



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 1997

IV Legislatura

Número 111

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 3 DE JULIO DE 1997

ORDEN DEL DÍA

I. Debate de totalidad del Proyecto de ley sobre construcción y explotación de infraestructuras de la Región de Murcia.

SUMARIO

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

I. Debate de totalidad del Proyecto de ley sobre construcción y explotación de infraestructuras de la Región de Murcia.

El señor Bernal Roldán, consejero de Economía y Hacienda, presenta y defiende el proyecto de ley3945

El señor Dólera López, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes, defiende la enmienda a la totalidad presentada por su grupo.3949

El señor Plana Plana, del G.P. Socialista, defiende la enmienda a la totalidad presentada por su grupo3954

El señor Lorenzo Egurce, del G.P. Popular, interviene a continuación para expresar la opinión de su grupo.....3957

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Dólera López 3959

El señor Plana Plana..... 3961

El señor Lorenzo Egurce..... 3962

En el turno de fijación de posiciones, intervienen:

El señor Dólera López 3964

El señor Plana Plana..... 3967

El señor Lorenzo Egurce..... 3967

Se someten a votación las dos enmiendas a la totalidad 3968

En el turno de explicación de voto, intervienen:

El señor Plana Plana..... 3968

El señor Lorenzo Egurce..... 3969

Se levanta la sesión a las 19 horas y 42 minutos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión.

Punto único del orden del día: **debate de totalidad del Proyecto de ley sobre construcción y explotación de infraestructuras de la Región de Murcia.**

Para la presentación del proyecto de ley, por el Consejo de Gobierno, tiene la palabra el señor Bernal.

SR. BERNAL ROLDÁN (CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA):

Señor presidente, señorías:

Comparezco ante esta Cámara con la finalidad de presentar el proyecto de ley de construcción y explotación de infraestructuras de la Región de Murcia. Un proyecto de ley que surge de la necesidad de dotar a nuestra Comunidad Autónoma de unas infraestructuras adecuadas, en orden no sólo a su importancia en el contexto económico nacional, sino en cumplimiento de una tarea irrenunciable cuando se acometen responsabilidades políticas.

El proyecto de ley que someto a su consideración es, en mi opinión, un documento de enorme trascendencia, por cuanto, de ser aprobado, se convertiría en un potente instrumento para favorecer el desarrollo y la modernización de nuestra Región.

Como saben, la Región de Murcia se caracteriza en los momentos actuales por la confluencia simultánea de un elevado nivel de endeudamiento junto a un notable déficit de infraestructuras. Esta carencia de infraestructuras y equipamientos básicos es un factor bien conocido de todos los aquí presentes. Los dos grupos parlamentarios que han presentado enmiendas de totalidad al proyecto de ley se refieren expresamente en sus argumentos a estas carencias. Así, el grupo parlamentario Socialista cita textualmente "la gran carencia de infraestructuras de la Región de Murcia"; en tanto que el grupo parlamentario de Izquierda Unida indica en su texto, y de forma literal, que "el déficit de infraestructuras de la Región de Murcia constituye uno de los mayores estrangulamientos para poder desarrollar sus potencialidades, por lo que considera este grupo parlamentario- es precisa una actuación de fomento de tales obras para poner en valor nuestros territorios y para propiciar el desarrollo económico".

Efectivamente, comparto estas afirmaciones del grupo parlamentario Socialista y del grupo parlamentario de Izquierda Unida, que vienen a sumarse a las que ha realizado en este mismo sentido el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, para quien "la deficiente situación de infraestructuras en la Región de Murcia ha sido constatada por estudios llevados a cabo por este Consejo". Tanto en su memoria, sobre la situación socioeconómica y laboral, correspondiente a 1994 y 1995, como

en el trabajo "Estrategias para el Desarrollo de la Región de Murcia", que la considera uno de nuestros estrangulamientos básicos.

Asimismo, indica el Consejo Económico y Social que el déficit regional en capital público ha sido igualmente constatado por rigurosos trabajos recientes. En uno de ellos, en el número 67, de "Papeles de Economía", se calcula la dotación efectiva de capital público de la Región de Murcia en el 75% de la media nacional, situándonos a casi 64 puntos de la media correspondiente a las tres comunidades autónomas de índices más elevados.

Resulta pues fuera de toda duda que nuestros déficit de infraestructuras y nuestros desequilibrios territoriales son importantes y precisan de una acción correctora decidida.

Sin embargo, la situación financiera en que se encuentra la Hacienda pública imposibilita hacer frente a aquellos déficit, actuando exclusivamente desde los presupuestos públicos. En este sentido, los elevados compromisos, asumidos por administraciones anteriores; el importante porcentaje de gasto público corriente, que tiene carácter estructural y, por tanto, cautivo; así como la política de convergencia y de acceso a la Unión Monetaria, respaldada por la mayoría de grupos políticos, que impone una rigurosa contención del déficit, son todos ellos factores que determinan una reducida capacidad de maniobra para corregir las deficiencias que a todos nos preocupan.

A nivel de la Administración central del Estado es sobradamente conocido el dato de que la deuda pública nacional está situada en una cifra de 46 billones de pesetas, por encima del límite del 60% del PIB, que se establece como una de las cinco condiciones de acceso a la tercera fase de la Unión Monetaria. Este volumen de endeudamiento ha venido aumentando de forma explosiva en los últimos quince años, como consecuencia del importante déficit público con que se han venido liquidando los sucesivos Presupuestos Generales del Estado.

El déficit público ha llegado a ser de hasta el 7% del Producto Interior Bruto en los años 93 y 94, lo que ha dado lugar a una situación, que en 1995 se consideró por todos los grupos políticos como inadmisible y dio lugar a que se iniciara una decidida lucha contra el déficit, en la que actualmente estamos inmersos.

Esta decidida voluntad de contención del déficit, como eje central de la política económica emprendida por el actual Gobierno de la nación, está dando unos magníficos resultados en el plano económico y está consiguiendo no sólo que nuestra pertenencia a la Unión Monetaria parezca hoy algo irreversible, sino que ha permitido alcanzar unos datos económicos de indudable importancia para la reactivación general de la economía. Así, el descenso de tres puntos en los tipos de interés; la contención de la inflación hasta niveles próximos al 2%; el relanzamiento de la actividad económica, con un crecimiento del 3% y el

subsiguiente proceso de creación de empleo, en el que estamos inmersos ahora mismo, son todos ellos elementos económicos que tienen su origen y que hunden su raíz en la contención del déficit público. Ello ha constituido lo que ha venido en denominarse el círculo virtuoso de la economía española, en el que actualmente nos encontramos.

Por este motivo, perseverar en la política que tan buenos resultados está dando es algo que no admite discusión. El Gobierno de la nación ha elaborado un pacto de estabilidad y crecimiento de la economía española para el período 1997-2001, que fija como objetivo reducir el déficit público desde el 7% del PIB en el año 94 hasta el 1,5% en el año 2001. Ello va a suponer un importante esfuerzo de disciplina presupuestaria a fin de alcanzar unas finanzas públicas saneadas, elemento esencial para estar de lleno en el área monetaria del euro, la moneda Única, lo que para todos nosotros constituye sin duda un objetivo importante.

En el caso de la Región de Murcia la situación financiera se configura en consonancia con la descrita para el conjunto de la economía española. Nuestro nivel de endeudamiento ha sido siempre muy elevado, y ya en 1995 se encontraba prácticamente al límite de nuestras posibilidades de endeudamiento. Hasta 1993, y de acuerdo con lo que sucedía a nivel nacional, el déficit público de nuestros presupuestos regionales alcanzaba niveles igualmente explosivos; podemos recordar que en el año 1990 el déficit presupuestario del presupuesto alcanzó los 15.500 millones de pesetas; en el año 1991, 14.115 millones; en el año 92, 8.922 millones; y en el año 93, 6.533 millones.

A partir del año 94 la Comunidad Autónoma de Murcia hubo de aceptar, como consecuencia de la difícil situación financiera, la negociación de unos escenarios de convergencia que suponían déficit anuales muy por debajo de los que se venían alcanzando sistemáticamente en años anteriores. De esta forma, los escenarios que se firmaron preveían cantidades muchos más reducidas: en el año 94, 4.800 millones; en el año 95, 4.145 millones; en el año 96, 3.087 millones; y en el año 97, el escenario que firmó el Gobierno anterior preveía 1.762 millones. El actual Gobierno de la Región consiguió elevar este límite desde 1.700 hasta 4.200 millones. Pero todavía nos encontramos, sin duda, en unas cifras mucho más modestas que las que corresponden a la etapa explosiva que acabó en el año 94.

Precisamente aquella política, que hemos calificado de explosiva y alegre, de déficit que se siguió hasta aquel año determinó unos niveles de endeudamiento de los que todavía hoy nos resentimos. En julio del año 95, cuando este Gobierno tomó posesión, recibió un volumen de deuda que se cifró en términos de cotización de divisa precio de adquisición en 84.259 millones. A 30 de junio del año 97, dos años después, la Comunidad Autónoma

tiene un volumen de deuda de 85.762 millones, tan sólo 1.500 millones de pesetas por encima de la cifra de hace dos años, y ello pese a que en este período se han realizado operaciones de capital por valor de más de 60.000 millones de pesetas.

Estas cifras nos dan, en cualquier caso, una idea del marco tan estrecho en que nos hemos movido y de cómo el actual Gobierno de la Región no sólo no dispone prácticamente de capacidad alguna de endeudamiento, sino que una parte importante de nuestro presupuesto regional ha de destinarse a satisfacer la carga financiera generada por el endeudamiento que recibimos.

Por tanto, señorías, estamos en una situación financiera, tanto a nivel nacional como regional, caracterizada por los elevados volúmenes de endeudamiento que se generaron en etapas anteriores y que determinan hoy, nos guste o no nos guste, la imposibilidad de seguir recurriendo al endeudamiento para financiar nuestras inversiones; antes al contrario, los presupuestos actuales han de enfrentarse al mismo tiempo a la necesidad de reducir el déficit público y de atender la carga financiera generada por el endeudamiento pendiente.

Ésta es, en suma, la situación en que nos encontramos hoy y que he permitido describir con cierto detalle porque lo considero fundamental para justificar la necesidad del proyecto de ley que hoy traemos a esta Cámara.

Esta situación de importantes déficit de equipamientos, junto a un nivel de endeudamiento que imposibilita afrontar aquellos déficit justamente en un momento en que es de gran importancia que nuestra Región no se quede descolgada del resto de la economía nacional, justamente en un momento en que tenemos ante nosotros una oportunidad cierta de modernización y relanzamiento, éste es el contexto en el que nos encontramos actualmente y en el que habremos de adoptar las decisiones que correspondan.

En este marco, el Gobierno de la Región, al que represento, se niega a aceptar como irreversible la situación descrita y se niega a aparcas las actuaciones que la Región demanda en materia de infraestructuras, por no disponer de presupuesto suficiente para ello. El Gobierno regional no está dispuesto a que el desarrollo de la Región se paralice en este momento y se consolide así nuestro descolgamiento del conjunto español.

Nos parece que existe todavía la posibilidad de actuaciones valientes y decididas que han de examinarse en el contexto que hemos expuesto hasta ahora. Sin este contexto, el proyecto de ley que hoy debatimos carece sin duda de base y de fundamento, porque si no tuviéramos el endeudamiento que tenemos les aseguro que no presentaríamos este proyecto de ley; de la misma forma, si las principales infraestructuras, si las principales carreteras estuvieran ya realizadas no habría razones de urgencia social para procurarnos un marco legal que permita

acometer importantes proyectos, de los que hoy carecemos.

En suma, el Gobierno regional considera necesario instrumentar fórmulas que, sin perjudicar el objetivo de reducción del déficit público, permitan, sin embargo, mantener el ritmo de creación de nuevas infraestructuras y equipamientos.

Si bien es cierto que estas inversiones no garantizan por sí mismas el éxito de una política de desarrollo regional, es, sin embargo, evidente que las mismas son necesarias para conseguir dicho objetivo, al constituir un importante instrumento de cohesión económica y social y de vertebración del territorio. Ello hace que sea preciso acceder a otros métodos alternativos de financiación de obras públicas distintos del tradicional, basado en financiarlas con cargo a los presupuestos anuales del Estado como vía para acometer inversiones productivas creadoras de mayores riquezas futuras. Para ello es fundamental la colaboración de la iniciativa privada, no sólo buscando romper el antagonismo clásico entre lo privado y lo público, sino también para pretender que esa participación de la iniciativa privada pueda ser ventajosa, pueda ser positiva a pesar de que con ella se persiga conseguir una mayor eficacia y un adelanto de la puesta en servicio de esas actuaciones.

Es evidente en las circunstancias actuales que la única alternativa posible es la implicación del sector privado de la economía. Desde la Unión Europea el grupo Christophersen, creado por el Consejo Europeo en Bruselas, en diciembre del año 93, para estudiar las posibles fuentes financieras a las infraestructuras del transporte, puso de relieve que la principal función de la Comunidad en esta materia debía radicar en movilizar a los inversores privados hacia proyectos de interés europeo, merced a una reducción de los gastos financieros, recomendando para ello propiciar la constitución de asociaciones entre el sector privado y el público. Así lo ha considerado también el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia en su dictamen de fecha 26 de marzo del 97 sobre el proyecto de ley que hoy nos ocupa, y en su apartado de conclusiones ha valorado positivamente la iniciativa en él contenida, al entender que el Gobierno regional trata de armonizar la necesidad de superar el déficit regional de infraestructuras, en un marco presupuestario claramente restrictivo, con la reflexión y el debate social, ante una cuestión que es básica para el desarrollo de la Región, que constituye su aprobación un instrumento de relevancia social y económica susceptible de comprometer importantes recursos presupuestarios en los próximos años.

Asimismo, en el documento de estrategias para el desarrollo de la Región de Murcia se señala que las infraestructuras cumplen las funciones de fomentar la integración y la cohesión y de facilitar la accesibilidad de

los distintos territorios. Estas inversiones requerirán, dice el CES, un esfuerzo presupuestario muy importante, por lo que será necesario estudiar todas las posibles vías de financiación, incluyendo -dice el CES- la participación directa del sector privado vía las diversas fórmulas de explotación que puedan articularse. Concretamente, los peajes soportados por los usuarios, por la Administración o por ambos.

Todo ello, por tanto, aconseja traer a esta Cámara este proyecto de ley con la intención de que pueda ser ampliamente debatido y consensuado, pues, como se indica en su exposición de motivos, es objetivo fundamental del mismo proporcionar un marco jurídico estable que permita abordar en los próximos años la promoción de una serie de proyectos de infraestructuras públicas en nuestra Región, así como la colaboración en aquellos otros que, sin estar localizados en nuestro ámbito territorial, sean necesarias para el desarrollo de nuestra Comunidad.

El proyecto aborda, ante todo, en su título I, la cuestión clave de la planificación de las infraestructuras, no sólo las que genéricamente puedan denominarse como "de transportes" (carreteras, puertos, aeropuertos, etcétera) sino también las dedicadas a la conservación y reutilización de bienes escasos y no renovables.

Se pretende, pues, evitar que la ordenación del territorio se vea sustituida por un cúmulo de proyectos parciales e inconexos. De ahí que todo el primer título del mismo se dedique a la coordinación de las infraestructuras con los instrumentos regionales de planificación, los mecanismos de articulación con el planeamiento urbanístico y la regulación como fase previa a cualquier decisión de construir y explotar una infraestructura de los estudios de viabilidad y aprobación de los proyectos.

Es importante insistir en esta característica en la que a mi juicio radica un aspecto esencial del procedimiento definido. Toda actuación que pretenda tener cabida en este proyecto de ley tendrá que cumplir con carácter previo dos requisitos: en primer lugar, ser respetuoso con los aspectos relativos a la ordenación del territorio, la disciplina urbanística y el medio ambiente; por otra parte y en segundo lugar, tener asegurada la rentabilidad social del proyecto y su viabilidad económica y financiera.

Sin el cumplimiento de estos dos requisitos no se iniciará ninguna actuación, o dicho de otra forma, no se llevará a cabo ningún proyecto ni obra que no cumpla escrupulosamente estas dos condiciones.

El proyecto de ley dedica en su título II una especial atención al desarrollo de las fórmulas de gestión indirecta, aspecto este en el que también el Estado ha adoptado recientemente una serie de medidas legislativas en orden a alentar la participación de la iniciativa privada en este tipo de proyectos, todo ello sin excluir las fórmulas de gestión directa de infraestructuras, que cuentan con una adecuada

regulación en nuestro Derecho positivo, tanto a nivel estatal como autonómico.

Para conseguir el objetivo propuesto se prevé, en primer lugar, la figura de la concesión de obras públicas, asumiendo lo dispuesto en la normativa básica estatal y poniendo especial énfasis en la participación de la pequeña y mediana empresa a través del mecanismo de la cesión obligatoria a terceros, y precisando también el régimen económico-financiero de la misma, en orden a garantizar el principio de equilibrio financiero de la concesión.

Así, se regula como una fórmula posible a contemplar en determinados casos la técnica utilizada en otros países europeos como Alemania, Dinamarca, Suecia y el Reino Unido del denominado "canon de demanda" o "peaje en sombra", en el que la participación del sector privado se vincula a la generación de flujos de caja previsibles que no se repercuten en el usuario a través del peaje, asumiendo la Administración la garantía del pago en función de unas tarifas predeterminadas según las expectativas de uso de la infraestructura.

Se ha previsto también la posibilidad de utilizar el mecanismo de la concesión demanial como instrumento de fomento e incentivación de la iniciativa privada en la construcción o explotación de estas infraestructuras. No obstante, se establece un límite temporal en la explotación de las mismas coherente con la finalidad a que se afecta y con el programa cronológico de retribuciones en favor del concesionario diseñado por la Administración, a partir del cual las obras, terrenos, infraestructuras y derechos revierten a la Comunidad Autónoma sin cargos ni retribución alguna, garantizándose que al final del período de la concesión se hayan cubierto los costes reales, la amortización de los activos y la normal rentabilidad de la inversión, para lo cual la ley diseña mecanismos de garantía presupuestaria que generan la confianza necesaria en los mercados a fin de financiar la infraestructura.

Del mismo modo, se recoge expresamente la aplicación en la Comunidad Autónoma del contrato de obra bajo la modalidad de abono total del precio, recogido en la Ley del Estado 13/1996, así como la posibilidad de aplazar el pago hasta un máximo de diez años desde la recepción de la obra y la eventualidad de construir viviendas de titularidad pública bajo cualquiera de los sistemas regulados en la ley.

Por último, el proyecto en su título III regula un conjunto de disposiciones comunes sobre régimen económico-financiero destinadas a asegurar la viabilidad y rentabilidad de las inversiones. Es de destacar en este sentido el especial énfasis que la norma pone al objeto de garantizar la transparencia y control de las inversiones de esta naturaleza por parte del órgano legislativo, por lo que se vinculan presupuestariamente las obligaciones contraídas.

Se crea así un fondo de atención y conservación de las infraestructuras construidas, en el que se integrarán las cantidades aportadas por las administraciones públicas, las afectadas de forma finalista para este fin y, en su caso, también las aportadas por los particulares.

Al objeto de dar carácter legal a las posibles actuaciones fuera del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, pero que tengan una indudable trascendencia para el progreso de la misma dentro del sistema de convenios previstos por la ley estatal y por nuestro Estatuto de Autonomía, el proyecto regula la colaboración con el Estado y con las demás comunidades autónomas.

En conclusión, señorías, y ya termino, estamos ante un proyecto de ley que puede y debe dar a la Región de Murcia un impulso definitivo en la obtención de sus infraestructuras, que siendo las más importantes las de carreteras tampoco tienen que ser las únicas. Depuradoras, desaladoras, obras de saneamiento, viviendas de promoción pública, aeropuertos, hospitales, edificios culturales y un largo etcétera tienen cabida en este proyecto de ley.

La finalidad que se persigue es evidente: el reequilibrio y la vertebración territorial, anticipar la rentabilidad social de las infraestructuras y definir los compromisos económicos en unos periodos que sean abordables presupuestariamente, tanto en su cuantía como en su contabilización.

El proyecto implanta unos criterios de absoluto rigor tanto legal como económico como político, de entre los que yo destacaría los siguientes: el control de la Asamblea Regional, por cuanto en todo momento va a conocer a través de una partida expresa en el presupuesto las cantidades comprometidas por estos procedimientos; la necesidad de realizar exhaustivos estudios que garanticen la rentabilidad social de la implantación de las obras, y también la reserva a las PYME regionales de al menos un 30% de los presupuestos de ejecución de las obras.

Lo cierto es que los nuevos tiempos, y estamos en ellos, demandan nuevas estrategias, y la Administración tiene que dejar de estar enconsertada en modos y medios ya caducos y superados, y en ello estamos, en ello está el Gobierno regional, en el reto de hacer a Murcia una región moderna, competitiva y que supere los riesgos de ser una región periférica en un Estado periférico, reto que pasa indudablemente por disponer con carácter prioritario de las carreteras, de las obras adecuadas en el menor tiempo posible y con la mayor rentabilidad social.

El Proyecto de ley de construcción y explotación de infraestructuras va a permitirlo, y la Comunidad Autónoma va a poder acometer actuaciones largo tiempo demandadas.

La primera de ellas, si este proyecto se aprueba, va a ser la autovía del Noroeste, que adelantará su ejecución en no menos de tres años.

Es por ello que solicito su apoyo a este proyecto, rogándoles que actúen, que actuemos con la responsabilidad que merece esta ley, para que pueda nacer con el consenso y también con el grado de unión que corresponde a una ley que queremos que sirva para engrandecer esta Región. Así lo espero de todos ustedes.

Muchas gracias, señor presidente, y gracias, señorías.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Para la presentación de la enmienda a la totalidad, formulada por el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, tiene la palabra su portavoz, el señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Señor presidente, señoras diputadas, señores diputados:

Al defender la enmienda a la totalidad, con devolución del texto, que presenta el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes al Proyecto de ley sobre construcción y explotación de infraestructuras de la Región de Murcia, debemos afirmar y debemos calificarlo, pero esta vez en serio, como un proyecto histórico, como un debate histórico y como una presentación histórica la que ha hecho el señor consejero de Economía y Hacienda. Histórico porque la elaboración y presentación en la Cámara de esta ley es uno de los mayores actos de temeridad e irresponsabilidad política cometidos por el Gobierno regional, una de las expresiones más claras de su rotundo fracaso en las políticas referidas a la ejecución de infraestructuras y captación para ello de recursos públicos de la Administración del Estado y de la Comunidad Europea, y un gran engaño y fraude a nuestra Comunidad Autónoma y a la ciudadanía de la misma.

Voy a explicar, al presentar esta enmienda a la totalidad, todas y cada una de las anteriores informaciones, que lejos de ser gratuitas o producto de la visceralidad son consecuencia de un estudio detenido, meditado y documentado del texto y de las políticas del Gobierno en esta materia, cuya conclusión es ponderada, mesurada, pero no por ello menos firme, clara y rotunda.

Hace algo más de dos años el entonces candidato a la Presidencia del Gobierno por el Partido Popular prometía acabar, de una vez por todas, con el déficit de infraestructuras que actuaba y actúa como cuello de botella para el desarrollo económico sostenible en la Región, y decía que lo iba a hacer sin recurrir al endeudamiento, antes bien reduciéndolo, ahorrando con austeridad gasto corriente, atrayendo fondos a través de una postura firme y reivindicativa ante la Administración central y ante Europa. A algunos no nos salían las cuentas, y le decíamos: ¿se da

usted cuenta de lo que está diciendo?, ¿se está usted dando cuenta de que está usted vendiendo duros a cuatro pesetas? El entonces candidato nos decía: no saben ustedes quién soy yo.

Hoy, con la presentación de esta ley, se nos viene a decir: no hay dinero público para infraestructuras y ello motiva el que tengamos que recurrir con carácter general a la inversión y financiación privada, aunque ello resulte más caro, aunque transfiramos endeudamiento a generaciones futuras, aunque hipotequemos el margen de manobra y actuación de los próximos gobiernos. Por cierto, se nos habla ahora de que esta ley viene como consecuencia del gran endeudamiento que padece el Estado y la Comunidad Autónoma de los compromisos contraídos anteriormente. ¿Qué van a tener que hacer los futuros gobiernos para hacer infraestructuras con la cantidad de endeudamiento, porque al fin y al cabo es endeudamiento, que puede ocasionarse a través de la aplicación de la presente ley? Da igual que tengan que pagar el doble los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia, como contribuyentes y usuarios, eso también lo prevé la ley, aunque se ponga en serios apuros a la pequeña y mediana empresa regional del sector de la construcción y obras públicas de la Región de Murcia, aunque nadie, salvo el Partido Popular y el Gobierno, vea con claridad la eficacia del proyecto aquí presentado.

Se nos trae un proyecto contra viento y marea, cuyas consecuencias en el futuro pueden ser las de un explosivo de efectos retardados.

Se nos alega que ahí está el Tratado de Maastricht, que ahí está el endeudamiento heredado, que ahí están las consecuencias de las políticas de convergencia y el Pacto de Estabilidad que, con su obsesión por el control del déficit público a costa de lo que sea, tiene como uno de sus efectos perniciosos la reducción de la inversión pública en infraestructuras, y por ello ha de recurrirse, si queremos tenerlas, y ésta es la explicación que nos da el consejero, a estos métodos de financiación privada, y esto a pesar de que la exposición de motivos del texto dice otra cosa distinta, dice que, bueno, se trata de dar un marco jurídico estable para la promoción de las infraestructuras en la Región de Murcia, etcétera. Aquí es donde ha salido el verdadero objeto de la ley, el verdadero fracaso del Gobierno al presentar esta ley.

Se nos dice ahora, se nos alega ahora todas esas calamidades que estamos padeciendo y que impiden que los presupuestos públicos puedan hacer frente a esa ley. Pero, claro, es que hace ya cinco años que Izquierda Unida está advirtiendo de los efectos del Tratado de Maastricht sobre las infraestructuras y sobre la puesta en valor de nuestra región. Es que cuando ustedes se presentaron a las elecciones ya había Tratado de Maastricht, esto no se ha inventado hace dos días, ya había pacto de

convergencia, ya había políticas restrictivas del déficit público a costa de la inversión productiva. Es que cuando ustedes se presentaron el señor Valcárcel ya iba en campaña electoral estableciendo cuál era el endeudamiento de la Comunidad Autónoma y achacándoselo a los que entonces gobernaban. Es que esto no sale ahora, es que esto no lo descubre el Gobierno del Partido Popular una vez que se ha presentado. Sin embargo, en el programa del Gobierno del Partido Popular no vemos absolutamente nada sobre financiación privada de infraestructuras, eso sí, mucha reivindicación y mucha firmeza con respecto a una Administración central que sí que les iba a garantizar los recursos necesarios para que esta Región no siguiera agravada con respecto a las infraestructuras.

Una cosa se decía antes, otra se dice ahora. Ahí está uno de los mayores engaños a los electores y un fraude a toda la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. No nos sirven ahora las lamentaciones, no nos sirve ahora que busquen fórmulas, como veremos, onerosas, para incumplir sus propios compromisos con la Región de Murcia que en su día lograron entusiasmar a cientos de miles de murcianos que les dieron el voto y que les han dado la mayoría absoluta que hoy tienen aquí en los escaños. Cumplan ustedes con ellos y no intenten escaparse a costa de las generaciones futuras.

Durante algún tiempo achacaron ustedes desde el Gobierno y el Partido Popular, posteriormente ya a tomar posesión del Gobierno, al Gobierno del PSOE de la Administración del Estado, o de la Administración central, que les negaba el pan y la sal, y ante la eventualidad de las elecciones generales de 1996 aseguraban que con un Gobierno del Partido Popular por fin llegarían ya fondos que permitieran subvenir y paliar ese tradicional déficit de infraestructuras. Llegó ya esa hora, esa hora lleva ya más de un año de vigencia, llegó José María Aznar al Gobierno y no ha resuelto lo que ustedes achacaban a gobiernos anteriores. Nuestra Región sigue huérfana de los fondos suficientes y necesarios para hacer frente a las inversiones de infraestructuras previstas en el Plan de Desarrollo Regional, Plan de Reactivación Económica, Plan Especial de Desarrollo para Cartagena, etcétera.

Nuestra Región no ha corregido los agravios históricos que en lo que se refiere a infraestructuras se han producido, ni siquiera lleva camino de ello. Y visto lo anterior, deciden ustedes sacar el conejo de la chistera, y el primer conejo que sacan de la chistera es precisamente esta ley de construcción y explotación de infraestructuras.

Pero ¡claro!, es que las carencias fundamentales de infraestructuras son de infraestructuras que tiene que construir el Estado. Estamos hablando de la vía rápida de Cartagena-Mazarrón-Águilas-Vera, sobre la cual se discutió aquí una moción el otro día; estamos hablando de la autovía Cartagena-Alicante; estamos hablando de

autovía Murcia-Venta del Olivo; estamos hablando de la velocidad alta en ferrocarril; estamos hablando de las obras que hay que hacer en el puerto, y todo eso tiene que costearlo y financiarlo el Estado, no puede financiarlo la Comunidad Autónoma. Me refiero, cuando digo Estado, la Administración central, porque al fin y al cabo Estado son todas las administraciones.

Pero claro, tal y como se plantean las cosas, esta ley lo que estimula es el acomodo del Gobierno para contraer deudas con la empresa privada que pagarán futuros gobiernos, en lugar de desplegar su capacidad de reivindicación. Claro, a cualquier Gobierno le va a resultar más fácil contratar una obra por los nuevos procedimientos y que la paguen los gobiernos futuros que exigir al Gobierno del Estado, si es del mismo signo político, aquellos compromisos que se tenían con la Región y aquello que a la Región le pertenece.

Han asumido ustedes una reducción, en términos reales, de la inversión territorializada del Estado; han asumido un sistema de financiación autonómica para este quinquenio que hace crecer la brecha entre nuestra Región y las más desarrolladas económicamente; han abdicado y aparcado, según pone de manifiesto ese reciente informe respaldado por el Senado y el Ministerio de Administraciones Públicas, la deuda histórica, convocados que fuimos con toda urgencia en aquel mes de febrero de 1996, muy poco antes de las elecciones generales, fuimos convocados aquí, se nos habló de deuda histórica. Hoy, el propio informe establece que no hay reivindicación de la deuda histórica. Por tanto, no se trataba en aquel momento de un afán de defensa de la Región o de una convicción del Gobierno, sino de una postura electoralista que hoy no se está dispuesto a mantener, y en su lugar se recurre a métodos de financiación como los que esta ley da.

Ahora se nos dirá "es que los 46 billones de pesetas de déficit, es que el Tratado de Maastricht". ¡Oigan ustedes!, Andalucía, Extremadura y Cataluña ¿están o no están dentro del Tratado de Maastricht?, ¿están o no están dentro de ese Estado que tiene los 46 billones de déficit? Lo están, pero tienen gobiernos reivindicativos que han conseguido que hoy estas regiones y nacionalidades estén cobrando la deuda histórica, esa deuda histórica que más que conseguirla para ustedes lo que pretendían ustedes es que no la cobraran otros. ¡Claro!, con razón afirma el señor ministro de Fomento, Arias Salgado, que el presidente de la Comunidad Autónoma es uno de los presidentes más eficaces que hay en el Estado español. ¡Claro!, si es que le está sacando las castañas del fuego a él, a costa de nuestra Región, ¿cómo no le va a gustar la actuación del señor Valcárcel y cómo no le va a gustar la actuación del Consejo de Gobierno?

Y todo esto está ocurriendo en una región con una dotación de capital público muy inferior a la media

nacional, y aquí hay que sacar a colación lo que establece el Consejo Económico y Social en su dictamen, tomándolo del número 67 de Papeles de Economía, de un trabajo titulado "Inversión pública y redistribución regional. El caso de España en la década de los 80". Ahí queda claro que en nuestra Región la dotación efectiva de capital público está en el 75,62% del valor nacional, es decir, 25 puntos menos que el resto de las regiones del Estado y a 60 puntos de las tres regiones que más dotación de capital público tienen, y además nuestra región está inserta en una de aquéllas en las que el rendimiento de la inversión es aceptable y, por tanto, tendría que tener alta prioridad inversora.

Pero en lugar de ser responsables políticamente, hacer honor a sus compromisos electorales, exigir lo que es nuestro y respaldarse social y políticamente para conseguirlo, idean ustedes, o mejor dicho, importan, tres tipos de peaje: peaje propiamente dicho, que creo que se le ha olvidado al consejero en su exposición, peaje blando y peaje en sombra.

En lo que se refiere a los dos primeros, como pone de manifiesto el informe de CROEM, y también el del Consejo Económico y Social, resultan injustos, en cuanto se obliga a los ciudadanos y ciudadanas de la Región a pagar doblemente. Por una parte, pagan sus impuestos como contribuyentes; por otra, como usuarios, tendrán que pagar, si se arbitra ese peaje propiamente dicho, cada vez que utilicen la infraestructura de que se trate. Es decir, en otras palabras, se carga sobre las espaldas de los ciudadanos... (¡y les hace gracia todavía!), y ciudadanas de la Región las inversiones que el Estado y la Administración regional deben acometer, eso sí, entre las sonrisas del señor presidente del Consejo de Gobierno.

Pero es que además resulta un agravio comparativo en dos sentidos: de una parte, porque unos tienen que pagar -por ejemplo el Noroeste, todavía no sabemos si la autovía va a ser de peaje blando, de peaje duro, de peaje en sombra- y otros no tienen que pagar por la construcción de las mismas infraestructuras. Pero además puede producirse un agravio territorial: ¿a dónde va a ir a invertir la iniciativa privada? Va a financiar fundamentalmente aquellos sitios donde vaya a haber mayor rentabilidad, mayores flujos monetarios, los más poblados, aquéllos que tengan una actividad industrial más asentada, los de mayor renta. Podemos estar dirigiendo esas inversiones, de los que va a perder el control de la planificación la Comunidad Autónoma y los va a ganar la iniciativa privada, hacia aquellas zonas más desarrolladas de esta Región, olvidándose y postergando, y por tanto abriendo una brecha mayor todavía que la existente con las zonas menos pobladas, con las zonas menos desarrolladas que hay aquí.

En suma, aquella promesa electoral del Partido Popular en torno a la construcción de infraestructuras lo que no

decía, y aquí viene una de las partes fundamentales del engaño, es que se harán a través del pago doble por parte de los ciudadanos, de la discriminación de unos ciudadanos con respecto a otros, de la discriminación de unos territorios con respecto a otros.

En lo relativo al peaje en sombra, o canon de demanda, que es la tercera de las modalidades. Está el peaje duro, se paga por el usuario conforme se pasa; peaje blando, una parte la paga la Administración y otra parte la paga el usuario, las tarifas del usuario serán menores, pero tendrá que pagar el usuario; y la otra el peaje en sombra propiamente dicho, donde la Administración es la que paga todo el canon de demanda o la tarifa por usuario que se establezca, según lo que dice la ley.

Ahora, lo primero que hay que decir sobre esto es que, según los estudios, encarece el coste de la infraestructura hasta el 30 ó el 40% de su valor por los métodos tradicionales, por lo que la rentabilidad social y económica en la gran mayoría de los casos es más que dudosa y, por tanto, supondrá poner la soga al cuello de futuros gobiernos y de generaciones futuras que verán limitaciones presupuestarias fuertes derivadas de compromisos anteriormente contraídos, como dice usted hoy aquí pero elevado a diez.

Es insolidario por tanto y peligroso, peligroso por la tendencia de cualquier Gobierno de construir hoy para que paguen los que vengan mañana, contrario a cualquier planificación y ordenada administración de ingresos y gastos públicos, y propicia actitudes de ¡viva la Virgen!, además de eliminar controles actualmente existentes mediante la modificación de las leyes.

Grave es el duro golpe que el proyecto, tal y como viene concebido, asesta a la pequeña y mediana empresa de construcción y obras públicas de la Región de Murcia, con cuyos representantes, ASECOP, nos hemos reunido, cuyo informe obra en el expediente y que manifiestan su preocupación porque, por la generalización de los nuevos métodos de financiación de infraestructuras, no pueden concurrir por su complejidad jurídica y técnica y la elevación de las cuantías de inversión que comportan, y no pueden concurrir ni siquiera agrupadas en uniones temporales de empresas o en otras fórmulas asociativas posibles. Pueden excluirles en la práctica de su realización, y dejar en paro a 3.000 trabajadores, que son los que tienen como empleos directos más los inducidos. Una vez más se apuesta por la gran empresa dejando a la pequeña y mediana empresa de la Región, que es de la Región, que genera sus beneficios en la Región y que los reinvierte en la Región, en la estacada, y no soluciona este tema, señor consejero, el hecho de que se establezca en el proyecto que en algunas ocasiones podrá imponer, es decir, no siempre, en algunas ocasiones haya que cederle el 30% de obra al menos, pues al no matizarse que es en la fase de ejecución y no asegurarse el precio de la cesión, puede dar

lugar a ver a nuestras pequeñas y medianas empresas recoger las migajas de las grandes al precio que tengan a bien poner esas grandes empresas de fuera de la Región e incluso de fuera de nuestro país, que probablemente sus beneficios que van a ser pingües, no los van a invertir aquí sino muy lejos de nuestras fronteras regionales.

Como pone de manifiesto el estudio avalado por el Senado y por el Ministerio de Administraciones Públicas, los verdaderos beneficiarios de dicho modelo serán las empresas privadas y aún las grandes empresas, únicas con capital suficiente para acometer inversiones de tanta magnitud. Incluso las obras resultarán además más caras y en todo caso habrá que pagarlas, porque gratis no se las van a dar, lo que supone que tan sólo se está aplazando trasladando a gobiernos futuros el endeudamiento que se dice querer evitar, eso no se lo inventa el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, eso viene en el informe, en el estudio realizado y respaldado por el Senado y su propio Ministerio de Administraciones Públicas, y es que para estas empresas, para estas grandes empresas todo son facilidades, parabienes y garantías en el proyecto que hoy se nos trae, aparte de la garantía que supone ya la suscripción de un contrato con la Administración regional, con los pliegos de cláusulas administrativas particulares, la forma de previsión de las tarifas a percibir que se establecen en el artículo noveno, entre las cuales aparece con mucha ambigüedad e indefinición el concepto normal rentabilidad de la inversión, pueden reportarles pingües beneficios a costa de la Región, y todo ello casi sin riesgo porque el artículo 9.2 dice que "la retribución económica del concesionario entraña también la compensación en el caso de que por circunstancias sobrevenidas e imprevisibles, aunque éstas sean ajenas a la Administración regional, ocasionen algún problema a la concesionaria". Claro, el Banco Europeo de Inversiones les dice: oiga, por lo menos pongan ustedes unos supuestos tasados para compensarles, porque si no tiene ningún riesgo la eficiencia y eficacia que se le supone a la empresa privada va a relajarse, porque saben que, en cualquier caso, si tienen cualquier pérdida imprevisible aquí está el Gobierno regional, aquí estamos todos los ciudadanos y ciudadanas de la Región para poder compensarles económicamente.

Tienen posibilidad de explotar todas las instalaciones complementarias y elementos funcionales, sin que ello entre en los beneficios o en la normal rentabilidad de la explotación a los efectos de su negociación con la Administración. Se les proporcionan avales de la Comunidad Autónoma, cuando se les niegan a las empresas regionales; también aportaciones no dinerarias en forma de beneficios económicos financieros, y hasta se les afectan tributos y se promulgan contribuciones especiales.

Con esta ley, señoras diputadas, señores diputados, la

cultura del pelotazo puede instaurarse en la Región.

Recordamos aquella famosa frase de un ministro de Hacienda que decía que "en España uno se podía enriquecer rápidamente". Este enriquecimiento de esta forma puede trasladarse con esta ley a la Región de Murcia.

Sin embargo, ni siquiera se mira por la Administración regional, y se dice en algún artículo, por ejemplo el 9, que "en caso de mayores flujos monetarios y de mayor demanda de la inicialmente prevista, podrá plantearse una amortización menor de cantidades en cada una de las anualidades o tal y como se establezca en el contrato por la Administración, o que se reduzca el período de concesión, si es que los beneficios económicos son altos". De modo que si los beneficios económicos no son los esperados, la Administración compensa venga por donde venga. Ahora, si los beneficios son mayores, mejor para la empresa porque la Administración no se resarce pagando menos, sino que seguirá aportando lo que se haya establecido por la Administración o por los ciudadanos y ciudadanas.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Dólera, le ruego que concluya.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Voy terminando, señor presidente.

Llama la atención la asimetría de la ley en proteger los derechos de las grandes empresas concesionarias con mecanismos reforzados, mientras se desprotege y se desregula los derechos de las pequeñas y medianas empresas e incluso los de la propia Administración regional. Si nosotros observamos en esta ley los derechos de las grandes empresas que puedan resultar concesionarias y vemos la de las pequeñas y medianas que puedan ser cesionarias, en la cesión a terceros, vemos que hay una desproporción total y que hay una desproporción manifiesta. ¿Para quién está hecha esta ley, para quién está hecha esta ley? Desde luego, no para beneficio de la Región de Murcia, no para beneficio de nuestra pequeña empresa, no para beneficios de sus ciudadanos y ciudadanas.

El colmo ya es la concesión demanial como procedimiento de construcción y explotación. En este procedimiento se da a un particular privativa y exclusivamente terrenos y bienes necesarios para la infraestructura, y posteriormente es el mismo particular el que cobra tarifas por explotar esta infraestructura; es decir, la puede transmitir, inscribirla en el registro, constituir hipotecas, cobrar a los usuarios. A nuestro juicio, se trata de una privatización más o menos en cubierta de las infraestructuras, que mal se compadece con el uso común general que deben

tener las mismas y con la obligación de planificación de los poderes públicos. A partir de ahora, vendrá un señor a aquí, se construirá su depuradora y tendremos que pagarle por utilizar ese depuradora; vendrá un señor, se construirá su hospital y tendremos que pagarle por utilizar ese hospital, y todo eso con el respaldo de la Administración regional; vendrá un señor y se construirá su trozo de carretera y habrá que pagarle por utilizar ese trozo de carretera, y así sucesivamente.

Yo creo que eso mal se compadece con el uso común y general que tienen que tener las infraestructuras y además con la obligación de la planificación que tienen los poderes públicos.

Otros aspectos son las colisiones jurídicas, y no es mi intención llevar un debate que es político y sobre el que hemos aportado elementos políticos al terreno de lo jurídico, eso se hará en su momento si políticamente no conseguimos convencer al Gobierno y al grupo parlamentario que le respalda para poder retirar la ley, porque, eso sí, anunciamos que si esta ley sale adelante tal y como está, el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes luchará en el terreno jurídico porque los intereses de la Región de Murcia, frente a la de las grandes empresas constructoras y las grandes entidades financieras, puedan prevalecer.

Lo que sí decimos y por lo menos dejamos constancia, porque así lo dicen también los informes que acompañan a la ley, incluso el informe jurídico de la propia Dirección de los Servicios Jurídicos de la Comunidad Autónoma, es que esta ley puede estar vulnerando la propia Constitución española, que establece en el artículo 149.1, regla 18, la reserva de la competencia exclusiva de la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas; ésta puede resultar invadida tanto por la regulación del contrato de concesión de obra como fundamentalmente por el de concesión demanial.

Pero es más, se modifica la Ley de Carreteras, entre otros aspectos, para suprimir la excepcionalidad de la financiación privada, y la Ley de Hacienda para poder saltarse plazos y porcentajes y facilitar así el descontrol de la Hacienda pública. Y todavía nos dice el consejero que como va a haber una partida, la Asamblea Regional lo va a controlar; ¡pero es que la Asamblea Regional va a controlar los proyectos que se van a financiar con respecto a esto!, ¡es que la Asamblea Regional va a decidir sobre cuáles son los montantes económicos a asignar a esos proyectos! Todo eso lo va a decidir el Gobierno, y tal y como viene en la ley, no el Consejo de Gobierno, sino la consejería correspondiente, por cierto, en algunos casos incluso suavizando los trámites legales de el estudio de impacto ambiental, aunque ya sabemos la sensibilidad que para los temas de impacto ambiental tiene este Gobierno.

Voy terminando, señor presidente, y para finalizar

constatamos que este proyecto ha recibido una severa crítica y una acogida distante de la calurosa por los agentes económicos y sociales y por las fuerzas políticas. Nos leía hace un rato el consejero alguna parte totalmente sacada fuera de contexto de lo que eran las conclusiones del Consejo Económico y Social o de alguna otra organización, pero basta examinar en su conjunto el informe del Consejo Económico y Social y el de la CROEM, donde nos dice, entre otras cosas, que, bueno, está bien que se tengan iniciativas que permitan hacer infraestructuras, pero que ésta no es, que ésta no es la que va a producir eficacia a la hora de realizar infraestructuras. Por tanto, no saquen de contexto las cosas, no digan verdades a medias porque éstas son las peores de las mentiras. Expliquen ustedes a la opinión pública qué se pretende hacer, explíquenlo ustedes a esta Cámara y no se camuflen detrás de una subasta de infraestructuras, van a tener ustedes desaladoras y carreteras y hospitales, como venía haciendo el consejero hace un momento, porque eso ya no nos lo creemos, eso ya no nos lo creemos. Diga usted a qué coste, diga usted qué nos va a costar a los ciudadanos y ciudadanas de la Región esto...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Voy terminando, señor presidente.

El de la Asociación de Empresarios de Construcción y Obras Públicas de la Región de Murcia, que está pidiendo socorro, dice: "que nos asfixiamos como empresas, que la ley no prevé mecanismos que nos permitan participar en unas condiciones dignas en esas infraestructuras que actualmente algunas de las cuales estamos construyendo nosotros", o las posiciones de las fuerzas políticas de esta Cámara expresadas en el debate y que reiteradamente le hemos hecho llegar al Gobierno, obteniendo solamente del Gobierno la contestación de forma encrespada y no el diálogo sereno que se tenía que buscar.

El Gobierno, lejos de buscar el consenso social y político, ha mantenido una actitud más pertinaz que la sequía, obstinada y testaruda, para hacer ineficaz una ley aprobada probablemente con el rodillo de la apisonadora de su sumiso grupo parlamentario.

La última oportunidad para no consumir este disparate es que se devuelva la ley, tal y como se pide en esta enmienda, y comencemos a recuperar el tiempo perdido a través de un diálogo del Gobierno, agentes económicos y sociales y fuerzas políticas parlamentarias, que permita, sobre la base de los instrumentos vigentes y fórmulas como las sociedades mixtas, poner capital público y

también atraer en unas condiciones aceptables el capital privado para conseguir las infraestructuras que esta Región precisa, sin necesidad de engañar a nadie, ni de hipotecarnos para el futuro.

Nada más y muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Para la defensa de la enmienda de totalidad, presentada por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Plana.

SR. PLANA PLANA:

Señor presidente, señoras y señores diputados:

El consejero Bernal ha presentado la ley, no sé si forma parte de eso o ha aprovechado la ocasión para hacer un prólogo muy largo sobre las condiciones de la Hacienda regional en este momento.

A mí me lo habían comentado alguien que ya oyó esta información en la prensa, o sea en los medios audiovisuales ayer, y en los comentarios de esta mañana, diciendo: se ha ahorrado el Gobierno regional 15.000 millones de pesetas. Y dice, eso cómo puede ser, y ese dinero se ahorra y qué, los ciudadanos se ahorran y qué. Bueno, pues por qué no se gasta ese dinero en algo, vamos a invertirlo en alguna cuestión.

La convergencia hace tiempo, como ha dicho Dólera, que estamos en marcha y todos los acuerdos son de convergencia, hace tiempo que se están cumpliendo y se cumplían con el Gobierno anterior y se siguen cumpliendo, salvo lo que ustedes ahora, con la pequeña autorización del Consejo de Política Fiscal y Financiera y el Ministerio de Hacienda, se han saltado, porque le han autorizado una convergencia y un poquito más para el presupuesto de este año.

Autorizado, no hemos logrado ver el papel, pero está autorizado y yo me creo la palabra de la autoridades regionales que lo han dicho, no han terminado de traer el papel nunca; pero, en fin.

Ha estado leyendo unos datos o reproduciendo unos datos el consejero sobre la situación de atraso en los stock de capital público en la Región, que son verdad. Lo que sin embargo, lo tenía un par de renglones más atrás o más adelante de donde ha empezado, no la leído es que, con esa misma fuente de esa misma revista, con el mismo artículo de Ángel de Lafuente, el trabajo indica que la Región ha sido la que ha alcanzado la mayor tasa media anual observada de crecimiento del stock neto de capital público entre la autonomía durante este periodo de los años 80, el 6,78%, que supera el porcentaje de la siguiente, Andalucía, en 1,25 puntos. Es decir, es verdad que

estamos al 75% del valor nacional, que estamos a casi 64 puntos de la media correspondiente a las tres comunidades autónomas de índices más elevados, pero también es verdad que hemos crecido en el último decenio más que los demás.

Y concluye el mismo artículo diciendo que existe un grupo de regiones en las que la dotación de capital público es baja y el rendimiento de la inversión aceptable, y a las que debería, por tanto, asignarse una alta prioridad inversora, y entre esas regiones está Murcia, y están Galicia, Andalucía, Valencia y Asturias, y probablemente en algunas de éstas se está cumpliendo, y en Murcia no. En Murcia nos estamos ahorrando 15.000 millones de pesetas, o quizás casi 20.000 millones, yo no sé si llegara pues casi a un millón por mes, desde que están ustedes gobernando, a mil millones por mes, desde que están ustedes gobernando, quizás sea exagerada la cifra, quizás sea exagerada, lo de 1.000 millones, a lo mejor son 900 nada más, no he hecho los números, pero, en fin, anda por ahí. Y para echarnos una mano, resulta que el Gobierno de la nación también está ahorrando en sus inversiones en la Región de Murcia. Pero, en fin.

Dicho esto, vamos a enmarcar un poco, en el mismo marco que ha planteado el Gobierno la ley, en el marco del déficit de infraestructuras y en el marco del rigor presupuestario que parece, según su metodología, que hace aconsejable o necesario acudir a la financiación privada. Yo acepto ese campo y vamos a jugar la batalla en ese sentido.

El PDI, el Plan Director de Infraestructuras, aprobado por las Cortes en el año 95, ya plantea la financiación extrapresupuestaria o acudiendo al sector privado de la necesidad de unos altos porcentajes de financiación del Plan Director de Infraestructuras. Eso es una realidad, y nosotros no estamos en contra de esa financiación privada, estamos en contra de esta ley, porque esta ley, que realmente yo diría que el consejero no ha presentado, porque el consejero ha aprovechado para estar hablando, muy bien hecho además, arrimando el ascua a su sardina y defendiendo su Consejería, porque probablemente esta ley tendría que haberla presentado el consejero Bustillo, y el uno no ha querido o no ha podido y el otro no lo ha hecho, porque probablemente la ley es que es impresentable, es probable que sea eso y por eso cada uno ha hecho una cosa: uno no acudir y el otro hablar, aprovechando que estaba aquí, de lo bien que le funciona su Consejería.

Indudablemente, lo del rigor es verdad. Mire usted, ya la Comisión, la Comisión de la Unión Europea, en el libro "Crecimiento, empleo y competitividad", publicado en diciembre del 93, el llamado o popularizado con el nombre de "Informe Delors", ya considera la importancia de las infraestructuras para la recuperación económica y, por lo tanto, en las recomendaciones que hace a los estados

miembros propone la reducción de los gastos corrientes frente a los posibles recortes en la inversión pública.

Ustedes con tanto ahorro van a cumplir la convergencia de la Hacienda regional, pero la convergencia real de nuestra Región se va a separar cada vez más..., no, no, es la contradicción, no hay convergencia, va a haber una divergencia del resto de las regiones españolas, del resto de los países y de todas las regiones que forman la Unión Europea.

Ésta es una ley que indudablemente no es aceptable. Ya el sistema en sí plantea problemas, el sistema de aplicación del peaje habrá que buscar... -de la contraprestación privada- a dónde se acude para no producir graves problemas de desequilibrios regionales, porque, claro, si hacemos una carretera que va a la zona del Mar Menor con los fondos públicos, con la inversión pública, por qué a una comarca deprimida, como es la del Noroeste, es claro para todos que la comarca más deprimida que tenemos en la Región es la del Noroeste, por qué ahí sí que habría que hacer una vía rápida o autovía, o como queramos llamarle, con algún tipo de peaje, probablemente no se haga, probablemente, pero por qué habría que pensarse en eso. Tal como tenemos ahora mismo los problemas de la OCM de frutas y verduras, añádale usted alguna pesetilla más a cada kilo de albaricoques o de almendras de la zona, añádasele usted a ver cómo quedamos con nuestra competitividad con esas cuestiones, eso también será algo para tenerlo en cuenta, eso también será para tenerlo en cuenta. Por no hablar de cobrarle parte de la obra a los vecinos y colindantes, a través de las llamadas contribuciones especiales.

La ley plantea un sistema de financiación que indudablemente encarece el proyecto. No se lo voy a decir yo, se lo dice a ustedes el Banco Europeo de Inversiones, ¿por qué no piensan ustedes en alguna fórmula mixta?, ¿por qué no acuden ustedes a otra cuestión que pueda resultar más barata? Lo encarece por necesidad, por la dificultad técnica, por la dificultad jurídica del proyecto, la complejidad jurídica y técnica, y porque mete usted a un intermediario como financiador; si el oficio de prestar dinero está en manos de los bancos, yendo el dinero del banquero a la Administración evitamos pasar por medio del constructor-financiador, que vamos a tener un elemento más, o sea, que tiene usted ahí una triple cuestión de dificultad que encarece el proyecto.

Y que a pesar de lo que usted diga y a pesar de ponerlo en el proyecto, ahí no pueden acudir nada más que las grandes empresas, ahí no pueden acudir las pequeñas empresas de ninguna manera. Y ellas lo han visto, los de la asociación ASECO lo han visto y lo han dicho, ellos ahí no pueden competir. Póngale usted que les va a ceder todos los treinta por ciento que usted quiera.

Y luego, además, el hecho de que el sistema este de la

financiación privada a través de los mecanismos que aquí se plantean, de los cánones a la demanda o de la concesión demanial, etcétera, que eso sea algo que evita el déficit, pues bueno, habrá que verlo más despacio.

Le voy a leer algo, que no lo he dicho yo, que lo dice el profesor Rafael Izquierdo, catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid, que además lo hemos tenido aquí recientemente en estas jornadas que organizó el Colegio de Ingenieros de Caminos en Cajamurcia, y dice, examina todo este tipo de sistemas de financiación privada y dice: "se trata más bien de operaciones de maquillaje financiero -más técnicamente, contabilidad creativa- frente a Bruselas, cuyo éxito es cuestionable, sobre todo si se tienen en consideración las normas del SEC 79 -Sistema Europeo de Contabilidad- y las del SEC 95, que entrarán en vigor en el 99".

Y toda la propaganda que han hecho ustedes, fundamentalmente el señor Fayrén, que tampoco está, sobre que el Eurostat había dicho, el Eurostat se ha pronunciado sobre casos concretos, y en unos casos ha dicho una cosa y en otros otra, y son fundamentalmente supuestos del llamado modelo alemán o pago aplazado, no sobre estos supuestos.

Porque, mire usted, señor Bernal, que de esto, por lo menos teóricamente, debe usted saber más que yo. Se hace una carretera y tenemos en las cuentas públicas o donde usted quiera tenemos un activo, nos ha aparecido una carretera y aquí la tenemos, y eso hay que apuntarlo en el otro lado, lo tenemos aquí en la izquierda, en el lado de la derecha. Usted, o deja de gastar, reduce gastos para pagar eso, o ingresa más con impuestos, o tiene que acudir a endeudarse, no hay nada más que esas tres maneras. Si usted mete algo en el activo tiene usted que meterlo en el pasivo. Y no hay nada más que esas maneras, y nosotros no tenemos capacidad de recaudar más. Y nosotros, qué pasa, estos sistemas van a producir exclusivamente reducción de gasto corriente social, es para lo único que esto sirve.

No atienden ustedes a esta cuestión, no atienden a los informes del BEI, bueno, aún no se han atendido, cuando le llaman la atención sobre la afectación de impuestos se han apresurado, digo apresurado porque ha sido a última hora y en el último momento, a presentar enmienda diciendo que se afectan los ingresos, los impuestos cedidos estatales a esta cuestión, eso sí lo han seguido porque, claro, la barbaridad es que era muy gorda o muy visible, claro, iba contra la LOFCA, contra todo lo de alrededor y sobre todo, claro, contra los contratos de deuda que tenemos en vigor, en el momento en que se disminuyan las garantías de los actuales prestamistas pueden empezar a vencer parte de esos préstamos, ¡claro!, ¡claro!, sí, sí.

El peaje tiene problemas regionales, si ya lo decía antes. Bueno, el tema del coste lo tienen ustedes en el

ejemplo, cuando se empezó a hablar de esta cuestión, del peaje en sombra, o peaje fantasma, que quizá sea la expresión más correcta, pues no lo sé, no sé mucho de inglés, pero a lo mejor la traducción del "shadow toll" es más bien peaje fantasma, como la ley, una ley fantasma, no lo sé por qué, si traduce usted estas dos palabras juntas traduce usted peaje en sombra, y si traduce una sola traduce fantasma, entonces no lo sé, no sé eso cómo es. Inglés yo no sé.

Habrà que ver qué tipo de obras se pueden hacer por esto. Yo creo que con la aprobación de esta ley -que lo descarto que se va a aprobar, por supuesto- habrá que ver qué se puede financiar, porque aquellas cosas que ya se le haya hecho a una determinada zona, a una determinada comarca, a un determinado pueblo, va a ser, lógicamente, entiendo yo, difícil hacer otra al pueblo vecino pagando, puesto que cuando se la han hecho a aquél sin pagar. La cuestión no creo que sea fácil y, por lo tanto, las autopistas, las carreteras, todo ese tipo de cosas, no sé yo cómo va a ser eso de fácil que lo hagamos.

Pero es que además esto lo que supone, lisa y llanamente, es dejar de reivindicar al Estado que haga las inversiones que tiene que hacer en la Región. ¿Esto qué es? Al año del gobierno Aznar nos regalan el Plan del Tajo, y nosotros, para aprovechar la primera visita de Aznar a Murcia, le regalamos esta ley. Eso es lo que ustedes quieren. Esta ley la han desechado en el Ministerio de Fomento. Sí, sí, déjeme usted que termine, déjeme usted que termine y lo explico a mi manera. Cuando se comienza a planificar la actividad del Ministerio de Fomento, me parece razonable, se juntan, se reúnen y dicen qué vamos a hacer. Y esta ley no entra en esas preferencias; se decanta rápidamente por la cuestión del llamado "sistema alemán", que se mete en las leyes complementarias de los presupuestos, que además es una regulación bastante rigurosa y bastante bien hecha. Es una regulación, tanto la del artículo 147, la del 173, de la Ley 13/96, como el propio Decreto que las desarrolla, que primero ha pasado por el Consejo de Estado, cosa que nosotros hemos pedido repetidamente aquí y ustedes no han hecho caso, esta ley tiene que ir al Consejo de Estado, y que nos diga qué cosas son buenas y cuáles son malas, y en qué estamos equivocados, que puede que lo estemos, que lo estaremos; y qué grado de inconstitucionalidad o de no inconstitucionalidad, o de proximidad a la línea de inconstitucionalidad puede haber. Lo ha denunciado aquí Dólera y tiene razón. El artículo 149.1.18 dice que las bases de la contratación y de la concesión públicas las establece el Estado, y nos estamos saliendo en cosas que no están previstas ahí y cosas que no están previstas tampoco en la LOFCA.

Estamos dejando, por lo tanto, sin reclamar al Gobierno la inversión que debe hacer. ¿Ustedes han caído que la

inversión que se haga, totalmente privada, no puede recibir ayudas de los Fondos de Cohesión y del FEDER. La carretera que se está haciendo a San Javier pues se está haciendo con Fondos FEDER, con el Fondo de Compensación Interterritorial en un 90%, y sólo en un 10% con otros fondos presupuestarios regionales. Pues con este tipo de inversiones eso no se puede utilizar. El Ministerio de Fomento lo ha desechado. Entonces, ¿qué pasa aquí?, ¿tenemos esto como laboratorio de ensayo? La Región de Murcia está funcionando como laboratorio de ensayo del Partido Popular para ver lo que hacemos con esta ley.

Yo pienso que la ley va a ser difícilmente aplicable cuando se apruebe, porque... Y mire usted, para los que le hayan calentado la cabeza con que la ley esta es muy buena -que además la han redactado en un gabinete fuera de aquí, de tal forma que está forma mal traducida del inglés, con un lenguaje que no se parece en nada al lenguaje y a las necesidades habituales, y cosas, vamos, que están muy mal, y con un sistema... no se puede decir luego, aparte de las denuncias de roce con la Constitución, con el sistema constitucional, con el bloque de constitucionalidad, hay un roce con todo el sistema legal regional, que es posible modificarlo esta ley. Esta ley se opone a la Ley de Patrimonio, la modificará en ese aspecto, se opone a la Ley de Hacienda, la modificará en ese aspecto. Luego ahí no hay problema, pero sí que hay algo raro, que para este tipo de sistema concreto hay que modificar la legislación de planeamiento regional, la Ley de Ordenación y Protección del Territorio, modifica la Ley de Patrimonio, fundamentalmente en las escalas de competencias de las autoridades que deben hacer las diversas actuaciones en ese campo, la Ley de Hacienda, la Ley de Carreteras.

Y ya con esto termino, señor presidente, les voy a decir la última cosa por la cual creemos que esta ley es absolutamente inaplicable aquí. Pudiera ser, es más fácil y es más razonable aplicarla por el Estado, y se lo voy a decir. Es preciso volver a resaltar que los beneficios que obtiene el Estado no sólo se refieren a los efectos sociales que consigue la colectividad con la construcción de la nueva infraestructura (el beneficio social es claro), sino que más bien el beneficio que obtiene el Estado se refiere a los ingresos que entran en el erario público a través de los impuestos que gravan los peajes (el IVA), el que grava los beneficios de las sociedades (Impuesto de Sociedad) de los concesionarios, así como de los derivados de las rentas generadas por el efecto multiplicador que origina la construcción de la nueva infraestructura. Tanto unos como otros permiten que el Estado recupere con creces en plazo muy pequeño las posibles ayudas que hayan podido aportar. Eso no lo puede hacer la Comunidad, lo puede hacer el Estado, pero nosotros no cobramos IVA ni cobramos Impuesto de Sociedades, y es irrelevante la parte que nos pueda afectar del IRPF, eso a nosotros no

nos sirve para nada; nuestro presupuesto es un presupuesto que se nutre, lo sabe usted, señor consejero, de transferencias estatales y de un pequeñísimo porcentaje de tasas y de otros ingresos. Ése es nuestro presupuesto, no tiene verdaderamente un capítulo I de ingresos, por lo tanto a nosotros esto no nos sirve, le sirve exclusivamente al Estado.

Y ya voy a terminar diciéndoles a ustedes una cosa, nosotros pedimos la devolución de la ley y le ofrecemos a ustedes hasta tres o cuatro alternativas diferentes. Mire usted, llévense la ley y traigan ustedes aquí un plan con las obras que efectivamente quieran realizar y cuáles tiene que hacer la iniciativa privada y cómo habría que hacerla, y lo debatimos, lo discutimos y se lo aprobamos, ésa es una alternativa; las otras están hechas en las enmiendas, que tenemos dos grupos de enmiendas diferentes, unas que reproducen de alguna manera el sistema de pago aplazado, el sistema ese alemán de llave en mano, el sistema de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos, y otras que intentan quitar las barbaridades más gordas y las aristas más gordas que tiene esta ley. Ésas son las cuatro alternativas que le planteamos.

Espero que ustedes, espero, no lo deseo pero creo que va a pasar, que ustedes elegirán la cuarta, que es mantener esto y no aceptar ninguna enmienda.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Plana.

Por el grupo Popular, tiene la palabra el señor Lorenzo Egurce.

SR. LORENZO EGURCE:

Señor presidente, señorías:

Debatimos hoy el Proyecto de ley sobre construcción y explotación de infraestructuras de la Región de Murcia, presentado por el Gobierno regional, y en su nombre, como miembro del Consejo de Gobierno, según artículo 95 del Reglamento, el consejero de Economía y Hacienda, don Juan Bernal.

Por lo tanto, hasta ahora mismo, según ha hecho una afirmación el anterior portavoz del grupo parlamentario Socialista, queda claro que el grupo parlamentario Popular y en concreto el Gobierno al que sustenta este grupo está siguiendo al pie de la letra el Reglamento de la Cámara.

Hoy, en este Pleno de la Asamblea Regional, un miembro del Consejo de Gobierno, un miembro del Consejo de Gobierno, y en este caso, digo y repito, el consejero de Economía y Hacienda, don Juan Bernal, ha hecho esta presentación en sociedad.

Señorías, para nadie es un secreto el decir que en el

tema de infraestructuras, como en otros de reciente actualidad, nuestra Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha estado ancestralmente olvidada, de ahí, señorías, que no es de extrañar que se estén dando muestras por parte de nuestros gobernantes de buscar soluciones a esta grave problemática, a este déficit gravísimo en infraestructuras.

Somos, señorías, si mis datos son correctos, una de las pocas comunidades autónomas que no tiene autovía con Madrid, y la conexión ferroviaria no alcanza siquiera la velocidad de 160 kilómetros/hora en vía única sin electrificar, y así podíamos seguir con un largo rosario de ejemplos que lo único que hacen es poner de manifiesto lo anteriormente dicho.

Si a ello añadimos, señorías, que en 1995 el Gobierno asume una herencia de 84.200 millones de pesetas, "añadidos están con la deuda que hemos dejado" fue el comentario que ayer desde esta tribuna hacía un compañero de la Cámara. Si a esto unimos, vemos, efectivamente, que el panorama no es nada halagüeño, y digo que ése es un comentario que se hizo desde esta Cámara y así estará recogido en el Diario de Sesiones, porque lo que se dice queda grabado, señorías. A lo mejor la intencionalidad no era ésa, pero reconocemos que el subconsciente algunas veces juega unas malas pasadas.

No obstante, señoras y señores diputados, aplaudimos la iniciativa que sale del Consejo de Gobierno de buscar ante esta perspectiva, bastante negra perspectiva, fórmulas imaginativas que no lo son tanto en tanto que se están desarrollando y llevando a cabo en esta Europa de las regiones en la que, queramos o no, señorías, estamos inmersos, fórmulas que países como Alemania, como Inglaterra, por citar algunos, han utilizado, utilizan y van a seguir utilizando, fórmulas que consiguen no retrasar inversiones en infraestructuras, ya que supone una rentabilidad económica y social perdurable, que van a tener unos efectos inmediatos sobre el desarrollo y a su vez procurarán un retorno del gasto público en base al desarrollo económico que sin duda generan. Y es que, señorías, no podemos perder el tren y ello lo plasma el Gobierno regional del Partido Popular con el apoyo indiscutible y no sumiso, señor Dólera, del grupo parlamentario Popular en esta ley que paso de manera somera a comentar.

Pretende proporcionar un marco jurídico estable que permita abordar en los próximos años una serie de infraestructuras públicas de las que evidentemente somos deficitarios, infraestructuras definidas en el artículo 1, párrafos 1º y 2º, como las redes viarias, instalaciones afectadas al transporte, redes de saneamiento, depuradoras, redes de abastecimiento de aguas, desaladoras, aeropuertos, puertos y cualesquiera otras obras e instalaciones destinadas a un uso o servicio público complementarias o

no de las anteriores de características análogas. Sin incluir las fórmulas de gestión directa de infraestructuras, el proyecto dedica una especial atención al desarrollo de fórmulas de gestión indirecta.

Señorías, se establece un plazo máximo de explotación de cincuenta años, en el régimen económico y financiero se establecen todas las figuras posibles, aclarando este diputado que una de ellas, el canon de demanda, mal llamado "peaje en sombra", en el que la participación del sector privado se vincula a la generación de flujos de caja previsibles que no repercuten en el usuario a través del peaje, asumiendo la Administración la garantía del pago en función de unas tarifas predefinidas según las expectativas de uso de la infraestructura.

Se prevé también, señorías, la posibilidad de utilizar el mecanismo de concesión demanial como un instrumento de fomento e incentivación de la iniciativa privada en la construcción y explotación de estas infraestructuras. Trata de combinar la utilización de bienes de dominio público y las facultades de control de la Administración sobre la infraestructura con la titularidad privada de las obras y, por ende, la capacidad de ordenación y gestión de la actividad empresarial y de la disposición sobre sus activos, estableciendo sin embargo un límite temporal en la explotación y titularidad de las infraestructuras, coherente con la finalidad a que se afecta y con el programa cronológico de retribuciones en favor del concesionario diseñado por la Administración a partir del cual las obras, terrenos, infraestructuras y derechos revierten en la Comunidad Autónoma sin cargas ni retribución alguna. Garantiza el cubrir los costos reales y demás al final del período de la concesión al objeto de generar la confianza necesaria en los mercados, a fin de financiar la infraestructura, y todo lo que sobre el título III que también de una manera muy razonable, muy clara, ha explicado el consejero de Economía y Hacienda.

Desde el grupo parlamentario Popular nos sentimos muy orgullosos de la presentación de esta ley, y nosotros vamos a decir claramente cuál es nuestro decálogo sobre esta ley de financiación de infraestructuras:

Primero, la ley completa los sistemas tradicionales de contratación de obras públicas. Es, por lo tanto, como ya hemos dicho, un instrumento en manos de la Administración regional que abre las posibilidades de reducir nuestros déficit.

Segundo, es imprescindible, desde el punto de vista de la oportunidad temporal, ante los nuevos recortes que los escenarios presupuestarios anuncian, que van a limitar aún más la capacidad de maniobra de las comunidades autónomas.

Tercero, es un mecanismo al servicio del poder ejecutivo, pero sometido al control de la Asamblea Regional en dos sentidos: uno previo, ya que el proyecto de presu-

puestos, como muy bien ha dicho el consejero y ahora repetimos desde el grupo parlamentario Popular para que el que no haya oído, oiga, tendrá que hacer la previsión del gasto para el ejercicio; y otro posterior, por cuanto siendo una partida concreta, la ejecución presupuestaria es transparente.

Cuarto, los sistemas previstos en la ley ya han obtenido el respaldo internacional y está garantizada la bondad de su aplicación, fundamentalmente en cuanto a la rentabilidad social en el adelanto de la infraestructura, el peaje en sombra, el peaje blando y el llamado modelo alemán, de diferir los pagos hasta el momento de la recepción y posible aplazamiento a diez años. Ha sido suficientemente aplicado, como ya hemos dicho anteriormente, tanto en Inglaterra como en Alemania, como posteriormente en mi segunda intervención diré, con unos resultados muy halagüeños.

Quinto, la imposición de hacer un estudio exhaustivo de rentabilidad social garantiza, bajo nuestra modesta opinión, que el posible mayor coste financiero, posible, queda anulado por el beneficio social de la disposición de la infraestructura.

Sexto, en este sentido, la oficina EUROSTAT, que establece el control de las decisiones de los estados en el cumplimiento de las normas de convergencia económica, ha sancionado positivamente el peaje en sombra como no constitutivo de deuda, ni de déficit gubernamental.

Octavo, la ley es especialmente sensible a la participación de las PYME, ya que prevé la cesión obligatoria de un 30% mínimo de la ejecución de la obra, con la que se protege a la empresa regional, artículo octavo.

Noveno, está absolutamente demostrado que lo más caro para una región es la falta en la disposición de los elementos de competitividad con el resto del territorio.

Y décimo y último, se tiene una intención de aplicación social de los distintos sistemas, hasta incluso la construcción de viviendas de protección pública.

Por todo ello, señor consejero, el grupo parlamentario Popular lo apoya con el único objetivo, evidentemente, de hacer una Murcia, una Comunidad Autónoma, mucho más moderna y mucho más competitiva.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

SR. PARDO NAVARRO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Lorenzo Egurce.

Señorías, iniciamos un turno general de intervenciones.

Señor consejero.

SR. BERNAL ROLDÁN (CONSEJERO DE ECONO-

MÍA Y HACIENDA):

Solicito la palabra a esa Presidencia.

SR. PARDO NAVARRO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor consejero, en este momento el Reglamento indica que usted puede disponer de la palabra, pero en este momento se va a iniciar el turno general de intervenciones y van a seguir interviniendo los grupos. En su momento, puede usted solicitar la palabra a esta Presidencia.

De momento, señor consejero, se va a iniciar el turno general de intervenciones.

SR. BERNAL ROLDÁN (CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA):

Señor presidente, entiendo que de acuerdo con el artículo 64 del Reglamento, puedo intervenir.

SR. PARDO NAVARRO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señorías, se va a iniciar el turno general de intervenciones.

Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Señor presidente, tengo que salir en apoyo de la petición de palabra que ha realizado el señor consejero. Parece mentira que yo desde el grupo de la oposición lo tenga que hacer, pero, con la observancia del Reglamento, el Consejo de Gobierno puede intervenir cuando lo solicite.

SR. PARDO NAVARRO (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Perdone, señor Dólera.

Muchas gracias por el apoyo que usted presta a esta Presidencia, le agradezco el apoyo que usted presta al señor consejero y la interpretación que usted hace del Reglamento, que es la misma que esta Presidencia ha hecho y esta Presidencia no niega la palabra, como es lógico, y el artículo 64 así lo contempla del Reglamento, pero el señor consejero lo que esta Presidencia le indica es que después del turno general de intervenciones, lógicamente, podrá disponer de la palabra.

Señorías, se inicia un turno general de intervenciones.

Por el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, tiene la palabra el señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Señor presidente, señoras diputadas, señores diputados:

Cuando hace un momento solicitábamos que se permitiera intervenir al consejero, no lo hacíamos única y exclusivamente por nuestra interpretación en este sentido del Reglamento, sino por la viveza del debate, sin duda alguna, hubiera permitido el entrar con más detenimiento, en las réplicas, las contrarréplicas y, por tanto, contrastar criterios. No ha podido ser y vamos a dedicar esta intervención, pues fundamentalmente a precisar algunos aspectos respecto de la intervención anterior, que por razones de tiempo pueda no habernos dado tiempo, y a poder también contrarrestar algunas de las cosas que se han dicho, aunque se han dicho pocas, porque esta Cámara hasta ahora, por lo que llevamos de debate de esta ley, se va pareciendo cada vez más al Senado. Dicen que el Senado es una Cámara de segunda lectura, y efectivamente en esta Cámara ha habido hoy dos lecturas de la ley, lecturas stricto sensu: la primera la realizó el señor Bernal Roldán cuando subió a la tribuna en su primera intervención; la segunda la repitió el señor Lorenzo Eguirce, cuando subió a la tribuna en su segunda intervención. Sin embargo, poco, salvo lo del término sumiso que es una cuestión valorativa, ha podido rebatir a lo que se plantea a los grupos de la oposición.

Hombre, yo, en primer lugar, planteo: si tantas ventajas ha tenido en no sé cuántos países europeos la aplicación de los métodos que se establecen en esta ley, ¿por qué comunidades autónomas pioneras adelantadas, aventajadas del Estado español, como Cataluña, como el País Vasco, no la han puesto en práctica hasta ahora?, ¿por qué tenemos que ser los murcianos y las murcianas, gracias a un gobierno aventurero, conejillos de Indias de esta experiencia de, cuando menos, inciertos resultados futuros?, ¿por qué no se ha adoptado generalizadamente esta experiencia en el conjunto de las comunidades autónomas del Estado español? Pues fundamentalmente porque hay comunidades autónomas que están teniendo la suficiencia financiera que esta Comunidad Autónoma no tiene; porque hay comunidades autónomas, la mayoría, que están recibiendo los recursos que esta Comunidad Autónoma no recibe; porque hay comunidades autónomas que están cobrando una deuda histórica que esta Comunidad Autónoma no cobra. Y, por tanto, pretenden ustedes sustituir lo que es el legítimo derecho de la Región de Murcia a percibir todo eso, que no es más que lo que nos corresponde, por una serie de fórmulas de financiación.

Vamos a ver, señor Bernal Roldán, señoras diputadas, señores diputados, desde Izquierda Unida cuando planteamos que la financiación tiene que ser fundamentalmente pública, no nos hacemos portadores de un

dogmatismo iluminado contrario a todo lo que signifique privado. Estamos diciendo una cosa distinta, decimos que estaríamos totalmente de acuerdo en que mañana viniera el señor X, y cuando digo el señor X me refiero por la letra, no me estoy refiriendo a ninguna alusión personal, y dijera: pues ahora les voy a construir a ustedes, señoras y señores de la Región de Murcia, 100 kilómetros de autovía y se la voy a regalar; ahora les voy a construir a ustedes, ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia, 20 depuradoras y se las voy a regalar también; ahora les voy a construir un tramo de X kilómetros de velocidad alta en ferrocarril y también se la voy a regalar. ¡Encantados de la vida!, en esa financiación privada estamos de acuerdo. Pero cuando la financiación privada entra generalmente lo que busca no es el interés general, porque evidentemente a ello no está ordenado el negocio privado, hay dos lógicas: la pública, que está ordenada al interés general por propia definición, y la privada, que está también por propia definición orientada fundamentalmente a la maximización del beneficio empresarial. ¿Qué quiere decir esa maximización del beneficio? Que, por principio, cualquier inversión que se haga de forma privada en infraestructuras cuesta más cara porque hay que pagar el margen de beneficio empresarial, porque hay que pagar los recursos financieros que tiene a su vez que costear ese empresario privado de lo que cuesta la financiación pública.

Y es precisamente por eso por lo que desde el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes estamos manteniendo que hay que intentar allegar a la Comunidad Autónoma los recursos públicos que permitan la financiación fundamentalmente pública de las infraestructuras y excepcionalmente la financiación privada.

Tal y como se plantea este proyecto de ley, la financiación generalizada a partir de este momento va a ser la privada y la financiación pública puede quedar incluso como residual.

¡Pero es que, al fin y al cabo, significa la financiación pública que la Administración regional no va a tener que pagar, que no van a tener que pagar los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia! Si así fuera, este grupo parlamentario estaría dando el respaldo a ley y sus bendiciones a este Gobierno. No, significa que se va a tener que pagar por lo ciudadanos y ciudadanas y por la Comunidad Autónoma, pero además que se va a tener que pagar mucho más caro.

Miren ustedes, metan en sus apuntes contables, en su ingeniería financiera particular, metan ustedes donde quieran esos dineros, pero evidentemente, en el caso del peaje en sombra o el canon de demanda, si ustedes tienen que pagarle todos los años unas cantidades por el número de usuarios a esa empresa privada, ustedes son deudores de esa empresa privada, aunque solamente sea en el

sentido profano de la palabra, profano, efectivamente, profano de la palabra.

Mire usted, yo no quiero utilizar aquí artilugios de ingeniería financiera o perderme en un debate técnico-económico o técnico-jurídico que sería oscuro para los ciudadanos, ése es su terreno, ése es el planteamiento que ustedes están haciendo para que esta ley pase, en este sentido, sin que los ciudadanos puedan ver qué hay detrás de ella. Si usted contrae una deuda y usted tiene que pagar por cada uno de los que pase por una carretera o por una autovía, usted estará hablando de cientos o miles de millones de pesetas que tendrán que pagar los presupuestos de la Comunidad Autónoma durante los próximos años, durante cincuenta años, durante cuarenta años, un endeudamiento que será sufragado lógicamente por los ciudadanos y ciudadanas por sus impuestos. Pero es que la ley, la ley tal y como viene, dice que la Administración cuando pague la tarifa, se reducirá de la de los ciudadanos; es decir, ustedes abren también la espita para que en esta Región los ciudadanos paguen doblemente, paguen como contribuyentes cuando pagan sus impuestos y paguen también como usuarios de la infraestructura de que se trate cuando utilicen la infraestructura de que se trate. ¿Esto qué es, esto es lo que ustedes nos prometían? Oiga, sí, les voy hacer infraestructuras, pero las van a pagar ustedes, y además las van a pagar mucho más caras de lo que las hubieran pagado generalmente. Por qué no pusieron eso en su programa electoral, por qué no explicaron eso a los ciudadanos cuando confiaron en ustedes en aquellas elecciones autonómicas, dónde está eso en los planes del Partido Popular.

Mire usted, es que aparte de eso no solamente perjudica a los ciudadanos, sino que además va a destruir una parte de nuestro tejido productivo. La pequeña y mediana empresa ya tiene bastante agresión cuando por ejemplo en el sector servicios, en el sector del comercio, tenemos la mayor cantidad de grandes superficies en relación al terreno y al número de habitantes que hay en el Estado español, y eso está secando al pequeño comercio tradicional murciano. Ahora pretenden ustedes también secar a la pequeña empresa y mediana de construcción y obras públicas en la Región de Murcia.

Y dicen ustedes: no pasa nada, está garantizado, porque hay un mecanismo de cesión a terceros. Vamos a ver, en primer lugar, qué ocurre con ese mecanismo de cesión a terceros; la ley dice "se podrá", no se cederá en todas las obras, es decir, que en aquellas obras que ustedes consideren conveniente podrá cederse una parte de esa obra para terceros.

En segundo lugar, ustedes no dicen en qué estadio se cede y si es el estadio de ejecución. Si no es en el estadio de ejecución, ya han dicho las pequeñas y medianas empresas, ya dice el Consejo Económico y Social, ya dice

CROEM que no podrán entrar ni siquiera en esa cesión del 30%. Pero, además de eso, es que ni le garantizan ustedes un precio, ni le garantizan ustedes nada, con lo cual al final las pequeñas empresas de nuestra Región recogerán las migajas del mantel de las grandes empresas y las grandes multinacionales, que serán las auténticas beneficiarias de este suculento negocio para ellos, que no para la Región de Murcia.

Dicen ustedes: es que tenemos que coger otros métodos de financiación. Mire usted, el señor consejero nos habló aquí en su día de la deuda histórica y la cifró en 76.000 millones de pesetas; con 76.000 millones de pesetas hay para hacer la autovía del Noroeste inmediatamente, sin esperar todos estos años de estudios de viabilidad que pueda contemplar la ley. Señor Lorenzo Egurce, son 11.000 millones, más o menos, en los que se cuantifica esa autovía del Noroeste, 11 ó 12.000 millones de pesetas. Pues fíjese usted, todavía con esos 76.000 millones nos quedarían 65.000 millones para hacer otras cosas y habríamos financiado públicamente la autovía. Claro, nos dirán "es que esto es imposible", pero ¿es imposible para nosotros y no para Andalucía, y no para Extremadura, y no para Cataluña?, ¿qué pasa aquí?, ¿qué tiene esta región que no tengan aquellas regiones?, ¿aquellas regiones tienen gobiernos con fuerza y gobiernos con dignidad y ésta no? Explíquennoslo.

Mire usted, la carretera Cartagena-Mazarrón-Águilas-Vera, esa vía rápida, que son unos 12.000 millones de pesetas, pues con esa deuda histórica nada más, sin recurrir a otros mecanismos, y hay muchos, podrían ustedes pagar esos 12.000 millones de carretera y comunicar de una vez por todas Cartagena con Andalucía.

No, no, no me miren ustedes así porque yo estoy reproduciendo única y exclusivamente las palabras que decía el señor consejero aquí en el mes de febrero de 1996, ¿o es que me estoy inventando yo esto de la deuda histórica?, ¿es que lo traigo yo aquí de nuevo a la Cámara?, ¿es que no les suena a ustedes eso de la deuda histórica?

Más cosas, la red de saneamiento y depuración cuesta 8.000 millones de pesetas. Podrían ustedes hacer también la red de saneamiento y depuración. Todavía les sobrarían los 12.000 millones de pesetas necesarios para que puedan construirse los accesos a las pedanías de la Región de Murcia y su comunicación con núcleos urbanos, y hasta tendrían ustedes 36.000 millones más para poder hacer hasta una carretera que corresponde al Estado, Cartagena-Alicante, la autovía. ¿A qué esperan? ¡No les hacen falta a ustedes artilugios financieros, no les hace falta a ustedes pagar los duros a cuatro pesetas! Simplemente les hace falta voluntad política para reivindicar ante un Gobierno que es del mismo signo que el suyo y ante el que ustedes están mostrando una posición de sumisión absoluta que no

está beneficiando a la Región de Murcia.

Y, señor presidente, señoras diputadas, señores diputados, yo voy a terminar apoyando la enmienda a la totalidad que presenta, porque también debo pronunciarme en este turno, el grupo parlamentario Socialista. Probablemente puedan haber matices en este sentido, pero en general yo creo que la filosofía y el espíritu de esa enmienda coincide con la enmienda de Izquierda Unida.

Y una vez más reiterar la voluntad de diálogo con el Gobierno. Dice el informe del Consejo Económico y Social dos cosas: esta ley no será eficaz si no hay consenso político. El Partido Socialista ha anunciado esta mañana, yo he oído la rueda de prensa, que si pasado mañana ganan ellos las elecciones van a cambiar esta ley. ¿Qué seguridad puede dar eso a los inversores con esta ley? Es decir, hay inestabilidad en esta ley, pero es que desde luego si gobernara Izquierda Unida también lo haría. Ya sé que después saldrá algún pitoniso diciendo que Izquierda Unida no va a gobernar pronto. Espero que ese pitoniso me pueda decir también en cuántos miles de millones se va a endeudar la Región con este nuevo método de peaje.

Nada más y muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.
Señor Plana.

SR. PLANA PLANA:

Señor presidente, esta intervención debe ser, desde mi punto de vista, para precisar los argumentos nuestros pidiendo la devolución del proyecto al Gobierno, un proyecto que casualmente no iba en el programa del Partido Popular. Es decir, pueden presentar todos los proyectos legítimamente que quieran, lógicamente, pero que no iba, es un dato, con lo cual quiere decir que en principio no era una preferencia, no era una prioridad que tenían planteada. Surge de pronto la lucecita, a alguien se le enciende una bombilla y recomienda esto.

Fíjense ustedes qué casualidad, la vía que se está haciendo a San Javier cuando se empezó a hablar de esto de los peajes, de éstos raros, hubo unas declaraciones de alguna empresa de estas grandes, que decía que esa obra se podía hacer por peaje en sombra en tres veces lo que ha resultado ahora mismo la adjudicación de esa obra. Esa obra se ha hecho en dos fases y ha tenido una baja del 50% en números redondos, o no sé si el 45, 46, en fin, la mitad del tipo ha resultado la oferta. Y con este procedimiento maravilloso salía tres veces más de lo que... no me acuerdo, no sé si es la misma empresa que ha redactado el documento, el borrador, pero probablemente sea la misma.

Miren ustedes, esta cuestión de la inversión, ahora que

está aquí el presidente, el presidente de la Comunidad, que tuvo en algún momento la decisión de insistir en la reclamación de la deuda histórica, que sin embargo después ha hecho otro tipo de declaraciones apaciguando el tema de alguna manera, por responsabilidad, porque los tiempos no están para estas cosas, yo creo que hay una gran contradicción entre reclamar la deuda histórica, que es absolutamente razonable reclamarla, pero que también es razonable decir "bueno, vamos a esperar" y conformarnos a que no nos hagan inversiones y declararnos autosuficientes, autosuficientes, insisto, con un proyecto de ley que ya ha desechado el Ministerio de Fomento puesto que en la planificación de actividades que ha realizado al mes, o al poco de tomar posesión el Gobierno Aznar, pues no es el elemento fundamental que ponen en marcha.

Este proyecto, digan ustedes lo que digan, y se establezca lo que se establezca sobre cesión de una parte de la obra, se carga totalmente el sector de la construcción regional, absolutamente. En los últimos cinco años el MOPU, sólo el MOPU, en los últimos cinco años del Gobierno socialista, el MOPU ha invertido en la Región 160.000 millones de pesetas, una media de unos 30.000 millones anuales, lo que representa hoy la inversión de todos los ministerios en Murcia, lo que han hecho estos años sólo el MOPU y lo que está haciendo hoy todo el Gobierno. En contra expresa, como he leído antes, de las recomendaciones de los expertos cuando les dicen que las inversiones en Galicia, Andalucía, Murcia, Valencia y Asturias son agradecidas económica y socialmente, es un campo abonado porque están a bastante espacio de los que les preceden en los stock de capital público existentes.

Indudablemente la cuestión del consenso es una cuestión importante, lo ha sacado el señor Dólera, lo tenía yo aquí anotado para sacarlo también, precisamente lo he anotado cuando he visto aparecer a don Ramón Luis Valcárcel, porque pienso que el presidente debe ser especialmente consciente de estas cuestiones. Una ley que se dice encaminada a fomentar la inversión privada, lo primero que debe producir probablemente es tranquilidad y confianza en los sectores que deban invertir, y una ley hecha como está ésta no es una ley que pueda pensarse de ella en una gran estabilidad, salvo que piensen ustedes a la inversa y dentro del mismo lapsus de errores, a la inversa de lo que dijo el otro día el senador Adolfo Fernández Aguilar, senador del Partido Popular, que van a llevar ustedes 100, 50 años en lo sucesivo gobernando, o 50 años que hemos gobernado, como dice el senador Fernández Aguilar, se ve que le traicionó el consciente y unió años anteriores con algunos otros que probablemente sean de feliz recuerdo para alguien y que por eso los mete aquí de esa manera. Si no es pensando que van a gobernar 50 años, indudablemente la ley no ofrece, por su falta de rigor y su falta de seriedad, confianza ninguna a los sectores

que hayan de invertir.

Por lo tanto, reitero que la retirada del proyecto de ley no supone problema alguno para las infraestructuras de la Región. Traigan ustedes un programa, un plan de ellas, de las que sean necesarias, cómo se va a hacer cada una, cuáles se deben hacer directamente con fondos presupuestarios, con inversiones públicas, cuáles se pueden hacer con inversión mixta, cuáles hay que hacer exclusivamente con inversión privada; en vez de este cheque en blanco, vamos a ver la naturaleza de cada una y entonces eso se discute y se aprueba.

Una ley que cambia totalmente el sistema de planificación urbanística y territorial, ¿si está regulado en la Ley de Ordenación y Protección del Territorio!, por qué tenemos que ponernos aquí a legislar qué pasa en el caso de contradicción entre un proyecto de ley y un plan o unas normas subsidiarias de planeamiento urbanístico en un municipio, ¿está regulado!, está regulado en la ley regional y en la ley del 92, en la ley estatal. No tenemos por qué inventar cosas que están inventadas, no tenemos por qué inventar una nueva distribución de competencias en materia de concesión demanial, no tenemos por qué inventar modificaciones individualizadas para estos supuestos de la Ley de Hacienda ni de la Ley de Carreteras.

Como digo y repito, no produce confianza tampoco, aparte de no ser útil, no produce confianza esta ley, señoras y señores diputados.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Plana.

Señor Lorenzo Egurce.

SR. LORENZO EGURCE:

Señor presidente, señorías:

Al grupo parlamentario Popular le ha quedado una gran cantidad de cuestiones que exponer y que a continuación en este turno voy a pasar a decirlas a sus señorías.

Se habla precisamente en la enmienda a la totalidad que había presentado el señor portavoz de Izquierda Unida-Los Verdes de que nosotros vamos a hacer dejación con el Gobierno central. Mire, el grupo parlamentario Popular no es verdad ni que vayamos a suplir ni que vayamos a relevar las actuaciones del Gobierno central. Se han demandado, se demandan y se van a seguir demandando, ejemplos haberlos haylos, las autovías de Cartagena-Alicante y Murcia-Albacete, por si a su señoría se le había olvidado.

La fórmula del canon de demanda o de peaje en sombra, que según dicen ustedes que encarece considera-

blemente el coste de las infraestructuras, hipotecando la actuación política y de los presupuestos futuros que van a tener los gobiernos de la Comunidad Autónoma, poniéndose en cuestión y en tela de juicio la rentabilidad social y económica de la misma, yo le invitaría a su señoría a la lectura de una revista que me he traído por aquí, revista importante, que está en inglés pero me la han traducido, ¡me he molestado!, me he molestado en que me la traduzcan, porque yo no conozco el idioma inglés con la suficiente garantía, y me extraña que muchas de las señorías que se están riendo lo conozcan, pero evidentemente no tengo ningún inconveniente en dejárselo y que nos lo digan tranquilamente.

Esta revista, que es la revista privada más importante de Inglaterra, al respecto habla -y cuando quieran sus señorías se la dejo- que en la contratación de las últimas siete obras de peaje en sombra, se ha tenido nada más y nada menos, fíjense sus señorías, que una media de rebaja por obra del 15% del costo total de la misma. Pero, claro, es que en Inglaterra...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Lorenzo, un momento.

Señorías, respeten el uso de la palabra.

SR. LORENZO EGURCE:

Muchas gracias, señor presidente, por la ayuda que me presta en mi cargo de diputado y en el uso de la palabra.

De cualquier forma, por si alguno no lo ha oído, le quiero decir que esta revista, la revista privada más importante inglesa, habla del peaje en sombra, las siete últimas obras con una media de reducción del costo, de rebaja en el costo, de aproximadamente, la media, un 15%.

Pero es que además está el informe EUROSTAT, que sus señorías parece que obvian y me imagino que sus señorías también tendrán el informe EUROSTAT, en concreto en la página 5, en el segundo párrafo habla y dice tranquilamente: la formación en este caso consignarse en el sector de empresarial sin tener efecto alguno sobre el déficit y la deuda pública. Es que parece que leemos las cosas o no interpretamos o leemos otras cosas.

Hipotecas, señor portavoz de Izquierda Unida-Los Verdes, si son los cerca de 85.000 millones de pesetas que nosotros nos encontramos y que heredamos con todas sus consecuencias, y además para postre sin infraestructura, con un déficit importantísimo, importantísimo, de ellas.

Responder que pone en tela de juicio la rentabilidad social y económica de la misma, le recuerdo a su señoría que eso es una premisa fundamental, ya lo dijo el señor consejero al inicio, pero se ve que su señoría no prestó el

oído o la atención suficiente, y es una premisa fundamental de esta ley para llevar a cabo cualquier proyecto adelante; es decir, es de carácter previo al igual que el de la rentabilidad económica.

"Que ponemos en grave peligro a las PYME". Yo le recuerdo a su señoría que estamos en una sociedad libre y en una economía libre de mercado. Quizás, quizás, a su señoría eso le recuerde algo y que además el artículo 8 está ahí y garantiza que una parte de la obra la hagan las PYME, el 30% de la ejecución de la obra, que además correlaciona y va correlacionado con su vocación natural y de actuación independientemente de que pueden además apostar o no apostar por una UTE, una agrupación temporal de empresas; su señoría sabe que eso es así. Pueden o no pueden, pero tienen la libertad de elegir, porque le recuerdo a su señoría que estamos en una sociedad libre de mercado.

Concesión demanial, como dificultad al uso de carácter general de las infraestructuras así construidas. Le recuerdo a su señoría que la concesión demanial no es de ahora, es tradicional en el Derecho español, yo no lo sabía, pero esta mañana me he informado, del siglo XIX; por lo tanto, no estamos inventando una figura nueva, eso es una figura que tradicionalmente está ahí puesta. Se utilizará en razón a la naturaleza de la obra pública a ejecutar. Esta ley no hace otra cosa que prever todos los modos de financiación de las obras, prever. No colisiona, según nuestro modesto entender, ningún precepto de carácter básico.

En cuanto a la modificación de leyes regionales, es natural, señorías, que obligue esta ley o cualquier otra a pequeños reajustes por estar en un ordenamiento jurídico completo y que, por lo tanto, se demanda, y así se modifica la Ley de Carreteras y la Ley de Hacienda de la Comunidad Autónoma, como fiel reflejo de las que ha hecho el Estado con las leyes de acompañamiento.

Se ha hablado aquí mucho del consenso social y político. Efectivamente, el CES, señorías, criticó en su momento el borrador del anteproyecto de ley; posteriormente y a través del informe EUROSTAT se acallaban las críticas referidas al cómputo de deuda pública. Después, posteriormente, se han introducido sugerencias que estaban en el informe del CES, y sale, señoras y señores diputados, el actual proyecto que estamos discutiendo aquí, a pesar de que ha sido un proyecto de ley largamente debatido, sometido a multitud de informes, de los cuales aquí se han sacado pequeñas pinceladas de los mismos. No hemos encontrado, en su deambular cronológico, ninguna discrepancia total, ninguna. En todos los casos se alabó la iniciativa del Gobierno en cuanto a las fórmulas aportadas, hay discrepancias lógicas como en cualquier proyecto de ley, pero nunca en cuanto a la oportunidad y nunca en cuanto al fondo de la materia.

Por todo ello y de manera fundamentada, el grupo

parlamentario Popular va a votar en contra de su enmienda a la totalidad, señor portavoz de Izquierda Unida-Los Verdes, y con ello seguirá su mejora en Comisión, en la que no dudo ni un instante que va su señoría a ejercer un buen trabajo.

En cuanto a la del Partido Socialista Obrero Español, le quiero decir que, efectivamente, en su justificación ha utilizado una serie de adjetivos como "curiosa configuración", como "torpe parche", como "objetivo mínimo" y como conclusión de todo ello saca a colación de que esto es un sistema de privatización de las infraestructuras regionales.

Yo me he molestado esta mañana, no soy técnico en leyes ni muchísimo menos, que una cosa es una concesión y otra cosa es una privatización. No le quiero recordar porque, evidentemente, su señoría sabe realmente de lo que estamos hablando. Por lo tanto, concesión es una cosa y privatización es otra, esto no es una privatización.

Dice que el contenido de la ley es pobre. Para el grupo parlamentario Popular parece una ley completa, ya que engloba todos los problemas de financiación y explotación. Es evidente que, dada la pluralidad de infraestructuras recogidas en la presente ley, no es objeto de la misma un plan.

Yo le leería a su señoría todo el articulado de la ley para que viera que, efectivamente, no todo es económico. En el capítulo primero habla de planificación y habla de la coordinación con los instrumentos de planificación de la Región de Murcia. Habla en el capítulo segundo de los mecanismos de articulación con el planeamiento urbanístico. Y habla en el capítulo tercero, dentro del título primero, estudios de viabilidad y aprobación de los proyectos, base, condición sine qua non para la aprobación de los mismos; y luego en el título segundo habla del régimen jurídico de la construcción y de la explotación; y en el título tercero, de las disposiciones comunes sobre el régimen económico y financiero.

Por lo tanto, nosotros entendemos -y termino, señor presidente, señorías- que hay en la presente ley fórmulas suficientemente contrastadas en el mundo, analizadas y sancionadas por los organismos europeos de control financiero y contable, cuales son EUROSTAT y el SEC 95, que le recuerdo a sus señorías, por si no quieren oírlo, que el SEC 95 es como una especie de Tribunal de Cuentas europeo, y bendice la misma.

Habla su señoría también de esta política neoliberal que está ahí escondida. Yo le recuerdo que esta política neoliberal nos está llevando a cumplir la convergencia con Maastricht, nos ha llevado a que descienda el paro a nivel nacional y regional, nos ha llevado a un mayor grado de inversiones regionales como nunca en la vida ha existido, 26.000 millones en el 95, 32.000 millones de pesetas en el 96, que hacen un monto total de 58.000 millones de

pesetas, que nadie, nadie ha efectuado, ningún Gobierno regional anterior, con una mayor reducción del gasto corriente, política, le recuerdo a su señorías, alabada y loada en el reciente debate del estado de la nación por su líder, hasta entonces, don Felipe González.

Se ha hablado también de un coste sobreañadido y ya le he dicho, lo mismo que al anterior, que hay una revista que no tengo ningún inconveniente, al igual que un libro extraordinario sobre financiación privada de infraestructuras públicas de Arthur Andersen, que no tengo inconveniente en que sus señorías se molesten en leerlo, para así poder cotejar otros aspectos importantes, tiene solamente 205 páginas e ilustra, de una manera importantísima, en el tema, al igual como otras revistas que no tengo ningún inconveniente y otros libros, como el de "Gestión y financiación de las infraestructuras de transporte terrestre", de don Rafael Izquierdo, de mayo del 97, más novedoso no puede ser.

Por lo tanto, le remito que la rentabilidad normal que usted dice no es imprecisa, ya que va unida a una serie de estudios y análisis que garantizan para cada obra cuál es el costo económico y financiero. No se puede, señoría, sacar de contexto la expresión "rentabilidad normal", ya que forma parte precisamente de un mecanismo de seguridad en la inversión pública.

Por todo ello, el grupo parlamentario Popular anuncia que también va a votar en contra y nos cabe la tranquilidad de que el compromiso de este grupo es que la ley se mejore y estamos abiertos a su discusión con el paso que posteriormente se iniciará en las enmiendas parciales.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Lorenzo Egurce.

En el turno de fijación de posiciones, si quieren disponer los grupos de él.

Tiene la palabra el del Izquierda Unida-Los Verdes, su portavoz, señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Señor presidente, en primer lugar, yo quiero plantear desde el escaño, antes de tomar la palabra, una duda, una duda: vamos al último turno, el turno de fijación de posiciones, que son 3 minutos; hay un miembro del Consejo de Gobierno que hace un rato ha pedido la palabra para poder intervenir. es verdad que es discrecional por parte de la Mesa, señor...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, guarden silencio, por favor.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Señor presidente, si me permite que me explique y al final

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Un momento.

Continúe, señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Es cierto que la Mesa tiene todas las facultades para poder ordenar el debate, pero lo que ocurre es que si el señor Bernal interviene posteriormente al turno de fijación de posiciones, va a obligar a este portavoz a tener que solicitar, al amparo del artículo 65.c), la prolongación del debate porque, sin duda alguna, van a salir algunas cuestiones que hasta ahora no se han planteado. Es por ello que antes yo pedía que interviniera antes del turno general de intervenciones, porque eso nos hubiera permitido agotar ese turno. Pero yo pido ahora que se permita al señor Bernal Roldán, intervenir antes de este último turno y, en todo caso, que, en función de su intervención, se nos pudiera conceder, como viene siendo habitual por parte de la Mesa, una mayor flexibilidad en el turno de fijación de posiciones.

Nada más.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Dólera, si el consejero o cualquier otro miembro del Consejo de Gobierno solicita la palabra, la Presidencia actuará acorde con el Reglamento, en este momento o en cualquier momento del debate. En este momento no hay palabra pedida; por lo tanto, corresponde a su señoría el turno de fijación de posiciones.

Tiene la palabra, señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Señor presidente, señoras diputadas, señores diputados:

En ocasiones se nos acusa de posiciones obstructivas, destructivas hacia el Gobierno. El señor consejero pide la palabra hace un rato y este diputado intenta ampararle desde el escaño. Y cuando de nuevo intenta ayudar al Gobierno para que pueda explicarse y entrar en debate, resulta que el señor consejero no quiere intervenir, quizá porque se está reservando hasta que hayamos terminado de intervenir nosotros para sacar nuevos elementos que

fueran interesantes para el debate. A mí no me parece muy ortodoxa esta postura, pero ya sé que al consejero lo que me parezca a mí o no me parezca su postura le va a dar igual. En cualquier caso, tenga usted en cuenta que este ofrecimiento que le he hecho y este amparo para que usted pueda tomar la palabra se puede extender a otras partes de su política, y espero que no demuestre usted la misma intransigencia en aquello que ha demostrado en esto.

Mire usted, nos decía anteriormente el señor Lorenzo Egurce que 85.000 millones de pesetas recibieron como herencia e hipoteca. Vamos a poner un supuesto de futuro, ¿qué puede ocurrir con esta ley dentro de veinte años?, ¿cuántos miles de millones de pesetas puede haber como deuda de la Comunidad Autónoma que tenga que pagar todos los años?, ¿850.000?, claro, ¿a qué conducirá eso, si empieza el endeudamiento?, porque, claro, si en vísperas de las elecciones generales se inauguraban carreteras que ni siquiera estaban terminadas, ¿qué no va a ocurrir cuando vengan las próximas elecciones municipales y autonómicas?, ¿cuántas obras por el procedimiento de peaje en sombra, peaje blando, peaje duro, se van a licitar? Eso es una tentación de cualquier Gobierno, y eso es grave. ¿Qué puede ocurrir? Que dentro de veinte años haya aquí un gobierno que no dé abasto con sus presupuestos...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Dólera.

Señorías, respeten el uso de la palabra, guarden silencio.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Ya sé que les molesta que les haya adivinado la intención, pero es que esto es un riesgo que tiene la ley, estoy hablando en serio, esto es un riesgo que tiene la ley.

Diez días antes de las elecciones autonómicas me veo al señor Valcárcel cortando la cinta rápidamente de aquéllas que estén terminadas o medio terminadas y firmando contratos en este sentido para mayor honra y gloria del Partido Popular. ¿Y quién paga después eso? Estoy viendo un gobierno de aquí a veinte años aquí que estará tentado a plantear... sí, sí, aquí en la Asamblea, aquí en la Asamblea Regional, no sé si aquí o allí o allí (risas en el hemiciclo), esto no lo estoy planteando. Lo único que les estoy diciendo, señoras diputadas y señores diputados, es que ese gobierno hipotecado, ese gobierno que no pueda hacer frente con los presupuestos a todos los cánones de demanda que haya en la Región de Murcia, pues tendrá que hacer dos cosas: o licitar con peaje duro y cargar sobre las espaldas de los ciudadanos todas las obras que a partir de ese momento se construyan, o bien hacer...

me imagino un anuncio de la Consejería de Economía y Hacienda: no pasen por tal autovía porque cada vez que pasen por tal autovía tenemos que pagar no sé cuánto, el canon de demanda, y esta Comunidad Autónoma no tiene un duro para pagar eso. A esas situaciones absurdas puede conducir la aplicación de esta ley que ustedes están planteando.

Mire usted, el señor Lorenzo Egurce nos ha hecho la tercera lectura del texto, ya no la segunda, la tercera lectura, eso sí, en este caso con un alarde de erudición de libretitas de 205 páginas que desde luego le honran como diputado y que demuestran que es un hombre que se prepara antes de los debates. Yo quiero de nuevo llamar su atención.

Miren ustedes, les pido por última vez dos cosas, yo estoy dispuesto a retirar mi enmienda a la totalidad con devolución del texto, porque yo no pretendo desde aquí un triunfo político de Izquierda Unida, yo lo que pretendo es que podamos hacer racionalmente las obras de infraestructuras en la Región de Murcia. Mire, el Consejo Económico y Social, señor Lorenzo Egurce, le dice en su artículo 1, cuando le dice que "valora positivamente cualquier iniciativa -y yo también- que tenga como objeto el propiciar infraestructuras a la Región", pero inmediatamente después le dice: "Ello, no obstante, el Consejo Económico y Social considera que el anteproyecto sometido a dictamen contiene limitaciones que dificultan su adecuación a la finalidad prevista". Le están a usted diciendo que esta ley no sirve para hacer esas infraestructuras por el método que usted pretende. Y al final le dicen: "El Consejo Económico y Social considera que el texto del anteproyecto plantea dudas sobre su adecuación al actual ordenamiento jurídico y hacendístico, que puede poner en entredicho su capacidad para generar la necesaria confianza que la iniciativa privada requiere para participar en la realización de las infraestructuras en la forma prevista por el mismo", y le aconsejan que no solamente consensúe el texto sino que además consensúen ustedes cada obra de las que hagan. Y ustedes no sólo, contra viento y marea, quieren traer este texto, sino que además ya están anunciando las primeras obras sin hablar con el resto de los grupos, sin hablar con los agentes económicos y sociales.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Dólera, concluya, por favor.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Voy concluyendo.

Por tanto, yo les pido, como no quiero una victoria

política ni una derrota política del Gobierno, tengan ustedes la gallardía de retirar su texto. Yo retiro la enmienda, y estoy seguro que el grupo parlamentario Socialista también hace lo propio, y nos sentamos a hablar sobre infraestructuras y sobre fórmulas de financiación de infraestructuras; recuperamos por tanto el tiempo perdido en este sentido y hacemos un favor a los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia y a la Hacienda pública regional.

Con eso no demoramos nada, la demora que llevamos cuando hace un año que deberíamos de habernos sentado y el Gobierno hasta ahora no ha tenido la suficiente sensibilidad social para poder sentarse a ver este asunto, se puede recuperar con voluntad política y la voluntad política de este grupo va por este sitio. Y mientras tanto hablamos de deuda histórica, y mientras tanto hablamos de sistema de financiación, y mientras tanto hablamos de cómo vamos a comprometer la inversión territorializada en los Presupuestos Generales del Estado, hablamos del Fondo de Compensación Interterritorial, que es totalmente distinto de la inversión territorializada del Estado, aunque algunos pretendan mezclarlo cuando dan el volumen de cifras de lo que ha llegado a la Región de Murcia en los años 95 y 96. Hablamos de todo eso y hablamos de fórmulas que permitan excepcionalmente atraer esa inversión privada sin coste al erario público que al final pueda ser perjudicial. Estamos dispuestos y estamos abiertos a ello. Ustedes son mayoritarios y ustedes en este sentido tienen la palabra, porque esa economía libre de mercado, de la que usted hablaba al hablar de las pequeñas y medianas empresas, no significa que esto sea la selva y que, por tanto, las pequeñas y medianas empresas de la región tengan que morir y sucumbir a manos de grandes empresas multinacionales y grandes empresas de fuera de la Región, porque parecía ése el significado con el que usted me lo ha planteado aquí, "es que estamos en una economía libre y aquí vale todo". Aquí no vale todo, aquí vale lo que sirva para promover la Región. Ustedes y nosotros estamos de acuerdo en dos cosas, estamos de acuerdo en que hacen falta infraestructuras en esta Región y en que esas infraestructuras hay que construirlas de una forma urgente. Partamos de ahí para aportar entre todos soluciones que nos permitan llevar adelante este proyecto de la Región. No se enquisten ustedes con una postura que al final y a la postre va a traer muchos más perjuicios que beneficios a una región como la nuestra.

Nada más y muchas gracias por el momento, salvo que de la intervención del señor consejero se deriven algunas cuestiones que me obliguen, contra mi voluntad, a volver a subir a esta tribuna, siempre con el permiso de la Presidencia de la Asamblea, a la que agradezco la flexibilidad que ha tenido hasta ahora con el tiempo.

Nada más y muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.
Señor Plana.

SR. PLANA PLANA:

Señor presidente, no es función mía la de suplir a la Presidencia de la Cámara. Por lo tanto, eso es una cuestión que en su momento me imagino que se decidirá si existe la petición y si existe la concesión de la palabra.

Yo comprendo que el papel del diputado que soporta al Gobierno... soportarlo lo soportamos todos, pero, en fin, algunos lo tienen que soportar un poco más, el papel del diputado que soporta y al mismo tiempo sustenta al Gobierno, hace las dos cosas, es complicado; no me paso, es complicado. Indudablemente, yo tampoco quiero hacer mucho de esta cuestión, pero, en fin, los libricos esos que usted me enseñaba. Mire usted, el de mayo y el de hace diez años; mire usted, la doctrina del profesor Rafael Izquierdo las conozco desde hace mucho tiempo, da la casualidad que es un tema que a mí me gusta y que he leído bastantes cosas sobre infraestructuras y sobre transportes concretamente, y éste se lo he citado a usted aquí y además le he leído algunos trocicos de él. Y además le voy a decir una cosa que a lo mejor en el libro ese no está y se la voy a contar a usted; todas las cuestiones sobre financiación privada, fundamentalmente del transporte, están alrededor de lo que los ingleses llaman, lo dicen ellos en inglés, lógicamente, yo lo voy a decir en castellano, financiación por el proyecto, una idea, un proyecto que debe producir dinero bastante para pagar la obra, para retribuir al constructor, etcétera. Bueno, pues eso que hoy se ha puesto aquí de moda de manos de la señora Thatcher y de este liberalismo conservador y este tipo de cosas, esto lo utilizó Roosevelt en el New Deal como forma de política keynesiana anticíclica en 1933. Sí señor, sí, y entonces... espérate, que no termina aquí el tema (risas). No, esto, que nos parece a nosotros el colmo del liberalismo, lo anuló el Tribunal Supremo Federal de Estados Unidos porque le parecía política de rojos peligrosos (risas), sí, señor, la Tennessee Valley Authority Act, esa ley la anuló el Tribunal Federal, que suponía una obra de colonización en todo el valle del Tennessee, como su propio nombre indica. Por su forma de política anticíclica, el señor Roosevelt montó, entre otras cuestiones, ésta, y ya llevaba esta idea de la financiación privada a través de ese proyecto que allí no lo ejecutaba una empresa totalmente privada sino una agencia, como ellos le llaman, que era una entidad pública pero que actuaba totalmente a través de métodos de Derecho privado.

Y, bueno, ya que insiste usted sin haber escuchado lo que he dicho antes, aunque está apuntado en el Diario de

Sesiones, le voy a decir a ustedes otra vez lo mismo: la inversión que está haciendo este año el Gobierno del Estado, el Gobierno nacional en Murcia es la que en estos cinco años últimos ha hecho exclusivamente el MOPU, esos treinta y algún millones de pesetas que hace todo el Gobierno en Murcia, durante cinco años lo ha estado haciendo exclusivamente el Ministerio de Obras Públicas solo, en cinco años 160.000 millones de pesetas.

Y yo no sé si necesita el señor Dólera que yo lo ampare, él ha estado amparando al consejero. Yo voy a amparar al señor Dólera, no tenga usted esa preocupación, que pronto podremos, si no lo conseguimos... esta tarde no, ni esta semana que viene tampoco, en un plazo relativamente breve arreglaremos nosotros esta ley. Ya que el Gobierno no acepta el consenso que es necesario, no por capricho, no se trata de capricho de nadie, se trata exclusivamente de que la ley produzca confianza en los inversores. Si es una ley de financiación privada y está llamando al capital privado, que produzca confianza en los inversores, porque de lo contrario la ley tiene escasa viabilidad. Ya la tiene intrínsecamente, pero es que políticamente va a tener escasa viabilidad. Por lo tanto, le hago el último llamamiento al consenso y a la posibilidad de discutir aquí el plan de inversiones una a una, con qué tipo de financiación es bueno hacer cada una de ellas.

Nada más, señor presidente. Señorías, muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Plana.
Señor Lorenzo Egurce.

SR. LORENZO EGURCE:

Muchas gracias, señor presidente.
Señorías:

En nombre del grupo parlamentario Popular, vamos a fijar definitivamente nuestra posición, y, como no podía ser de otra forma, es la de apoyar ese proyecto de ley y, por lo tanto, votar en contra por las razones que nosotros hemos dicho anteriormente.

Independientemente, quisiéramos matizar algunas cuestiones que han quedado en el aire. El portavoz de Izquierda Unida-Los Verdes ha sacado el informe del CES otra vez; pero, señor Dólera, no hay peor sordo que aquél que no quiere oír, y anteriormente en mi segunda intervención, que usted no ha prestado la más absoluta de las atenciones, le he dicho que el borrador del anteproyecto es el que dio lugar al informe del CES. De ese borrador, moléstese su señoría y busque -yo me he molestado y lo tengo en letra bastardilla-, las incorporaciones que ha hecho el Gobierno a esos informes. Moléstese en buscar el resto de los informes que tiene la ley, y no me ha sacado

usted nada más que algunas críticas, loables como críticas, que se habrán recogido o no se habrán recogido por muchas de las entidades que han hecho informe sobre la misma.

Por lo tanto, ha habido una gran consulta social, ¡la ha habido!, y ahí está, y el informe que tenemos ahora es el proyecto del que estamos hablando.

Por lo tanto, señor Dólera, el que se vayan a hacer cosas, el que se vayan haciendo infraestructuras, ¿es que es malo para usted, porque se pueden ver?, porque como se van a ver los ciudadanos de la Región de Murcia, que además de verlas y de usarlas y de utilizarlas ¡sin costarles absolutamente nada sobre todo en aquellas cuestiones de autovías!, ¿es que eso es malo, es malo para Izquierda Unida, es malo para el PSOE? Me parece que sí, me parece que por ahí van los tiros.

De cualquier forma, señoras y señores diputados, nosotros, los hombres y las mujeres del grupo parlamentario Popular y las del Partido Popular, nos sentimos muy a gusto con esta ley, al igual que algunos alcaldes que han escrito artículos, que son miembros del grupo Socialista, ¿y que a ver qué es lo que van a hacer ahora, a ver qué es lo que van a hacer?

Este Gobierno no retira la ley, y no la retira porque, señorías, son las infraestructuras que necesita la Región de Murcia para no perder el tren europeo. Soluciones no ha presentado ninguna, quiere frenar este proceso y, por lo tanto, nosotros no vamos a tener en cuenta, señor presidente, y termino, para nada y vamos a votar en contra, digo y repito, la enmienda a la totalidad del grupo parlamentario Socialista.

De manera muy sucinta quiero contestarle al señor portavoz del grupo parlamentario Socialista.

El papel de este diputado, a gustísimo, a gustísimo en el 83 y muchísimo más a gusto en el 95, a gustísimo con usted acompañándome en el 83 y la presidenta del grupo parlamentario Socialista, y muy a gusto, muchísimo más en el 95. Por lo tanto, ¿qué quiere que le diga? ¿Que nos ha llamado "rojos peligrosos"? Pues mire usted, yo seré un rojo peligroso (voces) en la concepción que ha dicho anteriormente.

Ha hablado de unas inversiones realmente extraordinarias que el Estado había hecho en infraestructuras. Pues mire usted cómo estamos, si no llegan a hacer eso ¡mire usted cómo estamos! Estamos con un déficit gravísimo en infraestructuras, con una deuda que hemos asumido, porque el pueblo murciano la ha querido y la estamos asumiendo, y además el Gobierno de la nación con casi 46 billones de pesetas, que también hay que decirlo.

En el plazo breve usted va a arreglar esta ley. ¿No me diga, señor Plana? Eso en todo caso se lo tiene que atribuir el pueblo de la Región de Murcia, ése que va a ver nuestras obras, ése que va a ver nuestras infraestructuras y

sabrán lo que tendrá que hacer cuando llegue su momento.

Y sobre sustentar al Gobierno, ustedes mejor que nadie saben lo que es sustentar a un mal gobierno, saben lo que es soportar a un mal gobierno y dinamitar a un gobierno no para sustentarlo sino para sustituirlo.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias. señorías.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Señorías, el debate ha concluido. Señorías, guarden silencio.

La Presidencia observa un ánimo exacerbado esta tarde, pero ruego permitan el normal desarrollo del Pleno.

Señor Navarro, a qué efectos...

SR. NAVARRO MOLINA:

Será la calor, señor presidente.

A efectos del artículo 68 a). Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Navarro, su señoría puede darse por aludido, pero el hecho de que aquí se cite la palabra "alcalde", la Presidencia no interpreta ni puede conocer qué alcalde de España o del extranjero ha sido aludido. En consecuencia, no le concede el turno por alusiones.

Vamos a proceder a la votación de las enmiendas. En primer lugar, a la formulada por el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. La enmienda queda rechazada con diecinueve votos a favor, veinticuatro en contra y ninguna abstención.

En consecuencia, procede votar la enmienda formulada por el grupo parlamentario Socialista. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. La enmienda ha sido rechazada al haber obtenido diecinueve votos a favor, veinticuatro en contra y ninguna abstención.

Señorías, un momento, señorías. ¿Turno de explicación de voto, señor Plana? He de preguntar a los otros grupos para que tenga lugar en el orden acostumbrado.

¿Algún otro grupo desea utilizar el turno de explicación de voto?

Señor Plana, tiene la palabra.

SR. PLANA PLANA:

Sí, brevísimamente. Sólo quiero deshacer el posible malentendido que ha tenido el señor Lorenzo. Nada más lejos de mí... en la intervención, justificando eso de llamar "rojos peligrosos" a nadie del grupo Popular. Quería

precisar que el Tribunal Federal de los Estados Unidos consideró política de rojos peligrosos la que estaba haciendo en aquel momento el presidente Roosevelt, nada más lejos de que yo les vaya a llamar a ustedes eso.

Y finalmente hemos votado por las razones que hemos dado, y entre otras cosas hemos dicho que nosotros no estábamos en contra de la financiación privada de las infraestructuras, y en ese sentido algún alcalde de mi grupo, concretamente Miguel Navarro, ha escrito en la prensa, y eso es asumible. Hemos votado a favor de la devolución, en contra del proyecto, por las razones de que es un mal proyecto, una mala ley que yo en algún momento, aunque sea al hilo del debate y de una forma indudablemente poco rigurosa, haya calificado de "un proyecto impresentable". Quizá ésa sea una de las razones por las que ni el señor Bustillo ni el señor Fayrén a lo mejor están aquí.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Plana.

Señorías.

SR. LORENZO EGURCE:

Muchas gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Lorenzo Egurce, la Presidencia no ha oído la solicitud de la palabra.

SR. LORENZO EGURCE:

Señor presidente, he pedido el uso de la palabra.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Disculpe si ha sido error de la Presidencia.

SR. LORENZO EGURCE:

Muchas gracias, señor presidente. Disculpado, no hay problema.

En nombre del grupo parlamentario Popular, agradezco la defensa que ha hecho el señor Plana de su compañero y compañero nuestro también de la Cámara. Esa defensa quiere decir algo, quiere decir sencilla y llanamente que lo que hoy hemos votado aquí va en consonancia con el proyecto de ley; que lo único, sencilla, llana y textualmente que va a conseguir es ponernos en ese tren que la Región necesita en cuanto a infraestructuras.

Nada más, señor presidente. Nada más, señorías.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señoría.

Señorías, se levanta la sesión.

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial:** 24 € (IVA incluido)
- Suscripción anual al **Diario de Sesiones:** 27 € (IVA incluido)
- Números sueltos: 0,60 € (IVA incluido)
- El importe de la suscripción se abonará mediante talón nominativo, giro postal o transferencia a la cuenta corriente N.º 33000-4500-3237-6, abierta en Cajamurcia, C/ Angel Bruna, s/n, de Cartagena.

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