejora continua de la calidad ambiental de sus actividades", el objeto es la adecuación ambiental de todas las empresas del sector de Lorca y la mejora continua de la calidad medioambiental de las instalaciones industriales de curtición y acabado de piel y cuero, además de la formación de operadores ambientales, que asuman la gestión medioambiental en las empresas.

Las empresas que se adhieran a este convenio dispondrán de un plazo -ya pone límite de tiempo- de tres años para adecuar sus instalaciones a la normativa ambiental y ejecutar las correspondientes medidas correctoras que sean necesarias en su caso".

Por su parte, la Asociación de Curtidores asume el compromiso de realizar el pretratamiento de sus efluentes líquidos, hasta obtener la calidad requerida en cuanto a los parámetros característicos de sus aguas residuales, que posibilite el vertido a una instalación depuradora de titularidad municipal o a cauce público, según el caso, en una planta promovida por los curtidores.

Desde primeros de año del presente año, los efluentes de empresas de curtición que contienen cromo, sustancia de gran poder contaminante, están siendo tratadas, como he dicho anteriormente por SACURSA, en las instalaciones que la empresa dispone en el paraje Molino de los Olmos, en la diputación de Río, del término municipal de Lorca.

Esta línea de tratamiento, que elimina prácticamente todo el cromo contenido en las aguas residuales de curtición estaba fuera de funcionamiento desde hacía meses por orden del Juzgado de Instrucción.

El tratamiento de las aguas que tenía que hacer el pretratamiento, ya se está en la línea y ya se ha puesto un plazo máximo de tres años. Como su señoría ha dicho anteriormente, hay ya proyectos y estudios de impacto ambiental, porque, desde luego, todos los grupos estamos de acuerdo y, por tanto, los ayuntamientos afectados por el río Guadalentín, de que esas medidas medioambientales se apliquen lo antes posible para evitar que no sea el río más contaminado, como dice el señor Carreño, de España.

Esa contaminación, desde luego, se puede producir en el cruce que existe actualmente del agua potable de la margen izquierda a la margen derecha, pero es un riesgo que no hay que alarmar, porque es muy pequeño, yo diría que casi imposible, medida de ello es que hasta ahora no se ha dado ningún caso de contaminación en la zona por abastecimiento de agua.

Y, como su señoría sabrá, según la reglamentación técnico-sanitaria para abastecimiento y control de cali-

dad de las aguas potables en el consumo público, ahí se aplica y se condiciona desde la Consejería de Sanidad, o desde el Ministerio de Sanidad, todos los parámetros que tienen que reunir las aguas, las condiciones de distribución y los análisis a seguir.

En esa responsabilidad en materia de aguas potables, aunque aquí se insta al Gobierno regional, como sus señorías sabrán, algunas competencias y responsabilidades tienen los municipios. En la reglamentación técnico-sanitaria explica, taxativamente, en sus distintos títulos, las responsabilidades y cómo tienen que ser esas conducciones.

En su título tercero, características de abastecimiento, en el artículo 8, "todos los elementos integrantes de un sistema de abastecimiento de agua potable de consumo público estarán contruidos y, en su caso, impermeabilizados o protegidos con materiales que no introduzcan en el agua del sistema sustancias, microorganismos o formas de energía que degraden las condiciones de potabilidad". Eso es por ley, que deben cumplir, cuando se hacen esas conducciones.

En el artículo séptimo: "los proyectos de construcción o modificación del sistema de abastecimiento de aguas potables de consumo público deberán someterse a informe preceptivo de la Administración sanitaria competente. Este informe tendrá carácter vinculante". Es decir, cuando se han hecho modificaciones, porque esos cruces están hechos todos ya desde hace más cinco y seis años, se tenía que tener un informe vinculante.

Al final, la responsabilidad la tienen las empresas distribuidoras del agua potable. Para eso se les exige que esas empresas hagan una serie de análisis, que, según el tipo, hay análisis que son diarios, para controlar el cloro y el ph, hay unos análisis mínimos, hay unos análisis completos, hay análisis ocasionales. Es decir, que en todos esos tipos de análisis que se van haciendo se comprueba que en esa zona no aparecen datos que digan que esas aguas potables estén contaminadas.

A parte, a pesar de que es obligatorio por esa empresa de distribución de ese agua potable, la Administración regional, a través de su Dirección de Sanidad, también se preocupa de hacer los análisis o el seguimiento de que se hagan los análisis por parte de las empresas. Y, últimamente, se han hecho análisis con mucha frecuencia, y se comprobó que, efectivamente, los análisis que hacía y que presentaba la empresa mensualmente a la Dirección de Sanidad coincidían más o menos con los que se hacían de control por parte de la Administración regional.

Lo que quiere decir es que el control de las aguas es una de las cosas que se ha hecho y se está haciendo, y se es muy riguroso por la importancia que tiene el agua de abastecimiento.

Como su señoría sabrá, también los ayuntamientos,

que son los que al final hacen ellos directamente la explotación de la distribución del agua potable, o bien han cedido esa administración a las empresas, en cualquier momento pueden solicitar de esas empresas cuantos análisis pertinentes crean oportunos, con el fin de ver que el agua reúne los requisitos que marca la reglamentación técnico-sanitaria de aguas de abastecimiento.

Por lo tanto, concretando, dentro de esos parámetros físico-químicos que a usted más le alarman, de sustancias tóxicas, en especial el cromo, existen los parámetros que no se pueden superar, y en los análisis que se hacen repetidamente se comprueba que el agua potable está en buen estado y que hasta ahora no existe ningún riesgo.

Y lo que sí le puedo decir a su señoría es que también creo oportuno mejorar, en lo posible, los cruces del agua potable de la margen izquierda a la margen derecha. Que lo que sí que está claro es que donde ha sido posible ese paso lo han hecho de forma aérea, a través de puentes, y donde no ha sido posible se han hecho esos pasos. Y lo que hay que procurar es que los pasos, como su señoría decía anteriormente, al ser posible tenían que ser de forma aérea, pero donde no sea posible que tengan una protección por el lecho del río para evitar el más mínimo riesgo del agua potable.

Así, hay ayuntamientos como el de Totana, por ejemplo, y otros ayuntamientos, que en su plan director de infraestructuras están estudiando todas las conducciones de agua potable, con el fin de evitar esos pasos por el lecho, para que no exista el riesgo, como usted decía anteriormente. Pero le vuelvo a repetir que las conducciones deben tener unas condiciones que impidan el riesgo.

Por lo tanto, resumiendo, este grupo parlamentario va a rechazar esta moción, no porque no tenga importancia, tiene una gran importancia, y me alegro enormemente que su señoría tenga esa inquietud por mejorar enormemente el entorno medioambiental del Guadalentín, y eso consta también que este Gobierno está en esa misma dirección, puesto que ha tomado las medidas y está trabajando en ese camino. Y, por supuesto, con la reglamentación técnico-sanitaria de aguas de abastecimiento se toman las medidas oportunas y se hacen los análisis pertinentes que sean necesarios para evitar que no ocurra contaminación del agua potable. Por lo tanto, como le he repetido anteriormente, tenemos que votar esta moción en contra.

Gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Laorden.

Tiene de nuevo la palabra el señor Carreño.

SR. CARREÑO CARLOS:

Sí, muy brevemente, señor presidente, porque estaba convencido, quizá por mi ingenuidad, de que la moción iba a ser apoyada, porque realmente lleva un espíritu constructivo y un espíritu colaborador por parte del Gobierno. Y realmente me he llevado una gran decepción.

Y lo primero que se me ocurre decir es que los habitantes de la comarca del Guadalentín no se merecen realmente lo que esta mañana va a hacer el grupo Popular con ellos, no se lo merecen, porque también somos habitantes de esta región. Yo le pediría al señor Laorden que él se ponga en el caso de vivir en alguna de las pedanías donde el agua que beben, que es quizá lo más necesario para la vida, pues cruza por un trozo de terreno donde hay más de cien productos químicos que son venenosos para la salud humana, y que se puede dar la circunstancia de que en un momento determinado, por una de esas cuestiones que ocurren, pues se dé el fenómeno de la transpiración, o que haya un poro, o que haya una pequeña rotura porque pasa un tractor por allí, que hay tractores que cruzan el lecho del río, se rompa una tubería y que se beba agua con productos que están muy contaminados.

Yo decía en mi primera intervención que no quería dramatizar el tema, que iba a huir de una intervención catastrofista, que no quería hacer alarmismo, pero ese fenómeno se puede dar, evidentemente.

Entonces, yo le pediría al señor Laorden que se ponga en el lugar de estos habitantes, que viven en el medio rural, en una zona en donde el agua que beben cruza por un sitio extremadamente peligroso. Y seguro que si él viviera en esa zona no echaría el discurso que ha echado aquí esta mañana.

Y como a mí me gusta ponerme en el peor de los casos, pues yo no voy a tener más remedio que patearme todas las pedanías que hay desde Lorca hasta Murcia en la margen derecha del río, y explicarle a los ciudadanos lo que se va a hacer aquí esta mañana. Y esto lo digo sin ninguna acritud, lo digo con toda la normalidad del mundo, señor presidente, pero aquellos ciudadanos no se merecen lo que va a hacer aquí el grupo Popular esta mañana. Nada más que por respeto a esos ciudadanos que viven en una zona con ese riesgo, no se merecen lo que va a hacer el grupo Popular aquí esta mañana. Eso con respecto a lo del agua potable.

Y con respecto a lo del río Guadalentín, pues hombre, cuando yo hago una intervención que intento que sea rigurosa y actualizada, y digo que se están empezando a poner en marcha los procesos, después de cuatro años de estar gobernando el Partido Popular, que han sido cuatro años perdidos en materia de depuración de agua, después de cuatro años perdidos, que ahora se esté poniendo en marcha el proceso de redacción de proyectos de predepuración en cada una de las fábricas, y que yo haya hecho un esfuerzo para ver eso en positivo y no

lanzarme a hacer una crítica dura al Gobierno, porque me gusta ver las cosas en positivo, y que se me salga con una intervención de estas características, señor presidente, pues uno se queda realmente preocupado.

Señor presidente, el consejero de Medio Ambiente, Agricultura y Agua hace unos meses le decía a este diputado en el Pleno, ante una interpelación sobre este tema, que la depuradora iba a empezar al mes siguiente, que estaba ya ultimado todo, la depuradora del curtido. Después yo me entero que no se va a hacer la depuradora, y yo no he querido hacer demagogia de eso, yo no he querido hacer crítica política demagógica de que el consejero no se entera, de que el consejero no sabe por dónde van las cuestiones y de que el consejero en política de depuración de aguas pues es realmente un auténtico desastre. Pero, claro, yo no tengo más remedio ahora que decirlo, porque si uno se pone en una posición en positivo, para sumar, en este tema que es tan grave para la región, con el Gobierno, y se tira para atrás una iniciativa de estas características, que es casi "light", que es una declaración de buenas intenciones, pues, claro, ante eso tengo que decir que el consejero no se entera, que la política de depuración de aguas es un auténtico desastre, porque es verdad, porque después de cuatro años de estar gobernando el Partido Popular todos los ríos de la región están contaminados y que el Guadalentín sigue exactamente igual de contaminado.

Yo estoy cansado de promesas incumplidas, promesas incumplidas en el tema del río Guadalentín. Y, por lo tanto, pues a lo mejor tendría que decir ahora que ya no me fío tampoco de lo que está haciendo el Gobierno actual, y lo digo. No quería, quería creérmelo, quería creerme que lo que está haciendo es de verdad, pero, claro, ante esto tengo que decir que no me lo creo, y lo lamento enormemente.

Lógicamente, los habitantes del Valle del Guadalentín, en cada uno de los municipios, van a ser conscientes de que el Partido Popular no vota a favor de una iniciativa donde se quiere dar seguridad para que el agua potable no pueda ser contaminada por el agua del río Guadalentín, y de que se agilicen y aceleren los procesos de negociación entre curtidores, Comunidad Autónoma y Ayuntamiento para que este problema se solucione lo antes posible. Pues lo van a saber, lógicamente, y yo lamento que la mayoría absoluta, el rodillo, el desprecio a la oposición pues sea la actuación del grupo mayoritario aquí en la Comisión, señor presidente, lo lamento profundamente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño.

Señorías, votamos la Moción 395, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, defendida por el señor Carreño. Votos a favor de la moción. Votos en

contra. Abstenciones. La moción queda rechazada con cinco votos a favor, seis en contra, ninguna abstención.

Turno de explicación de voto. ¿Algún grupo parlamentario va a hacer uso del mismo?

Señora Aledo.

SRA. ALEDO MARTÍNEZ:

Bien. Pues nosotros decir que lamentamos verdaderamente que esta moción no haya podido llevarse a término, porque, como muy bien ha apuntado el señor Carreño Carlos, era bastante "light", o sea, que tampoco era una moción excesivamente incisiva, pero lo que es verdad es que una vez más se demuestra la escasa sensibilidad que ya hemos tenido ocasión de comprobar que sobre este tema hay por parte de la Confederación Hidrográfica, por parte de la propia Consejería de Medio Ambiente, que tan nefastamente está resolviendo, o, mejor, dejando de resolver los problemas medioambientales de nuestra región.

Lo lamentamos muchísimo y, desde luego, nos hubiera gustado que esta moción pues saliera adelante, y por eso la hemos apoyado, lógicamente.

Gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Aledo.

Por el grupo Popular, señor Laorden.

SR. LAORDEN NÚÑEZ:

El grupo parlamentario Popular ha votado en contra de esta moción, en primer lugar, con respecto al apartado a) de esa moción, donde insinúa el señor Carreño que pueda haber riesgo de contaminación del agua, como no existe y el control de análisis se hace a diario y se está haciendo desde hace muchísimos años, por lo tanto no tiene sentido lo que se está haciendo a diario.

Y con respecto al segundo punto, al sector industrial del curtido de Lorca, debo decir que el convenio se firma el 30 de marzo de 1998 y se da un plazo de tres años para ejecutarlo. Es decir, que no puede tener ninguna responsabilidad el Gobierno cuando se hicieron las industrias en su momento y no se hicieron o no se pusieron las depuradoras para verter. Y si ya se pone que tiene un plazo de tres años, desde el 30 de marzo del 98 que se firma el convenio, es señal de que le ha preocupado, le preocupa enormemente a este Gobierno el medio ambiente y, por lo tanto, quiere solucionar de una vez por todas lo de los curtidos de Lorca.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Laorden.

Señorías, pasamos al punto cuarto del orden del día. Consiste en el debate y votación de la moción sobre declaración de interés general, por el Gobierno de la nación, de diversas obras en carreteras de la Región de Murcia para su financiación por el Estado, formulada por don Juan Durán Granados, del grupo parlamentario Socialista, que para su defensa tiene el uso de la palabra.

Señor Durán.

SR. DURÁN GRANADOS:

Muchas gracias, señor presidente.

Hace tres meses aproximadamente que presentamos esta moción, moción que nosotros consideramos de mucho interés, posiblemente de las que mayor interés puedan tener, no solamente para el grupo parlamentario Socialista sino incluso para esta región en su conjunto, porque la pretensión de este grupo es que, sin obligar a la Comunidad Autónoma de Murcia, sin meterla en compromisos políticos insalvables, sin proponer acuerdos que alteren su economía y sus presupuestos, sin nada de eso, lo que sí queremos y exigimos, y además queremos que seamos todos los grupos los que exijamos al Gobierno de la nación, es que se nos dé el mismo trato a la Región de Murcia que desde el Gobierno de la nación se está dando a otras comunidades autónomas, fundamentalmente a aquéllas con las que el señor Aznar, para mantenerse en el poder, tiene contraídos determinados acuerdos, acuerdos lógicos y acuerdos incuestionables desde una perspectiva democrática y legal, pero sí cuestionables desde una perspectiva de discriminación que pueda suponer para otras comunidades autónomas, y eso es lo que lamentablemente está ocurriendo.

Mientras estamos viendo cómo en los presupuestos del Estado para la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia año tras año se viene recortando de una forma brutal el importe total asignado para infraestructuras y para inversiones productivas, estamos viendo que paralelamente a esa actitud del Gobierno de la nación se están tomando acuerdos para que esos dineros que se están robando a la Comunidad Autónoma en la Región de Murcia se estén regalando al señor Pujol y a otras comunidades autónomas que sí tienen peso y sí están en los sitios donde se toman las decisiones importantes y donde se reparten los fondos del Estado, en esas mesas, en esos sitios, en esas reuniones en las que el señor Valcárcel es un auténtico desconocido. Sin embargo, el señor Pujol o el señor Arzallus, cualquier otro, por mucho que chantajee al Estado, eso es lo de menos, lo importante es que ustedes sigan manteniéndose en el poder aunque sea con esos votos. Pues bien, ya está bien, yo creo que en eso debemos estar de acuerdo todos los diputados de esta Cámara, yo creo que deben estar de

acuerdo todos los ciudadanos de esta Comunidad Autónoma, y yo creo que nosotros debemos exigirle al Gobierno de la nación igual trato, no mejor trato, porque en ese caso seríamos insolidarios y nosotros no queremos caer en la insolidaridad, pero sí igual trato por lo menos que el que se está dando a otras comunidades autónomas.

Y con esta moción eso es lo que pretendemos hacer. Después de ver los presupuestos de 1999 para esta Comunidad Autónoma, presupuestos del Estado, como he dicho anteriormente, después de ver las medidas que se están tomando, por ejemplo un Decreto-Ley publicado en el Boletín Oficial del Estado del 19 de septiembre de 1998, por el que se conceden créditos extraordinarios y suplementos de crédito por importe de 133.161.032.673 pesetas, ese es el importe total del crédito extraordinario y de los suplementos de crédito, y de estos créditos se destinan 41.995 millones de pesetas para obras o para atender la financiación de las obras viarias de interés general del eje transversal de Cataluña y de la autovía Mataró-Granollers. Ese decreto tenía esa finalidad, o sea, que además de lo que ya figura en los Presupuestos Generales del Estado para inversiones en Cataluña, además, 41.995 millones de pesetas sólo por este decreto.

Y nosotros decimos por qué a nosotros no. Por qué en nuestra Comunidad Autónoma el Gobierno regional del Partido Popular en cuatro años se ha decidido a hacer como gran obra o como gran chapuza, que es como la califican todas las asociaciones, colectivos, hasta incluso la propia Guardia Civil de Tráfico, el desdoblamiento de la C-3319, veintialgunos kilómetros que le cuestan a las arcas regionales más de 2.000 millones de pesetas. Decimos que por qué esa carretera, por ejemplo, no la paga el Estado, igual que ha pagado y está pagando otras que se están construyendo en Cataluña.

Y decimos que la N-332, Cartagena-Vera, en la cual el Estado tiene contraído un compromiso de 2.250 millones de pesetas para 1998 y otros 2.250 millones de pesetas para 1999, contemplados, como he dicho anteriormente, en el Plan de Reactivación Económica, ahora, a partir de hoy creo, sí, a partir de hoy o de mañana, a partir del día 18 ya tendremos que hablar de los incumplimientos del Plan Estratégico, porque este es un incumplimiento del Plan de Reactivación Económica Adaptado, los 4.500 millones de pesetas que figuran que ustedes apoyaron al Gobierno regional para que contrajera ese compromiso con el Gobierno de la nación, y ahora, incluso estando comprometido en el Plan de Reactivación, no figura ni una sola peseta en los Presupuestos Generales del Estado para sacarlo adelante.

Decimos también que por qué no se aplica ese mismo decreto o un decreto de similares características para la ejecución de la carretera Cartagena-Vera, por qué los catalanes han de construir sus carreteras con el dinero de todos los españoles y por qué los murcianos hemos de

construir nuestras carreteras con un doble impuesto, pero siempre del bolsillo de los ciudadanos de esta comunidad autónoma.

Y decimos también sobre la carretera C-415, Alcantarilla-Caravaca, la célebre autovía del Noroeste, la que nos va a costar aproximadamente a los ciudadanos de esta región más de 40.000 millones de pesetas, que por qué no colabora también el Estado, por qué tenemos que pagarla nosotros si forma parte del eje transversal Noroeste-autovía del Mediterráneo, por qué no se aplican los mismos criterios, por qué desde Madrid estamos sufriendo esta discriminación.

En definitiva, y partiendo de la base de que el presupuesto de adjudicación de esta carretera va a rondar los 15 ó 16.000 millones de pesetas. Además, por hacerla por el sistema de peaje en sombra al final serán más de 40.000 millones de pesetas los que cueste la carretera, decimos que por qué el Estado no colabora y participa aunque sea del proyecto original, del importe del proyecto original, o sea, de los 15.000 millones de pesetas.

Suponiendo que el Estado se hiciera cargo de todas estas obras que estamos proponiendo, estamos hablando de 15.000 millones de pesetas de la carretera Alcantarilla-Caravaca, estamos hablando de las cifras que ustedes dan, 20.000 millones de pesetas el desdoblamiento de la nacional 332, Cartagena-Vera, y estamos hablando aproximadamente de 3.000 millones de pesetas de la C-3319. En total, suponiendo que el Estado se hiciera cargo al completo de esas tres obras, todavía nos estaría dando menos dinero que le ha dado a la comunidad de Cataluña para el eje transversal Granollers-Mataró.

Por tanto, ésta es la iniciativa que presentamos en este sentido y que, como ya he explicado o he intentado explicar, no tiene más pretensión que conseguir los fondos necesarios del Estado para que no tengamos que ser los murcianos los que, una vez más recurriendo a nuestro propio bolsillo, tengamos que hacer obras de infraestructura, de las cuales la mayor parte de ellas son responsabilidad del Estado.

Eso es todo, señor presidente. Muchas gracias.

SR. SALAS GARCÍA (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor Durán.

A continuación, en un turno general de intervenciones, tiene en primer lugar la palabra por el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes su portavoz, señor Carreño.

SR. CARREÑO CARLOS:

Quizá, señor presidente, tenga que elevar la voz un poco para poder amortiguar los ruidos externos, los que se están dando en la calle me refiero.

SR. SALAS GARCÍA (VICEPRESIDENTE):

Señor Carreño, levante usted la voz lo que pueda, porque ni la Mesa ni esta Presidencia tienen capacidad para amortiguar más los ruidos del martillo picón que tenemos en la planta de abajo.

SR. CARREÑO CARLOS:

Bien, yo creo que el señor Durán centraba el tema sobre las deficientes infraestructuras que tenemos en la Región de Murcia en materia de comunicación por carretera, y yo creo que si decimos que el desarrollo económico de cualquier territorio pasa por tener unas carreteras en condiciones, creo que es una evidencia tan clara que nadie la puede negar. Es decir, para que la prosperidad y el desarrollo lleguen a cualquier rincón...

SR. SALAS GARCÍA (VICEPRESIDENTE):

Señor Carreño, le voy a rogar una cosa. Se ha hecho una gestión ya por la Presidencia para ver si podemos evitar el ruido, podemos parar tres minutos, cinco minutos máximo, y continuaremos entonces, si le parece bien.

SR. CARREÑO CARLOS:

Me parece muy bien, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Señorías, se reanuda la sesión. Gracias a la eficiente gestión del vicepresidente de la Comisión, señor Salas, para evitar los ruidos que interferían el normal desarrollo de la misma.

Señor Carreño, continúa usted en el uso de la palabra.

SR. CARREÑO CARLOS:

Si es posible coordinar un poco la pequeña parte de mi introducción. Estaba diciendo, señor presidente, que es muy importante para que exista el desarrollo económico y social de cualquier territorio el disponer de unas buenas infraestructuras de comunicación, bien sea por ferrocarril o por carretera.

Esta iniciativa entra de lleno en el problema de las carreteras en la Región de Murcia, y yo en ese sentido quería decir que en el año 1999 concluye lo que era el actual Plan de Actuación en Carreteras. Y si hacemos un balance del desarrollo y la aplicación del mismo, pues yo lo catalogaría como de fracaso. Y yo creo que es un fracaso porque la red de carreteras de la Región de Murcia, las que dependen de la Comunidad Autónoma, por-

que creo que estamos hablando de esas carreteras, en sus 3.355 kilómetros se encuentran en condiciones bastante lamentables.

Yo no es la primera vez que lo digo, pero si realmente somos sinceros y nos ponemos la mano en el corazón, y en eso le pido un esfuerzo al grupo mayoritario, para que reconozca que la red de carreteras de la región, y digo que lo reconozca porque es una realidad, es la peor red de toda España, desde el estado del firme, curvas peligrosas, anchura insuficiente, deficiente señalización... El negar esto, que es lo evidente, es negar la realidad y yo creo que eso no nos conduce a nada. Yo creo que lo primero para empezar a solucionar la triste realidad que tenemos en las carreteras de la Región de Murcia es reconocer su deficiente estado, y reconocer que no hay presupuesto suficiente en la Consejería de Política Territorial para acometer este grave problema, y si reconocemos estas dos cuestiones, tenemos una red muy deficitaria y no hay capacidad económica en los presupuestos de la Comunidad Autónoma para acometer la restauración y la mejora de las carreteras, habrá que hacer algo.

Por otro lado, se necesita hacer actuaciones todavía importantes, como por ejemplo el desvío de Mazarrón, que es una obra pendiente y que está colapsando el desarrollo de aquel municipio; el desvío de Totana, el desvío de Balsapintada, el acceso norte de Cartagena, el acceso oeste de La Unión, algunas de estas obras que son de competencia de los presupuestos del Estado, y otras obras que quedan por hacer.

El problema es la falta de financiación, y desde luego yo considero que una de las soluciones que puede tener son las ayudas de la Administración central de inversiones en las carreteras de la Región de Murcia. Y en esa línea yo creo que la propuesta que presentaba el señor Durán es muy positiva, es decir, nos encontramos con un déficit importante, que se necesitan inversiones tan importantes que es imposible que se asuman por los presupuestos de la Comunidad Autónoma, porque no hay capacidad financiera para ello. También sería una tremenda irresponsabilidad lo que pretende hacer el Gobierno regional, de aplicar la financiación privada porque eso supondría hipotecar los presupuestos de la Comunidad Autónoma para 25 ó 30 años. Eso se puede hacer en una obra, como, por ejemplo, está previsto hacerlo para la autovía del Noroeste, que sería una deuda de 26 ó 28.000 millones de pesetas para los próximos 26 ó 28 años, pero si ese mismo sistema se quiere hacer en toda la red de carreteras y en las ampliaciones que hay que hacer, pues eso sería difícilmente asumible por los presupuestos de la Comunidad Autónoma.

Yo recuerdo que el consejero de Hacienda hablaba de una deuda histórica que sobrepasaba los 40.000 millones de pesetas, del Estado con respecto a nuestra

región. Hablaba de esta deuda histórica cuando en el Estado gobernaba otro partido diferente y en la región gobernaba el Partido Popular, y entonces se hacían aquellos discursos reivindicativos, lógicamente para desgastar al Gobierno que gobernaba España. Y hablaba de la deuda histórica y reclamaba la deuda histórica y tal. Inmediatamente, cuando el PP ganó las elecciones nacionales se cambia el discurso y ahora de la deuda histórica no se quiere saber nada. Pero esa es otra historia, ¿no?

Por lo tanto, yo considero un buen método para superar esta difícil situación el aprobar esta moción y que se empiece a reivindicar desde el Gobierno regional que nos echen una mano desde los presupuestos generales del Estado para arreglar nuestras carreteras.

Y yo le pediría al señor Durán, porque él ha sido muy prudente a la hora de introducir aquí vías de comunicación, hay una carretera que él ha obviado, que en estos momentos es vital para el desarrollo de nuestra región, sobre todo de la comarca de Cartagena, porque todo el tráfico pesado que es de una importancia enorme, que sale de Cartagena hacia el sur de España, es decir, la MU-602, Cartagena-Alhama, esa carretera está colapsada, está colapsada en el presente, y con el aumento de la capacidad productiva de Cartagena, para sacar todas esas miles de toneladas que se producen en Cartagena, desde productos de Repsol a cualquier tipo de industria, hacia el sur de España, buscando la autovía del Mediterráneo, su salida natural es por la MU-602, Cartagena-Alhama.

Por lo tanto, yo le pediría al señor Durán, si no le parece mal, que también se introdujera esta carretera, porque, repito, en la actualidad está colapsada. Y, al mismo tiempo, este tramo, este territorio, que también es muy rico desde el punto de vista agrícola, se están montando cantidad de cooperativas y factorías, industrias, grandes almacenes de hortalizas en esta zona, que es riquísima desde el punto de vista de riqueza agrícola, tiene que tener también una salida natural a la autovía del Mediterráneo.

Por lo tanto, yo creo que quedaría perfectamente trazadas las comunicaciones de la región si también convertimos en una doble vía la MU-602. Y, en ese sentido, yo ya digo, lógicamente, que voy a apoyar la iniciativa.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Alburquerque Ros.

SR. ALBURQUERQUE ROS:

Gracias, señor presidente.

EL grupo parlamentario Popular no puede por menos que sorprenderse de la moción que plantea el grupo Socialista, y que, por cierto, como hemos podido comprobar anteriormente, ha hecho incluso que casi se moviera la tierra, como hemos podido comprobar.

Este tipo de moción, que no lo he investigado pero estoy convencido de que se ha presentado en todas las comunidades autónomas en que el PSOE es oposición, estoy convencido de ello, en el plan y en la estrategia que está utilizando el grupo Socialista de crear diferencias entre las comunidades autónomas y crear una división que desde luego no favorece a nadie, mucho menos a esta comunidad autónoma, y nos viene a demostrar, intuyo, cierta colonización del grupo parlamentario Socialista por su partido a nivel nacional.

Quiero señalar que es de todo punto imposible que aprobando la moción que plantea el grupo Socialista se consiga aquello que se pretende, porque debiera saber, supongo que lo sabe, e intuyo que ha sido un error, que el Real Decreto al que el grupo Socialista hace referencia, el Decreto-Ley 12/1998, no es un decreto en el que se declare de interés general ninguna carretera, es un decreto que plantea financiación a autovías previamente declaradas de interés general mediante la Ley de Presupuestos para 1998. Ese es un tema importante porque desvirtúa de entrada la pretensión que se está realizando. Este Decreto-Ley, reitero, no declara de interés general nada, sino simplemente financia o crea partidas presupuestarias para financiar esas obras previamente declaradas de interés general, obras declaradas en la Ley de Presupuestos para 1998 de interés general que no solamente afectaban a Cataluña, como aquí se menciona, sino Andalucía y otras múltiples comunidades autónomas.

Siguiendo con el argumento que se ha ido trazando, cuando se plantea por parte del grupo Socialista que lo que se pretende es que como mínimo se le dé el mismo trato a la Comunidad Autónoma de Murcia que al resto, por ejemplo a Cataluña, debo decirle que eso podría suponer que hubiera que devolver dinero al Estado. Y quiero decirlo porque la Región de Murcia es una región tremendamente favorecida en cuanto a inversiones por parte de la Administración central. Nunca como ahora se están produciendo las inversiones que están teniendo lugar en esta Región. Pero no quiero que esto quede como una argumentación sin peso, y le refiero el porqué estoy diciendo lo que en este momento le argumento.

Primero, sabe usted que se están realizando obras, ya contratadas, ya las palas trabajando, en la autovía de Murcia a Albacete, por un total contratado de 40.000 millones de pesetas. Obras que el Partido Socialista tenía previstas en su Plan Director de Infraestructuras a nivel nacional para iniciarlas en el año 2007. ¿O no es verdad, señor portavoz del grupo Socialista, que el Plan Director de Infraestructuras realizado por el anterior Gobierno

nacional socialista planteaba esas obras para el año 2007? ¿No es verdad, señor portavoz del grupo Socialista, que se han adelantado ocho años las previsiones que para esta región tenía el anterior Gobierno? Escucharé atentamente en su réplica que, efectivamente, esto era un error y que no era para el 2007 cuando estaban previstas esas obras.

Tendrá usted tiempo, señor Durán, dentro de un momento, de replicar a lo que le estoy diciendo, pero, por favor, hágalo con argumentaciones y documentación.

Otra obra que está ya contratada, no prevista, no proyectada, contratada, es la autovía Cartagena-Alicante, con un presupuesto de 30.000 millones de pesetas, por cierto, con el grupo Socialista en las Cortes Generales en contra, porque consideraban, señor portavoz del grupo Socialista, que la autovía Cartagena-Alicante era "una autovía para ricos" y que había otras autovías a nivel nacional que eran más importantes. Y utilizo palabras textuales que el portavoz en aquel momento de su grupo señaló en las Cortes Generales, "que la autovía Cartagena-Alicante, de peaje, era una autovía para ricos, y que había otras obras más importantes que realizar a nivel nacional que una autovía, que, total, para una comunidad rica como Murcia no merecía la pena".

Espero que usted, señor portavoz, también desmienta lo que le estoy diciendo, y espero que también me desmienta que hay prevista partida presupuestaria para este año para comenzar la autovía Alcantarilla-El Palmar, que tendrá un coste de 7.500 millones de pesetas. ¿O no hay, señor portavoz del grupo Socialista, partida presupuestaria para esa autovía? ¿Y a propuesta de quién fue?

Creo que esos datos demuestran que en absoluto se ha producido ningún tipo de discriminación con esta Comunidad, por parte del Ministerio de Fomento, en cuanto a la construcción de autovías se refiere.

Pero sigamos abundando en aquellas que ustedes plantean ahora, a tres meses del final de esta legislatura, que se declaren de interés general. Comienzan señalando, de entre las tres que han propuesto, la comarcal 3.319, Puerto de la Cadena-San Javier, que, como usted bien sabe, está terminada, financiada con presupuestos de la Comunidad Autónoma, y se basan en el hecho de que la mencionada autovía en Cataluña, Mataró-Granollers, ha sido financiada una vez realizada. Pero debo señalarle que esa financiación viene por cuanto se declaró de interés general en las Cortes en los Presupuestos de 1998. Porque se declaró en su momento de interés general, no se financia después de realizada la obra, se financia una vez que ya hace un año se declaró de interés general, lo cual en este caso sería imposible, porque usted bien sabe que esta carretera no tiene esa declaración de interés general.

Sigue usted mencionando la comarcal 415, Alcantarilla-Caravaca.

¿Pretende el portavoz del grupo Socialista que se paralice la contratación que hay prevista para dentro de dos días para que se abran las plicas de las empresas que se han presentado a la adjudicación de esta autovía? ¿Paralizamos la apertura de plicas, señor portavoz del grupo Socialista? ¿Paralizamos una obra que está prevista y solicitada con aquiescencia de todos los grupos políticos de esta Asamblea, incluido, señor Durán, el suyo, que ha apoyado el Plan Integral del Noroeste? Supongo que tendrá interés en que no se paralice una obra fundamental para el futuro de la comarca del Noroeste. Y le digo que se abren las plicas dentro de dos días, señor Durán, lo que supondrá el inmediato comienzo de las obras, por el montante económico al que usted ha hecho referencia, importantísimo en esta Comunidad Autónoma.

Seguimos con la última carretera que ustedes plantean, la nacional 332, Cartagena-Vera, a la que después de que ustedes en su momento la transfirieran al Estado, cometieran la increíble barbaridad de que una carretera que pertenecía al Estado solicitaran y aceptaran el que fuera entregada a esta Comunidad, ahora solicitan lo contrario, que se devuelva al Estado. ¿Saben ustedes que está ya el anteproyecto de esta obra realizado y que en muy breve plazo saldrá a contratación?

Verdaderamente, sorprende que ahora, a tres meses del final de una legislatura, intenten paralizar las actuaciones que en carreteras se están realizando por parte de la Consejería, e incluso dejen caer lo que ustedes consideran discriminación de esta Comunidad Autónoma, que, como acabo de demostrarle, no solamente no se ha producido sino que ha sido justo al contrario, una discriminación positiva para esta Comunidad Autónoma.

Pero, desde luego, no vamos a aceptarle la moción que ustedes nos plantean, no podemos aceptarla, porque eso supondría, señor portavoz del grupo Socialista, que las expectativas que este Gobierno ha creado en esta Comunidad Autónoma se paralizaran y, desde luego, no estamos por la labor.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Alburquerque.

Tiene de nuevo la palabra el señor Durán.

SR. DURÁN GRANADOS:

Gracias, señor presidente.

Vamos a ver, pensar que el Partido Popular pueda hacer algo diferente a lo que le digan desde Madrid es poco menos que ser un ingenuo. Pensar que el Partido de aquí, de la Región de Murcia, el grupo parlamentario

Popular tuviera a últimos de legislatura la frescura de ideas suficiente y la valentía necesaria para decirle al señor Aznar y a sus cómplices de Gobierno "basta ya", eso no sería ni ignorancia ni siquiera una utopía, sería simplemente el deseo de alguien que está preocupado de ver las barbaridades, las discriminaciones que está sufriendo su pueblo, su ciudad o su comunidad autónoma por parte del señor Aznar, simplemente eso.

Al señor Carreño, como siempre, darle las gracias por ampliar la moción. Acepto encantado la transacción que se ha hecho, y que, bueno, que sepa que ya sabe la suerte que va a correr: la misma suerte que han corrido las demás iniciativas.

Voy a empezar a hablarle al señor Albuquerque porque me ha hecho algunas preguntas. Yo le voy a contestar a esas preguntas, que, al fin y al cabo, son las mismas que usted viene haciendo desde hace cuatro años. Es decir, desde hace cuatro años usted viene haciendo las mismas preguntas hablemos de lo que hablemos. Simplemente, se coge el Diario de Sesiones y se ve que el señor Albuquerque hizo su discurso en la pre-campaña electoral, y hable de lo que hable siempre dice lo mismo. Y eso demuestra, entre otras cosas, señor Albuquerque, que usted ha sido un buen alumno y en cuatro años ha sido capaz de aprenderse lo que tenía que decir. Eso no es malo.

Yo le voy a contestar ahora a las preguntas que usted me ha hecho.

La carretera que están haciendo, que gracias a ello están haciendo, la nacional 301, Cartagena-Madrid, con 450 kilómetros, de la que el Gobierno socialista hizo más de 300 de esos kilómetros, y que quedaron sin hacer 150 kilómetros aproximadamente, y que las obras que dice él que se están haciendo corresponden al tramo de Archena-Venta del Olivo, licitadas y adjudicadas por el Gobierno socialista, y que ahora hay un tractor allí que de cada siete días a la semana cinco está parado, y dicen que así es como han iniciado y como van a terminar la autovía de Albacete. Pero además con la particularidad de que dicen que los 20.000 o los 30.000 millones de pesetas que vale, que dicen ellos que vale, incluido el tramo Archena-Venta del Olivo, la autovía hasta Albacete, se lo adjudican como inversiones en la Comunidad Autónoma de Murcia, cuando la mayor parte de esas inversiones corresponde al tramo de carretera de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Y en Castilla-La Mancha el Partido Popular vende que el Gobierno de la nación está invirtiendo 30.000 millones de pesetas. O sea, al Gobierno le cuesta la carretera esa 60.000, los que dicen los de Castilla-La Mancha y los que dicen los de Murcia, pero que al final veremos cuándo se termina.

El PDI ustedes unas veces lo utilizan como argumento para sostener sus posiciones, y otras veces de una forma yo diría que poco ética, para defenderse, o, en fin, para atacar a los demás, para atacar al Gobierno socia-

lista: "es que hacemos esto porque lo dice el PDI", o "ustedes no han hecho esto porque el PDI decía no sé qué". Al final, manipulación de todo lo que tocan, manipulación de todo lo que tocan, todo lo manipulan. Olvídense ustedes del PDI, si se olvidan del PDI yo les prometo que no voy a hablar del PDI tampoco. Vamos a hablar de la realidad, vamos a hablar de los documentos que ustedes tienen firmados, de los que ustedes están comprometidos, del Plan de Reactivación Económica Adaptado. ¿Por qué no hablamos de eso? ¿Por qué no hablamos de esos incumplimientos? ¿Por qué no hablamos de que hay este año 40.000 millones de pesetas menos en los Presupuestos Generales del Estado para inversiones en nuestra Comunidad Autónoma? ¿Por qué no habla de eso también? ¿Por qué no habla de lo de Portmán? ¿Por qué no habla de que llevan cuatro años mintiendo y prometiendo con la carretera nacional 332? ¿Por qué no hablan de los fracasos que ha tenido en el Ministerio de Fomento? ¿Por qué no dicen en qué han fracasado? ¿Qué es lo que les ha pedido el Ministerio de Fomento a cambio de quedarse con esa carretera? Díganlo. No digan que están preparando el anteproyecto. Se han tirado cuatro años, han hecho una legislatura sabática, en la que a lo único que se han dedicado ha sido a hacer proyectos para la legislatura siguiente.

¿Quiere que le hable de la Cartagena-Alicante? Le hablo también de la Cartagena-Alicante, porque me ha hecho una pregunta y le voy a contestar. Cartagena-Alicante, sí, nos hemos opuesto y nos oponemos porque es una autovía que iniciamos nosotros, nosotros, sí, nosotros, el grupo parlamentario... perdón, los gobiernos socialistas, los tramos de autovía que hay hechos, hay tramos de autovía hechos, sí, por lo visto usted no conoce la Región de Murcia, pero salga usted hoy cuanto se vaya para su casa, pierda un poco de tiempo y váyase por esa carretera que pone Alicante, verá usted si hay circunvalaciones y tramos de esa autovía ya hechos. Y se diseñó y se empezó a construir como autovía, no como autopista, porque es otra discriminación contra la Región de Murcia, que los que quieran entrar a nuestra Comunidad Autónoma por Alicante tengan que pagar un peaje. Y ustedes se sienten satisfechos porque les obligan a que se sientan satisfechos. Esa es otra gran mentira del Partido Popular.

¿Quiere que le hable de la carretera Alcantarilla-El Palmar? ¿Quiere que le hable de que nosotros dejamos un tramo de esa carretera hecho, aunque luego la cinta la cortara por dos veces el señor Valcárcel, y que ustedes en tres años y medio no han puesto ni un metro de asfalto en esa carretera? ¿Quiere que le hable de eso? Ahora viene presumiendo de cara a las elecciones del Plan Integral del Noroeste, cuando es un plan finalista y en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma no viene ni una sola partida finalista que recoja los compromisos del Plan Integral del Noroeste? ¿O quiere que

le hable del Plan Especial de Cartagena? ¿De qué quiere que le hable de inversiones? ¿Dónde están esos miles de millones de pesetas de inversiones? ¿Los que dice el consejero de Hacienda, que atribuye como inversiones del Estado las inversiones que Telefónica va a hacer este año en la Región de Murcia? ¿Esas son las inversiones que ustedes hacen? Mentira sobre mentira, señor Alburquerque. Su papel es ese, el de mentir. Pues bien, mienta usted bien, lo único que le pido es que cuando mienta que mienta bien. Ya sabemos que tiene que mentir, pero mienta bien.

La 3.319, la 3.319 es la gran chapuza: ustedes han hecho 22 kilómetros de autovía en cuatro años que están gobernando. La gran chapuza, ahí está todavía con la señalización vertical mal puesta y escasa, con la horizontal igual, con unas curvas con un radio tremendo y peligroso, con las separaciones laterales sin terminar: la gran chapuza. Y nosotros decimos que la pague el Estado, hombre, que la pague el Estado lo mismo que ha hecho con Cataluña.

¿No le queda a usted otra cosa que decir?, ¿no tiene otra excusa, otro argumento, nada más que decir que el grupo Socialista con estas propuestas está intentando paralizar? ¿Paralizar qué? ¿Pero qué es lo que han iniciado?: ¿un tractor en la carretera Venta del Olivo-Albacete? ¿Paramos el tractor? ¿Le decimos al señor del tractor "pare usted", le decimos que "pare usted"? ¿Eso es lo que intentamos parar, o paramos el tractor que han puesto a seis kilómetros de donde está el conflicto en la 3.321, Lorca-Águilas, que también la han iniciado? ¿O dónde han empezado las obras de la Cartagena-Alicante, dígame usted dónde han empezado?. Hay otro tractor, ¿verdad? No me extraña, seguramente algún agricultor que habrá pasado por allí, porque se teme que después tendrá que pagar peaje.

¿Qué es lo que intentamos paralizar? No sean ustedes absurdos y sean valientes, sean ustedes valientes y tiren adelante y díganle ya de una vez a este Gobierno: basta. Porque están consintiendo en infraestructura viaria lo mismo que están consintiendo en infraestructura ferroviaria.

Ya sabemos que ustedes son esclavos de Madrid, ya sabemos que ustedes tienen que hacer todo lo que les diga Madrid, y amén, y no pueden rechistar. Lo sabemos, pero estamos a final de legislatura, tengan ustedes un gesto con nuestra región, sean ustedes un poco generosos con esta región y cumplan alguno de los compromisos que tienen contraídos. Simplemente le pedimos eso. Y en ese caso, nosotros consideramos que uno de sus compromisos y de todos los que estamos aquí sería el de buscar los mayores beneficios para nuestra región. Y, en ese sentido, pues volveré a insistirles.

Miren ustedes bien lo que estamos pidiendo, estamos pidiendo que se declaren de interés, para su poste-

rior financiación por el Estado, la carretera nacional 332, la C-415, la 3.319 y la MU-602, Cartagena-Alhama, que el señor Carreño a última hora ha incorporado.

Eso es todo, señor presidente. Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Durán.

Señorías, vamos a votar la Moción 436, del grupo parlamentario Socialista, que se acaba de debatir. Votos a favor de la moción. Votos en contra. Abstenciones.

La moción queda rechazada con cinco votos a favor, seis en contra y ninguna abstención.

Quinto y último punto del orden del día: Debate y votación de la moción sobre obras de mejora de la carretera nacional 332 (Cartagena a Valencia), en el tramo Cartagena-El Algar, formulada por don Pedro Trujillo Hernández, del grupo parlamentario Socialista, y que va a defender su compañero de grupo señor Salas. Tiene la palabra.

SR. SALAS GARCÍA:

Gracias, señor presidente.

Continuamos con las carreteras. Esta moción la hacía el diputado de mi grupo don Pedro Trujillo Hernández, y yo tengo el honor de defenderla.

Podíamos seguir con el debate de la anterior, y yo afirmo todas las palabras que ha habido en la intervención de mi compañero, señor Durán, y que ahora concreto, un trozo de la 3.332, como son los puntos kilométricos 1'5 y 17'2 del tramo Cartagena-El Algar.

Brevemente les voy a narrar por qué llega esta moción, a ver si hay coraje por lo menos a decir que se haga lo que dicen que van hacer.

Decía cuando debatíamos la primera moción que hablaríamos de esas cosas que dicen y que no hacen. Por eso era bueno que se aprobara, para que no se le olvidara que hay que arreglar la vía de Cartagena al Valle de Escombreras, y nos trajeran esa información a la Comisión de Política Sectorial de nuevo.

El señor Trujillo se preocupa y solicita información al delegado de Gobierno sobre esa carretera, cuándo se va a realizar. El delegado de Gobierno, muy correctamente, en un plazo razonable, de septiembre a principio de año, es decir, tres meses, podemos decir que está dentro de lo razonable, le da una extensa información, diciéndole que el proyecto de la mejora de este tramo de carretera 332 está aprobado el 22 de diciembre del 95 y con un presupuesto de 448 millones y medio, aproximadamente, de pesetas; que se han pasado ya informes y se han dado notificaciones a los ayuntamientos correspondientes, Cartagena y La Unión, para que hagan sus alegaciones; y que está previsto que la licitación se efectúe

dentro del primer semestre del 97. Pues muy bien, perfecto.

Pero pasa el tiempo y llega mayo del 97, y el mismo señor Trujillo vuelve hacer otra solicitud de información, también al delegado del Gobierno, puesto que esto es responsabilidad de la Administración central, diciendo que ha pasado mayo del 97 y parece que no se licita la obra. Le contesta otra vez cortésmente, ya esta vez tarda un poco más, porque es de mayo a febrero del año siguiente, de mayo del 97 a febrero del 98, y dice que no falta ningún requisito, porque el Ayuntamiento ha cumplido perfectamente con su cometido y no hay nada que impida la realización del proyecto, y que sólo está pendiente de la autorización del Ministerio de Fomento para proceder a su licitación. Pues, otra vez, muy bien.

Pero vuelve a preocuparse en mayo del 98, porque se ve, como en la moción anterior, que no se ha hecho nada, un año justo, de 15 de mayo del 97 a mayo del 98, y hace la misma solicitud de información. Claro, aquí ya el delegado del Gobierno es valiente y dice: mire usted, en el año 97 es que ha habido que ajustar determinados indicadores de nuestra economía para adaptarnos a la moneda única. Bueno, y entonces se utiliza esa palabra de deslizamiento. Digo que ha sido valiente porque dice más o menos la verdad, que no se ha podido hacer, que está aprobado hace dos años pero que no invierte el Gobierno aquí, porque ya se ha invertido más de un 35% y a esta obra no le toca. Y como dice el presidente de todos los españoles cuando no le gusta lo que le preguntan en rueda de prensa: de eso no tengo que hablar. Pues aquí dice el delegado del Gobierno que a esta obra no le toca. No obstante, espera que se realicen durante el 88 las obras y con un plazo aproximadamente de doce meses.

¿Qué ocurre? Pues que llega enero del 99, es decir, que esta moción está totalmente vigente y es de las pocas veces que se mete por Registro General y a los 30-40 días la estamos viendo, que es como debería de ser para que no pierdan realidad las cosas, que luego se quedan en realidad virtual alguna de ellas, por extemporáneas.

Y ya aquí el diputado Trujillo dice: Ya no solicito más información, vamos hacer una iniciativa en el Parlamento, a ver si la aprobamos y obligamos, en el sentido político de la palabra, a que con el impulso del Parlamento regional el Gobierno de nuestra región inste al de la nación, exija ya, porque es la única manera que se puede decir después de más de dos años, que se inicien las obras de la carretera 332 entre Cartagena y El Algar.

Esto creo que está perfectamente explicado, creo que está perfectamente aclarado y no quiero entrar en más cosas. Podía seguir con la retahíla de incumplimientos que en la moción anterior mi compañero Durán hacía

Señorías, señor presidente, creo que está clarísimo, esta es una moción que pretende impulsar para ver si este

tramo se hace y los ciudadanos de El Algar, concretamente las obras de esa plaza de El Hondón, eviten esas inundaciones que se producen cada vez que llueve, y, en definitiva, tengan una mejor calidad de vida, que para eso estamos aquí.

Gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Salas.

Por el grupo parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Carreño.

SR. CARREÑO CARLOS:

Muchas gracias, señor presidente.

Hombre, yo le diría al señor Salas que sea paciente y que tampoco haga excesivos gestos de pedir al Gobierno que haga lo imposible. El Gobierno hace lo que hace y lo que puede hacer. Por tanto, vamos a tener un poco de paciencia, que con el tiempo, señor Salas, los problemas se irán solucionando.

Yo creo que cuando debatimos esta iniciativa, tenemos que hacer referencia obligadamente a las previsiones de inversión que en materia de carreteras para toda la Comunidad Autónoma, pero sobre todo para la comarca de Cartagena, ha habido en esta legislatura, y que a nuestro juicio ha sido una previsión muy deficiente. De hecho, podemos decir que la Administración competente en la mejora de la carretera, que es la Administración central, por eso se dirige la iniciativa adecuadamente y se han hecho preguntas y solicitudes de información al delegado del Gobierno, ha incumplido de cabo a rabo todas las previsiones que había en materia de inversiones.

Pero también hay que decir, señor Salas, que es difícil gobernar y que no todo se puede hacer. Yo creo que, en ese sentido, desde la oposición tenemos que ser muy comprensivos. El Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena se está incumpliendo en un porcentaje altísimo, pero, repito, vamos a tener paciencia, que el próximo plan verá usted como sí que se cumple, en la próxima legislatura.

Lo que viene a plantear el grupo Socialista, con ser una iniciativa necesaria, es sin embargo, quizás, de las actuaciones previstas más fáciles de cumplir, porque sus inversiones son realmente pequeñas, en relación a otras inversiones.

Hablamos de la carretera nacional 332, que arranca de la frontera hispano-francesa y que viene a morir en la provincia de Cádiz, atravesando cuatro comunidades autónomas. Yo apuntaría que habría que hacer un estudio para ver la situación de esta carretera en cada una de las comunidades autónomas que pasa, desde el norte hasta el sur, y ahí podríamos ver realmente la situación

en que queda la Comunidad Autónoma murciana con respecto a esta carretera. Y si echamos mano de los presupuestos que se han invertido en ella en los últimos años, pues veremos que prácticamente ha sido cero, se ha gastado muy poquito.

El tramo pretendido entre Cartagena y El Algar viene a suponer unos doce kilómetros de recorrido que, en honor de la verdad, es preciso diferenciar. Hay un tramo de siete kilómetros entre Cartagena y las inmediaciones de El Algar que a principio de los años 90 se hizo autovía y está en perfectas condiciones.

Por lo tanto, lo que interpretamos, con arreglo a lo que dice la moción, pues sería el viejo trazado de la 332 y, sobre todo, lo que supone cruzar El Algar.

Aquello cada vez que llueve se inunda, incluso hay que cortar el tráfico y es una de esas situaciones que se va eternizando en el tiempo. Repito, con muy poca inversión se puede arreglar, pero, de todas formas, señor Baldomero Salas, yo creo que tendríamos que explicarle a los vecinos de El Algar que tampoco sean muy exigentes con los gobiernos ahora mismo, porque la situación es complicada y quizá se pueda aguantar unos años más en esta situación.

De cualquier forma, yo creo que sería oportuno darle un recordatorio al Gobierno, tampoco que sea muy exigente, que sea un recordatorio en la línea de decir que ha habido varias promesas por parte del delegado del Gobierno y que, quizás, esto se soluciona con un esfuerzo económico no muy importante y que habría que ir acometiéndolo lo antes posible.

Por lo tanto, nosotros vamos a apoyar la iniciativa, señor Salas. Y le repito una vez más, vamos a hacerlo con moderación, vamos a dejar al Gobierno gobernar, son muchas las cosas que tiene que hacer, y nosotros simplemente recordarle esto con cierta relajación.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor López Lucas.

SR. LÓPEZ LUCAS:

Gracias, señor presidente.

Efectivamente, el señor Trujillo ha demostrado tesón y trabajo haciendo el seguimiento de esta obra desde el principio hasta el final, en su primer escrito, como bien dice, del 17 de septiembre del 96, pidiendo información sobre este proyecto de mejora de la plataforma de la nacional 332 de Cartagena a Valencia, desde el punto kilométrico 1'5 al 17'5, pero sobre todo también en el enclave, dentro del tramo de El Algar, que estaba

contemplada la remodelación de la plaza de El Hondón, incluyendo en ésta la evacuación de las aguas de lluvia, la iluminación, semaforización, ajardinado y aceras. O sea, que también estaba contemplado en ese proyecto.

Efectivamente, le contesta a ese escrito el 20 de enero del 97 la delegación del Gobierno, y le dice que hay un proyecto de construcción de mejora, que este proyecto se aprobó el 22 de diciembre de 1995 con un presupuesto aproximadamente de 448 millones y medio de pesetas, pero por resolución del ilustrísimo señor director general de Tecnología y Proyectos, por delegación del ilustrísimo señor secretario de estado de Política Territorial y Obras Públicas, todos dependientes del señor Borrell, ministro del ramo.

¿Qué es lo que ocurre?, que lo único que aprueba este señor es, por resolución, el proyecto. Pero dónde estaban los 448 millones y medio, no estaban en ningún sitio. O sea, que es muy bonito aprobar una carretera, aprobar un proyecto y después decir cómo se hace la carretera. Efectivamente, hay que tener dinero para construir la carretera, ese dinero no estaba, y cuando en el año 96 el Gobierno de el Partido Popular accede al poder, porque en esa época todavía era el Partido Socialista quien gobernaba, cuando en el año 96 accede al poder, pues nos encontramos con un proyecto aprobado, pero sin financiación ninguna para ese proyecto. Entonces, pues bien, el delegado del Gobierno, pues sigue insistiendo, pone en varias resoluciones que están interesados en que la obra se haga, aunque no estaba el dinero en ese momento, que se haga la obra, y parece ser, y dice al final de su escrito, que sobre el primer semestre del 97 se podría adjudicar, pero ya con presupuesto aprobado para el 97, porque en el 96 no había absolutamente nada.

Bueno, el delegado del Gobierno se compromete, seguramente sería a través de consulta hecha al Ministerio de Fomento que dicen que van hacer ese tramo. Hasta ahí de acuerdo.

El señor Trujillo vuelve e insiste sobre el tema, y el 15 de mayo del 97, ya finalizando este primer semestre del 97, pide otra vez información sobre esta carretera, y además diciendo que espera que esa licitación se siga manteniendo para el 97.

En otra de las peticiones que hace, el delegado del Gobierno le contesta que no falta ningún requisito, que era previo también que los ayuntamientos aceptaran y tal, que en principio sí habían problemas, pero después son resueltos por los propios ayuntamientos y no existe ninguno. Por tanto, se podría licitar, puesto que ya no hay ningún impedimento ni por el Ayuntamiento de Cartagena ni por el Ayuntamiento de La Unión, que es, parece ser, por donde esta vía transcurre. Entonces, no hay ningún problema, por tanto se podría licitar, pero se sigue sin licitar.

Y luego, por último, insisto otra vez, el señor Trujillo, ya digo que su tesón debe darle buenos frutos, en el cual vuelve otra vez a insistir sobre el tema de la carretera, que no se hace, y aquí ya el delegado del Gobierno, pues, como dice usted, valientemente, le explica los motivos de por qué en el año 97 se ha considerado hacer otras inversiones y esa se ha dejado sin hacer.

Por tanto, como yo no soy, como ha dicho su compañero, esclavo del Gobierno, ni ninguno de mis compañeros pensamos que seamos esclavos del Gobierno, sino que se tiene que realizar a través del consentimiento del propio Gobierno, porque si no no se puede hacer, se hace, y lo que no, pues no se hace. No soy ningún esclavo del Gobierno.

Y justificando el tesón de su compañero en la realización del seguimiento de esta carretera, pues yo, aunque le diga ahora, que es lo que a mí me han dicho, que el segundo semestre de este año se va a licitar, no se lo va a creer. Por tanto, aunque se vaya a licitar en el segundo semestre, yo le voy aprobar la moción tal como está, para que se inste al Gobierno y que esa carretera se construya.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López Lucas. Le ruego que apague su micrófono.

A la vista de todo ello, señor Salas, si desea usted intervenir, y si no pues pasaríamos directamente a votación. En cualquier caso, tiene el uso de la palabra.

SR. SALAS GARCÍA:

Muchas gracias, señor presidente.

Brevemente. Para agradecer al grupo de Izquierda Unida-Los Verdes y al Partido Popular, en primer lugar a Izquierda Unida, por el aporte que ha hecho de esas cosas pequeñas y que podían hacerse, y que son gestos. Tendremos paciencia, porque creo que al final se conseguirá.

Tenemos que creernos lo de la licitación del segundo semestre, porque cuando usted dice que se va a licitar seguro que no me está engañando, es lo que a usted le han dicho, seguro; luego yo me lo tengo que creer.

Lo que quiero, en bien de los ciudadanos de El Algar, es que aquello se haga y que tengan esa calidad de vida que yo decía.

Y terminar diciendo que no estaba el dinero en el 95. Bueno los gobiernos continúan, aunque sean de diferente color, y los proyectos se hacen y a veces coinciden con un gobierno y con otro. Si hay interés por el gobierno que continúa, aunque sea de otro color, de hacer esa obra o hacer esa remodelación o de hacer esa iniciativa, la que sea, porque es necesario para el pueblo, pues luego se ponen los dineros como hay que ponerlos

en los presupuestos. Es decir, que cuando hay voluntad las cosas se hacen.

No quiero ser agrio, porque creo que al final el trabajo de mi compañero Trujillo, como decía el portavoz del Partido Popular, en este caso el señor Lucas, ha sido fructífero y lo que deseamos es que se haga y se licite eso en el segundo semestre de este año.

Gracias de nuevo. Nada más, señor presidente. Nada más, señorías.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Salas.

Señorías, vamos a votar la Moción 437, del grupo parlamentario Socialista. Votos a favor de la moción. Votos en contra. Abstenciones. Señorías, la moción ha sido aprobada por unanimidad.

Turno de explicación de voto. Señor Carreño.

SR. CARREÑO CARLOS:

Sí, simplemente, señor presidente, yo hacía en mi intervención, apoyando la moción, una interpretación irónica de esa comprensión que hay que tener con el Gobierno. Pero la verdad es que me gustaría saber, y lo digo esto con el mejor animo posible, por qué a veces se apoyan unas iniciativas y otras veces no se apoyan otras que no comprometen más de lo que hemos comprometido aprobando ésta. Entonces, a veces me falta capacidad para entender algunas decisiones. Lo digo con el mejor sentido.

Simplemente era hacer esta reflexión con el mejor ánimo posible, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño. Y considerando que la política no es una ciencia exacta, quizás le pueda dar alguna explicación el señor López Lucas, al que le voy a dar la palabra para explicación de voto.

Perdón, ¿el señor Salar quería intervenir?

SR. SALAS GARCÍA:

No, señor presidente. Tendría que ser otra vez para agradecer y me parece demasiado agradecimiento por algo que estamos obligados a hacer todos.

Gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Señor López Lucas.

SR. LÓPEZ LUCAS:

Efectivamente, quiero decirle al señor Carreño que nuestro grupo no aprueba la moción porque sea un poco "light" o porque sea tal, o que se le urja al Gobierno, no. Aprueba la moción porque tenemos intención de que esa obra se haga, no porque en este momento, digamos, bueno, pues vamos a urgir, que ya harán o no harán. No, es que tenemos intención de que la obra se haga, porque creemos que es necesaria, y por tanto la aprobamos y apoyamos esta iniciativa.

En otras ocasiones, cuando son "light" y a lo mejor no sirven para nada, pues el grupo Popular no las aprueba porque cree que no es necesario aprobarlas, entre otras cosas porque queremos que se haga la obra.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López Lucas.

Señorías, agotado el orden del día, se levanta la sesión.

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial:** 4.000 pts. (IVA incluido)
- Suscripción anual al **Diario de Sesiones:** 4.500 pts. (IVA incluido)
- Números sueltos: 100 pts. (IVA incluido)
- El importe de la suscripción se abonará mediante talón nominativo, giro postal o transferencia a la cuenta corriente nº 33000-4500-3237-6, abierta en Cajamurcia, C/ Ángel 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-1672-1995 ISSN 1135-7967