



---

# ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

## DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA SECTORIAL

---

Año 2000

V Legislatura

Número 10

---

SESIÓN CELEBRADA  
EL DÍA 12 DE ABRIL DE 2000

### ORDEN DEL DÍA

I. Comparecencia del consejero de Política Territorial y Obras Públicas para informar sobre la posición del Gobierno en relación con los trazados del AVE publicados en el estudio informativo realizado por el Ministerio de Fomento.

---

## SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas y 8 minutos.

En un turno previo, para exponer sus quejas por el retraso en el inicio de la sesión, interviene:

El señor **Martínez Cerón**, del G.P. Socialista ..... 183

Y el señor **Dólera López**, del G.P. Mixto ..... 183

### **I. Comparecencia del consejero de Política Territorial y Obras Públicas para informar sobre la posición del Gobierno en relación con los trazados del AVE publicados en el estudio informativo realizado por el Ministerio de Fomento.**

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor **Bustillo Navia-Osorio**, consejero de Política Territorial y Obras Públicas ..... 183

En el turno general interviene:

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto ..... 186

El señor **Martínez Cerón**, del G.P. Socialista ..... 189

El señor **Nogueroles Pérez**, del G.P. Popular ..... 191

Para contestar a los portavoces interviene el señor **Bustillo Navia-Osorio** ..... 194

En el turno de réplica interviene:

El señor **Dólera López** ..... 198

El señor **Martínez Cerón** ..... 201

El señor **Nogueroles Pérez** ..... 202

En el turno de réplica interviene el señor **Bustillo Navia-Osorio** ..... 203

Se levanta la sesión a las 13 horas y 23 minutos.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señorías, ocupen sus escaños, que va a dar comienzo la sesión.

Comienza la sesión.

Todos los grupos parlamentarios disponen de un documento que recoge las alegaciones que presenta la Región de Murcia al estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, y que ha sido entregado por el señor consejero.

Primer punto del orden del día... Señor Martínez Cerón.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Señor presidente, para manifestar mi más enérgica protesta por cómo se está llevando, cómo se ha llevado esta comisión y por lo que a mí me parece una falta absoluta de respeto del Gobierno a esta Cámara, no ya porque estemos debatiendo aquí hoy, tarde, la presentación de las alegaciones, sino porque creo que el Gobierno, con la convocatoria de una rueda de prensa a la misma hora...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, queda constancia de su propuesta.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Me gustaría, señor presidente, aclarar y ampliar las manifestaciones...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, queda constancia de su protesta.

Muchas gracias.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Primer punto...

Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Yo también me sumo a esa protesta, y espero que sea la última vez que en esta Cámara una comisión empieza

más tarde por la convocatoria de una rueda de prensa.

Yo puedo entender que un consejero por otras razones pueda llegar un poco más tarde, que lo pueda hacer por razones muy diversas, múltiples, pero jamás por una rueda de prensa, porque es una desconsideración hacia el conjunto de la Cámara y sus diputados.

Nada más.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Primer punto del orden del día: **aprobación del acta de la sesión anterior**. Se aprueba el acta? Queda aprobada el acta por unanimidad.

Segundo punto del orden del día: **Sesión informativa en comisión para comparecencia del consejero de Política Territorial y Obras Públicas sobre posición del Gobierno en relación con los trazados del AVE publicados en el estudio informativo realizado por el Ministerio de Fomento**, formulada por el grupo parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor consejero.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Buenos días, señorías.

Yo quiero hacerme eco un poco del tema de lo que han planteado los dos portavoces, tanto del Partido Socialista como de Izquierda Unida, y decirles que, efectivamente, la convocatoria de la rueda de prensa la había hecho a las nueve y media, por razones de tráfico he llegado a las diez menos cuarto y se ha demorado. Yo les pido disculpas a ustedes, procuraré que en lo sucesivo no vuelva a pasar este hecho y, efectivamente, yo entiendo que la Cámara es prioritaria frente a cualquier otro tema que nos ocupa.

Bien, como saben ustedes, el pasado viernes personalmente fui al Ministerio a presentar una serie de alegaciones sobre los trazados o, vamos, sobre los estudios informativos que se nos habían sometido a exposición pública, sobre las seis distintas alternativas de trazado que había para la llegada del AVE a la Región de Murcia, bueno, a toda la costa mediterránea, Valencia, Alicante y Murcia.

Como es lógico, nosotros nos centramos en estas alegaciones, nos hemos centrado fundamentalmente en lo que sería el acceso desde Albacete. Entendemos que lo más preferible para la Región de Murcia es el trazado sur, el que contempla la C, el trazado C de esto, pero, vamos, no hemos querido entrar en el tema de cómo se llega hasta Albacete, puesto que entendemos que lo que ya habíamos defendido y hemos estado trabajando y luchando, desde el presidente Valcárcel a todo el

Gobierno, por la llegada del AVE, pues a Murcia ya estaba, y aquí se contemplaba la llegada bien por un sitio o bien por otro.

Entonces hemos centrado las alegaciones en dos puntos fundamentales. Uno era lo que es el acceso desde Albacete hasta Murcia. Otro, aunque no lo contempla perfectamente la memoria informativa, sí está pintado de alguna manera, las dos posibles estaciones, aunque con trazados un tanto sin estudiar. El trazado sin imbricación en el municipio de Murcia, que, como saben sus señorías, también está ya en el Boletín Oficial, la licitación para unos estudios informativos para lo que es la ubicación o la imbricación en el entorno urbano de Murcia y la prolongación hasta Cartagena del AVE. También hay en el Boletín Oficial unos pliegos de condiciones para el estudio de viabilidad de la prolongación del AVE hacia Andalucía, concretamente a Almería.

El tratamiento de las dos, como le acabo de decir en la definición, es completamente distinta. Mientras que en un lado, la zona de Almería, es estudio de viabilidad, el otro ya contempla lo que es la memoria informativa. Es decir, que a finales de este año, que es cuando vencería el primer plazo, la primera fase de los estudios encargados para la imbricación en Murcia y la llegada a Cartagena estaría en las mismas condiciones que está actualmente el resto del AVE, es decir, sería para a partir de ahí inmediatamente hacer los proyectos constructivos y someterlo a exposición pública y poder contratar a finales del próximo año 2001. En el estudio de Almería es el paso previo precisamente a la redacción de estos estudios informativos.

Bien, como decía la orientación de las alegaciones que se han presentado, el acuerdo también con lo que tuve ocasión de decir aquí en la Asamblea Regional, en la comparecencia o en la interpelación que hubo en pleno, es que el Gobierno de la Región de Murcia defiende dos cosas: una es el acceso directo desde Albacete, otra es el que la estación en El Carmen, con el soterramiento, lo vemos en este momento, a expensas de lo que salga de estos estudios, con muchas dificultades. No voy a decir antes de que se hagan los estudios que sea totalmente inviable, pero sí que presenta distintas dificultades.

En ese sentido, un resumen de todas las alegaciones, como digo, que están enfocadas en esas dos direcciones, pues es lo que esta mañana he querido entregarles a usted, quisiera habérselas dado con anterioridad pero no pude, se terminó ayer mismo por la tarde, termine personalmente, de hacer estos resúmenes y por lo tanto no pude enviárselo con anterioridad, pero, en fin, ahí los tienen más o menos.

O sea, por un lado, el Gobierno regional, evidentemente, en esas alegaciones valorábamos positivamente el que sea irreversible la llegada del AVE a la Región de

Murcia, y al hablar de la Región de Murcia estoy hablando de Murcia, estoy hablando de Cartagena y también de Lorca. El trazado Albacete-Murcia por Novelda está claro que se va hacer, en cualquiera de los casos. O sea, la contemplación que no estaba prevista al principio de que todo lo que es el Euromed se transforme también en una vía de ancho internacional, y la posibilidad de la llegada también de un tren de alta velocidad desde Murcia hasta la frontera francesa, y por supuesto seguir por las vías europeas, hizo modificar de alguna manera el sentido primero de los trazados. Evidentemente, por Novelda y Elche el tren va a venir con independencia de que justifiquemos y que se consiga que el trazado directo también se realice.

Entonces, como digo, nosotros seguimos defendiendo, y además que es la postura que en general por todas las alegaciones que han ido llegando a la Consejería, de la CROEM, de la Cámara de Comercio, del Colegio de Ingenieros de Caminos, de los municipios de Beniel, de Cieza, de Molina, de Alcantarilla, etcétera, pues más o menos todas concuerdan en que, efectivamente, bueno, vamos o menos no, concuerdan todos en que es prioritario el acceso directo, aunque unos justifican más y otros menos el que por razones económicas, financieras o del tipo que sea, pues el tema de Novelda sea aceptable.

Bien. Nosotros lo que hemos intentado es justificar dos cuestiones fundamentales respecto al trazado directo. La primera es que renunciamos al trazado directo, y damos una serie de razones que están resumidas en la segunda página de lo que les acabo de dar y que paso rápidamente a enumerarles, con independencia que luego pueda extenderme en todo lo que ustedes quieran.

Por un lado, los tiempos de recorrido. Los tiempos de recorrido que contemplan los estudios informativos yo entiendo que no son todo lo correctos que deberían de haber sido, en el sentido de que así como las sinrazones fundamentales, no entendemos que haya ninguna razón, el trazado por Novelda y Elche lo hacen a una velocidad media de 244,8 kilómetros por hora, y además quiero decir que es la velocidad menor de todos los trazados previstos para el AVE. Es decir, el Madrid-Albacete es a 270, el Madrid-Valencia está a 260, el Madrid-Alicante está a doscientos cincuenta y tantos. Bueno, pues 244,8, como digo. En cambio, el trazado directo calcula los tiempos de llegada a una velocidad media de 220,6 kilómetros por hora.

Es decir, que parece ser que, de alguna manera, se nos quiere conducir a decir que solamente son 10 minutos el ahorro de tiempo por Novelda y Elche, según mis cuentas son 136 kilómetros -si suponemos ya la estación al norte- los que había de vía entre Madrid y Albacete, esos 136 kilómetros a esta velocidad, que, como digo, es la menor de todas las consideradas, de 244,8, supone 33 minutos, que frente a los 50 que está por el otro trazado ya son 17 minutos. Si además

contamos con que el acceso directo Murcia-Albacete no hay previstas paradas, mientras que sí habría una parada en Elche, pues llegamos a esos 22 minutos que les indico ahí en ese pequeño resumen.

Después hay otra cuestión en la propia memoria informativa, que ha estado a exposición pública. Comenta en un párrafo, que, con independencia de los trazados, lo que se debe de hacer después es un estudio de que el precio del billete sea en función de la distancia real entre los municipios y no en función del trazado. En cualquier caso, nosotros redundamos en que hay 68 kilómetros más de recorrido por un lado que por otro, lo cual podría repercutir en el precio del billete. Es decir, hacemos hincapié en que ese párrafo que está ahí medio perdido efectivamente se cumpla.

Si ustedes conocen las alegaciones que presenta el Colegio de Ingenieros de Caminos y también la CROEM, hacen incidencia también precisamente en este tema.

La tercera cuestión es la prognosis de ocupación de demanda de tráfico que pueda haber. O sea, entre los números que presenta el Ministerio hay una diferencia de 260.000 frente a 320.000, es decir, unos 60.000 viajes al año simplemente entre Albacete y Murcia, y unos no llegan a 100.000 el número de viajeros más que habría a Madrid. Hombre, yo pienso que la de Madrid está mal calculada también, los datos que teníamos nosotros, cuando estábamos estudiando la velocidad alta, ni siquiera la alta velocidad, sino los 220 kilómetros por hora, la prognosis nuestra de tráfico Madrid-Murcia, de captación para el año 2005, eran del orden de 1.900.000 pasajeros, frente al 1.200.000, aproximadamente, que es lo que presenta el estudio informativo. Es decir, creemos que está infravalorado.

Pero, desde luego, en lo que no estamos nada de acuerdo es en la diferencia que hay en el trayecto Murcia-Albacete. O sea, frente a unos tiempos de recorrido en 33 minutos y 68 kilómetros menos, es decir, si el coste no repercute o si el coste repercutiera, frente a 50 minutos, en un sitio es altamente competitivo, en el otro lado, quizá, ya lo sea menos.

Lo mismo si nos sumamos a Cartagena o a Lorca. De Cartagena a Albacete podría ser una hora de camino por un trazado, mientras que por el otro nos plantaríamos en la hora y veinte, hora y veinticinco minutos.

Entonces, claramente, yo creo que la demanda de tráfico tiene que haber una diferencia bastante más grande que ésa que se está planteando, y ésa es otra de las cuestiones que decimos.

Y después, lo último que viene a decir es que el trazado por Novelda -es la cuarta razón- tiene unas connotaciones medioambientales mejores que las del trazado directo, en lo cual tampoco estamos de acuerdo. Nosotros en el trazado que se había hecho y en los estudios

que se sometieron a exposición pública del trazado para velocidad alta, que el trazado es prácticamente el mismo que éste, donde contemplaba ya el alejamiento de las poblaciones por las que circula dentro de la Región de Murcia, el estudio de impacto ambiental de esa línea directa con Albacete, yo creo que es al menos equiparable a una de las soluciones, que sería la solución uno, porque las otras soluciones que plantean la llegada desde Novelda pasan por zonas bastante habitadas, como es todo el diseminado de las huertas de Orihuela, Beniel y Murcia, atraviesan zonas de regadío, de huerta... En fin, simplemente la solución uno, que iría paralela más o menos hasta llegar a la estación del Norte, a la autovía actual, es equiparable a la otra. Pero, en cualquier caso, yo creo que las condiciones medioambientales del trazado directo no solamente no son peores sino que son mejores que las del trazado por Novelda.

Ésas son las cuatro bases fundamentales en las cuales nosotros hemos intentado justificar el que, con independencia que la de Novelda, se supone, que va a hacerse por todos los motivos de la otra gran línea de AVE, que sería la del Arco Mediterráneo, justifican plenamente que el acceso directo también desde Murcia se reclame, y se reclame con razones de peso suficientes para poder seguir negociando sobre este mismo tema.

El otro gran mensaje que hemos querido dar en la alegaciones es el tema de la ubicación de la estación. Bien. Efectivamente, todos ustedes saben que desde hace tiempo hay un estudio de soterramiento de vías, de soterramiento de la estación del Carmen, que podía ser útil, podría ser viable desde el punto de vista de una estación pensando en los trenes convencionales el tren Talgo... en cuestiones de este tipo, pero que, cuando ya contemplamos la necesidad de que, tanto a la estación, con la superficie que se necesitaría para establecer una gran estación multimodal, con los accesos de estaciones de autobuses, posible parada de ese tranvía que se está estudiando en lo que es el municipio de Murcia, medios de carga, paradas de transporte público y privado, etcétera, la superficie que se necesitaría, hemos comparado con otros entornos urbanos similares, como puede ser la estación ya proyectada y ya contratada de Zaragoza, o la de Córdoba, pues iríamos a unas necesidades de ocupación de superficie que hoy día no son disponibles en la ubicación de la estación del Carmen. Quizá constriñéndose, renunciando a alguna de estas cuestiones de la multimodalidad, podría caber allí, pero vemos difícil que las cinco vías soterradas, más la estación, más la multimodalidad, más todas estas cosas pudieran caber en El Carmen.

Pero, desde luego, lo que sí tiene verdaderos problemas de todo tipo, urbanísticos y medioambientales, serían tanto los accesos como las salidas. O sea, me da igual, desde el Carmen hacia un lado, o del Carmen

hacia el otro. Desde el Carmen hacia la zona de Alicante atraviesa El Reguerón en un par de sitios, habría que hacer el soterramiento antes de llegar al Reguerón, con lo cual habría que descender bastante, además con los problemas que tiene el nivel freático. Por otra parte, va por zonas donde habría que derruir bastantes viviendas, algunas de ellas singulares, de huertas diseminadas. Y, por otra parte, hay zonas donde la distancia entre fachadas impediría el trazado de las cuatro vías más el margen necesario a ambos lados. En las cuatro vías se necesitan unos veinte o veintiún metros, que con los márgenes resulta que tendría que haber una distancia mínima entre fachadas, sobre todo lo que podríamos llamar entre cimentaciones para el soterramiento, de unos treinta metros, y ahí hay zonas donde no los hay.

Pero, desde luego, donde no los hay es en el otro sentido, prácticamente desde Murcia hasta Alguazas es un continuo ir por pedanías murcianas o por la propia ciudad de Alcantarilla, de Torres de Cotillas o de Alguazas, que va por zonas donde actualmente sería imposible llevar las vías por ahí, por la misma razón, porque la distancia entre fachadas en algunos sitios es de 15-16 metros, frente a los treinta mínimos necesarios para el planteamiento de un soterramiento.

Y, desde luego, lo que está claro es que si la solución del trazado pasara por las vías del Carmen, eso nos llevaría a que habría que soterrar necesariamente.

Bien, éstas son las dos cuestiones fundamentales que se han planteado en las alegaciones. Las alegaciones justifican esto que les acabo de decir y que les he resumido también por escrito en estas pocas palabras. El plano que les he expuesto es simplemente indicativo de por dónde atraviesa, por dónde atravesaría a la llegada por El Carmen. Está pintado más o menos lo que necesitaría la estación del Carmen para plantearse esa multimodalidad, en función de la huella de la de Córdoba y Zaragoza, como digo. Y, como ven, es de difícil asimilación o asunción el que por ahí pudiera plantearse el tren.

Entonces, lo que estamos planteando, aunque, como digo, esto saldrá como consecuencia de este estudio que ya está licitándose, y que yo espero que en un mes aproximadamente sea contratado, pero con independencia de eso, entendemos desde el Gobierno de la región y desde el Ayuntamiento de Murcia que la estación en El Carmen presenta serias dificultades para plantearse allí una estación que reúna tanto el AVE como el tradicional: mercancías, cercanías, carga, etcétera.

Yo, de momento, a expensas de intentar contestarles a todas las cuestiones que ustedes me presenten, no tengo de momento nada más que decir.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Según el acuerdo al que ha llegado esta Presidencia con los portavoces de los distintos grupos parlamentarios, no procede ningún tipo de suspensión de la sesión. Por lo tanto continuamos, y tiene la palabra el señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

En primer lugar, como es obligado, dar la bienvenida al señor consejero de Política Territorial, y agradecerle su concisión y brevedad en la exposición, que sin duda alguna hubieran agradecido también los profesionales de los medios de comunicación en la rueda de prensa anterior.

Yo venía hoy dispuesto, en primer lugar, a felicitarlos colectivamente por una cuestión, y es, precisamente, la de que por fin en un asunto de importancia para la región, en un asunto que está en el candelero, se escuchara a la Asamblea Regional, se escuchara a los distintos grupos parlamentarios antes de formular unas alegaciones, puesto que todavía había plazos para esas alegaciones.

Desgraciadamente, una vez más, no puedo felicitarlos de esto, porque, como bien ha dicho el señor consejero en su exposición, hace ya cuatro o cinco días que esas alegaciones fueron presentadas en el Ministerio de Fomento, y lo que se nos trae aquí son, simplemente, esas alegaciones ya hechas y ya cerradas, con lo cual podremos ejercer la función de control, podremos ejercer la función de crítica, pero difícilmente vamos a poder ejercer ya, en lo que se refiere a las alegaciones, la función de impulso que también es propia de esta Cámara y de sus grupos parlamentarios, y que una vez más nos ha sido sustraída a la hora de iniciar esta comparecencia.

Pero es que yo quisiera hacer un preliminar, porque llevamos un año oyendo, leyendo, viendo cuestiones sobre el AVE en la Región de Murcia. Llevamos incluso varias discusiones parlamentarias sobre el tema. Yo lo primero que quiero manifestar, en nombre de mi grupo, es un cierto escepticismo ante esta cuestión, y un cierto escepticismo que deriva de la experiencia.

A mí la impresión que me da... le voy a poner un ejemplo doméstico: Una familia que apenas tiene recursos para comer, que está intentando no pasar hambre, y que de pronto se pone a proyectar cuál de las distintas alternativas es buena para comprar una casa, un chalé lujoso, majestuoso, en primera línea de playa. A mí esta es la impresión que me da este tipo de discusiones, y digo que esto viene avalado con la experiencia.

Tengo que manifestar mi escepticismo en torno a este tema, cuando estamos ante un Gobierno que muchas veces ha cambiado tres veces de opinión en un mes en

este tema. Desde decir que no quería la alta velocidad si antes no había velocidad alta, hasta decir que la alta velocidad es prioritaria, la verdad que en muy poco espacio de tiempo, hasta proyectar en sus planes y en sus instrumentos de planificación -Plan de Reactivación Económica, Plan Estratégico para la Región de Murcia- un tipo de ferrocarril y luego plantear otro distinto. La verdad es que son cosas que, como mínimo, demuestran la imprevisión y el erratismo del que ha hecho gala ya el Gobierno en muchas ocasiones. Pero, por otra parte, dan poca credibilidad a la hora de plantear que el AVE sea una realidad para nuestra región, por más que se liciten y por más que se saquen a exposición pública estudios informativos en este tema.

Pero es que, además, estamos ante un Gobierno que no ha conseguido en el período de vigencia del PRE adaptado, 97 a 99, que se invierta o conseguir de la Administración central ni siquiera el 10% de las cantidades necesarias para hacer frente a esos casi 120.000 millones que se proyectaban para modernizar nuestro ferrocarril desde Chinchilla hasta Cartagena, para recuperar nuestra comunicación con Andalucía, para tender redes que permitan que el Euromed no pare en Alicante y continúe hacia nuestra región y hacia Andalucía, para soterrar sitios o lugares como Murcia-El Carmen o Alcantarilla, donde las vías parten la ciudad, para realizar actuaciones de supresión de pasos a nivel, en suma, para modernizar nuestro ferrocarril y hacer de él un factor de vertebración del territorio.

Ese mismo Gobierno que no ha conseguido esto en el plazo de tres años, y es más, desde el 93 se viene hablando de este tema, y han tenido ustedes ya cinco años de mandato, pues ahora nos viene con las alegaciones al estudio informativo del AVE.

La verdad es que a mí lo que no me gustaría en esta región es que bajo el señuelo del AVE estuviéramos perdiendo la modernización del ferrocarril convencional. Porque haya AVE o no haya AVE, y ojalá lo tengamos, lo cierto y verdad es que este tendrá que convivir y coexistir con el ferrocarril de cercanías, con el ferrocarril convencional, porque ambos son necesarios.

Y es que hoy estamos discutiendo aquí el AVE y los trazados del AVE, cuando la noticia, o una de las noticias que precisamente en esta ciudad no han sentado bien en los últimos días, es que se suprime uno de los trenes en la comunicación que tenía con Barcelona, y no he oído al Gobierno regional oponerse a esta idea ni he oído al Gobierno regional hacer nada. Por tanto, perdemos lo inmediato, pero a la vista resulta que viene el gran proyecto, ¿no? Al final, ¿qué ocurre durante los 7, 8, 6, 9 años que vayan entre un proyecto y otro. Eso es lo que tiene que preguntarse en este momento el Gobierno y lo que tiene que preguntarse en este momento la región.

A mí lo que me preocupa en este sentido es una cuestión que podría ser surrealista, y es que no llegara una cosa y mientras tanto no se realizara tampoco la otra, porque aquí los proyectos se engordan, los proyectos se incumplen, y cuando se incumplen, al mes siguiente sale un gran proyecto, mayor que el que acaba de incumplirse, con muchos más millones y muy atractivo para la región, y a partir de ahí se vende a los cuatro vientos, y a partir de ahí se vende de una forma publicitaria que muchas veces no tiene nada que ver con lo que es la realidad.

En fin, yo creo que el refrán ese de "burro grande, ande o no ande" no debería ser lo que presidiera la actuación del Gobierno en materia ferroviaria.

Pero centrándonos en el tema de las alegaciones, hombre, yo creo que aquí en esta región hay pocas dudas de que de las alternativas barajadas en ese estudio informativo del Ministerio, por cierto, pobre estudio informativo, como ha puesto de manifiesto el Colegio de Ingenieros de Caminos, pobre estudio informativo entre otras cosas porque el trazado F no lo termina de definir; como ellos ponen de manifiesto, tiene muchísimas carencias, incluso en lo que se refiere a los trazados no se sabe si se está hablando de alta velocidad o no se está hablando de alta velocidad. A lo mejor tiene algo que ver también esos tiempos y esos kilómetros de los que hablaba el señor consejero con este tema.

A mí me preocupa eso, y me preocupa eso porque yo escuché al señor Bono, que para estas cosas suele andarse muy listo, al principio, cuando se estaba hablando del tema decir: ¡cuidado!, que no nos metan gato por liebre, que no nos vayan a meter aquí una velocidad alta o un tren como los que en este momento están haciendo el recorrido entre Madrid y Valencia, Alaris creo que se llama, como si fuera el AVE o la alta velocidad, ¿no? Y esa es una de las cosas que a mí me gustaría que el señor consejero nos aclarara ahora en su intervención.

Pero yo, viendo estas alegaciones que nos han sido entregadas esta misma mañana, a pesar de estar presentadas desde el viernes en el Ministerio de Fomento, de lo cual ha pedido excusas de antemano el consejero, yo aquí ya veo un párrafo que me induce a un cierto malestar. ¿Por qué? Dice: "Por lo anterior, tanto el trazado Albacete-Murcia directo, como el acceso a través de Novelda, son soluciones adecuadas que satisfacen las necesidades de la región". Cuando usted dice eso, señor consejero, usted se está entregando, usted se está entregando a la Comunidad Valenciana, se está entregando al Gobierno central, y usted está representando más intereses partidarios de quienes más peso tiene en su partido que los intereses de la región. Si usted mismo ha dicho que el trazado de Novelda ya lo tiene conseguido; si lo tiene conseguido el trazado de Novelda, ¿para qué

sigue haciendo hincapié en el de Novelda y para qué lo pone al mismo nivel que el que no tiene conseguido? Es que yo creo que es de una ingenuidad política manifiesta, por no querer entrar ya en otro tipo de intenciones, pero es de una ingenuidad política manifiesta que si hay un trazado conseguido y el otro trazado que no está conseguido, pues venga usted a plantear en su alegación que da igual que venga por uno o que venga por otro. Porque entonces el Ministerio diría: si al Gobierno regional le da igual que venga por uno o por otro, y éste está consolidado, más o menos tiene el apoyo, y el otro lo plantea por si suena la flauta, pues la verdad es que me inclino por el primero, que, desde mi punto de vista, me va a costar más barato.

Pero es que a los ciudadanos de la región...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Dólera, vaya concluyendo por favor.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Voy concluyendo.

A los ciudadanos y las ciudadanas de la región no les da lo mismo que sea un trazado o que sea el otro. Primero, porque no nos da igual ser una lanzadera de Alicante, o una sucursal ferroviaria del País Valenciano, que tener entidad propia. No nos da igual ser fondo de saco que tener un tren de alta velocidad propio que llegue a la Región de Murcia. No nos da igual llegar en un tiempo determinado que llegar en menos tiempo. No nos da igual recorrer más kilómetros que menos kilómetros. Y yo estoy de acuerdo aquí en una cosa con sus alegaciones, el impacto ambiental de Elche-Novelda es mayor, por las zonas protegidas que atraviesa y por las zonas también con riesgo de inundabilidad, que el trazado que viene por la zona de Cieza.

Pero, señor consejero, a mí me preocupa que usted ponga más énfasis en que la estación sea la norte en Murcia, en sus alegaciones, y en descalificar o erradicar la estación del Carmen, me preocupa que ponga usted más énfasis en eso que en que el tren venga por Novelda o el tren venga por Cieza. A mí me preocupa eso, y me preocupa eso porque además yo no tengo nada claro lo del tema de la estación norte, primero porque no está ni siquiera prevista en los planes generales de ordenación urbana del municipio de Murcia. Después, porque yo conozco la estación de Córdoba, conozco la estación del AVE de Sevilla, son estaciones que están próximas a la ciudad. Usted plantea una estación a 7 u 8 kilómetros de la ciudad de Murcia.

Y luego, qué va a ocurrir con la actual estación del Carmen y con el tráfico ferroviario que tiene esa estación, qué va a ocurrir con esos vecinos que han estado padeciendo durante muchos años ese problema y

que esperaban ese soterramiento de las vías, al que ustedes se comprometieron en diversas ocasiones.

Y luego también me preocupa qué va a ocurrir con otras estaciones que existen en la región, como, por ejemplo, la estación de Calasparra, una estación que a nosotros nos parece que es importante si queremos que el desarrollo, del que ustedes hablan, del Noroeste de la región sea un desarrollo real y sea un desarrollo efectivo.

Señor consejero, yo creo que ustedes, en lo que se refiere a las alegaciones y en lo que se refiere al estudio informativo, como mínimo están teniendo una posición timorata.

Y, por último, cuándo el AVE hacia Cartagena, porque nunca segundas partes fueron buenas. Se habla de la segunda fase. De momento Cartagena se queda sin la comunicación con Barcelona, y eso ya es un dato, eso es un dato inminente, eso es un dato inmediato. Tiene la esperanza de que en el futuro llegue el AVE, que no se contempla en principio en las primeras posibilidades, y que dicen ustedes, he leído algunas declaraciones de algún miembro de su Consejería, el secretario general nuevo, que decía que se licitará en un breve espacio de tiempo el estudio informativo. ¿Qué ocurre con eso?, ¿qué ocurre con la llegada de Euromed -termino inmediatamente, señor presidente- hacia Andalucía, y qué ocurre en lo que se refiere al tema de Lorca?

Y luego, ¿es partidario el Gobierno regional de que pase por Cuenca el ferrocarril, o no es partidario? Porque ése es otro dato que a mí sí que me gustaría tener, y que yo no veo en ningún caso en estas alegaciones, aunque implícitamente parece que al decantarse por la solución F, sin ningún tipo de matización, parece que no es partidario de que pase por Cuenca sino un trazado más directo a Murcia, que podría ser razonable, ¡eh!, que yo no estoy censurando esa posición, yo no tengo ningún compromiso en Castilla-La Mancha ni en ningún otro sitio, pero que me gustaría también que se explicitara en ese sentido.

Y, por último, como ya dije cuando se aprobó aquella moción alternativa sobre el tema del AVE: el AVE, de llegar, llegará en el 2005, 2006, 2008, dos mil lo que sea, pero, desde luego, esta legislatura de la Asamblea Regional no verá la llegada del AVE, en ningún caso. Yo lo último que haría es quedarme parado en una estación esperando 8 años a ver si llega... Sería tétrico, un viajero que se queda 8 años parado en una estación a ver si llega el AVE o no llega el AVE.

Mientras llega o no llega el AVE hay otros trenes y hay un reto en lo que se refiere a la modernización del ferrocarril convencional en la Región de Murcia. Y, en ese sentido, yo lo que le pregunto al señor consejero es si ese proyecto del AVE y la modernización del ferrocarril convencional son dos cuestiones tan antagónicas que no pueden acometerse, y qué va a ocurrir con esos proyectos de modernización del ferrocarril convencional del

que hasta ahora lo único que hay es licitada la variante de Camarillas.

En fin, en espera de su respuesta, manifestándole mi escepticismo y mi preocupación por las alegaciones que realizan ustedes, termino esta primera intervención. En la segunda tendremos ocasión de desarrollar otros contenidos.

Muchas gracias por su benevolencia, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera. Veo que se ha recuperado usted satisfactoriamente de su dolencia, y ello me complace.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Martínez Cerón.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Gracias, señor presidente.

Señorías:

Señor consejero, yo creo que no sólo han perdido ustedes el tren, sino que han perdido más cosas, han perdido las formas y el respeto a esta Cámara, presentando unas alegaciones escuálidas, en una intervención, a mi juicio, raquílica y tan escuálida como el documento que usted nos ha presentado aquí esta mañana, que espero no sea el documento que ustedes han presentado ante Madrid, porque si no, desde luego, apañados vamos.

Si eso no es así no entiendo por qué esta Cámara no podía disponer del documento de alegaciones, si ustedes lo tienen como muy tarde desde el viernes pasado. Digo que han perdido ustedes el tren y han perdido ustedes las formas y el respeto a esta Cámara. En su conciencia lo lleva, me gustaría que no se volviera a repetir.

Con su intervención y con la defensa que ha hecho de las alegaciones del trazado por Murcia del AVE sólo se ponen de manifiesto, a mi juicio, algunas cuestiones relevantes, y que dicen mucho de la posición final del Gobierno. Ustedes no han buscado, en primer lugar, el consenso, un consenso necesario de fuerzas políticas y sociales para aunar esfuerzos en busca del mejor trazado para la Región de Murcia, de aquello que más beneficia a la Región de Murcia, haciendo, como hubiera sido su obligación, previamente esta comparecencia a la presentación de las alegaciones.

Dígame usted qué sentido tiene hacer esto ahora. Dígame qué consenso vamos a alcanzar, ¿o es que en argot centrista, ése que utilizan ustedes ahora, hacer las cosas -voy a utilizar una expresión suave- por narices, lo que antes se hacía por narices ahora se le llama hacerlas por consenso? ¿Ése es el cambio que ustedes proponen a la sociedad?

Están ustedes abusando de su mayoría absoluta, y, como digo, despreciando no sólo a este grupo parlamentario sino a esta Cámara, máxima representación de los ciudadanos de Murcia.

Han negado ustedes el debate, no sólo aquí sino también en aquellos sitios donde gobiernan, en los ayuntamientos de Murcia y Cartagena, impidiendo que los plenos pudieran debatir las alegaciones.

A nuestro juicio, y por eso pedimos esta comparecencia, señorías, señor consejero, entendíamos como positivo que las alegaciones y alternativas de trazado fueran desde luego las que más favorecieran a la Región de Murcia, pero fueran acompañadas del mayor grado de acuerdo y consenso posible de las fuerzas políticas, económicas y sociales de nuestra comunidad, y que la posible solución que definitivamente se adoptara fuera, como digo, la mejor y sin complejos respecto de otras regiones con teórico más peso social o político.

Por eso entendemos, y me gustaría centrarme en lo que a nuestro juicio debieran ser las alegaciones, nuestra opinión sobre lo que consideramos importante, en aras, como digo, todavía estamos en ello, señor consejero, de buscar el consenso que ustedes, por lo visto, manifestado y puesto yo creo que a la luz pública, ni quieren ni desean.

Y lo vamos a hacer centrándonos básicamente en el trazado Albacete-Murcia, por ser el que más nos afecta directamente, pero ya le adelanto que nosotros sí tenemos opinión respecto de otros posibles trazados por otras comunidades autónomas, y no nos da vergüenza decirlo, porque entendemos que el trazado en este caso por Cuenca nos favorece más a los murcianos, nos viene mejor a los ciudadanos de la Región de Murcia. Si usted quiere yo le explicaré y le daré esas razones.

Pero centrándonos en lo que a mi juicio consideramos más importante, en el segmento Albacete-Murcia, en el tramo Murcia, como ustedes bien saben, el estudio ofrece dos soluciones básicamente, por Cieza o por Novelda, aunque luego se subdividen.

Pero yo quisiera antes de entrar en él, en el estudio las comunicaciones con Cartagena y Almería se enuncian, señor consejero, pero no se estudian ninguna de las dos. El estudio informativo indica que no son objeto del mismo, lo dice literalmente (página 6 del "acceso a Murcia"), por lo que me parece conveniente destacar la necesidad de que el Gobierno reivindique que se contemple la prolongación hasta Cartagena y Lorca, al objeto de que se inicien simultáneamente, y que ésa sea una de las alegaciones de las que forme parte la propuesta que el Gobierno de esta región haga al Ministerio de Fomento, y que se haga además, señor consejero, dentro del período de financiación de los fondos comunitarios 2000-2006, no sea que esa segunda fase, como ya se ha dicho aquí, haga que nos quedemos fuera de la

financiación y Cartagena se quede colgada en este tema también por el Gobierno.

Respecto de la variante de Cieza, de las dos posibles soluciones en el acceso a Murcia, señor consejero, en el estudio es considerada como "no imprescindible", y leo textual y literalmente, es considerada como no imprescindible. Por lo tanto no se evalúa con seriedad ni técnica, ni social, ni económica, ni medioambientalmente. Es lamentable que la opción más favorable para Murcia, como es el caso de la variante de Cieza, el Gobierno nos la escamotee, por parte del Ministerio de Fomento, presentando, en un alarde de frivolidad y de falta de respeto, a los murcianos un documento que ni es estudio informativo ni es AVE ni es nada, y, a nuestro juicio, desechar para la Región de Murcia la comunicación directa con Albacete equivale a penalizar a Murcia con una renta negativa, colocándola en una posición subalterna respecto de la Comunidad Valenciana para siempre.

Sin embargo, señor consejero, la opción Cieza, como usted bien sabe, implica una reducción de 34 kilómetros, casi un 20%, de la distancia con Albacete, debido a que las mejoras del trazado previstas implican reducción de kilometraje. Así, se pasaría de los 181 kilómetros actuales a 147 kilómetros, con la ventaja que ello también arrastraría de cara a ulteriores prolongaciones a Cartagena y Almería, al ser más interesante para los ciudadanos de la comarca de Cartagena y de la comarca de Almería, al estar más cerca por Cieza, la conexión con Madrid.

Y, por otra razón, nos parece a nosotros importante que hay que apostar por Cieza, porque si el tren pasa por Cieza el tren podrá parar en Cieza; si no pasa por Cieza nunca podrá parar en Cieza, y la comarca del Noroeste se vería perjudicada.

La opción Novelda, señor consejero, por la que también apuesta el Gobierno, y lo veo con preocupación, y apuesta a costa de credibilidad del Gobierno y de la posición de Murcia, de la pérdida de una posición clara ante el Ministerio y ante el resto de comunidades, transmitiendo la sensación, señor consejero, de que nos da igual. Pero es que ese tramo, de creer el estudio informativo, sería 60 kilómetros, 57 kilómetros más larga que la de Cieza, casi un 40%, lo que incidirá, lógicamente, además de que esos ciudadanos o posibles clientes de la zona de Almería no la verán con buenos ojos, en el coste del billete.

Observando los cuadros de distancias que aporta el mismo estudio, tanto en la situación actual como en cualquiera de las hipótesis de comunicación a través de Cieza, señor consejero, la distancia entre Madrid y Murcia por Cieza es inferior a la de Valencia y Alicante, pero con las opciones que el estudio aporta por Novelda la situación se invierte, y Murcia quedará para siempre más lejos de Madrid que Alicante y Valencia.

Como digo, la posición ambigua del Gobierno perjudica los intereses de los murcianos. La apuesta a la vez de que venga por Cieza pero también por Alicante resta credibilidad, firmeza, fuerza y falta de convicción respecto de la posición, del trazado que el Gobierno, que la región cree que es lo mejor para Murcia. Nos coloca, como digo, señor consejero, en una situación de desventaja frente a otras regiones que claramente han hecho su apuesta en defensa de sus intereses.

Y no es igual, señor consejero, como usted afirma en el documento que nos ha presentado esta mañana, no es igual que el trazado sea por un sitio que por otro. La elección de uno u otro condicionará para siempre nuestro futuro en infraestructuras ferroviarias.

Si fuera igual, señor consejero...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, vaya concluyendo.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Señor presidente, voy concluyendo, pero llevo ocho minutos, si no he contado mal.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, lleva usted exactamente diez minutos.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Concluiré, señor presidente.

Pero si fuera igual, señor consejero, Castilla-La Mancha no apostaría por un trazado que articula mejor su territorio y que le abre la posibilidad en el futuro de otras alternativas o comunicaciones. O Valencia no apostaría decididamente por la conexión más cercana a sus capitales y, además, porque se hagan simultáneamente. Cataluña no hubiera apostado, señor consejero, y exigido la modificación del trazado del AVE Madrid-Barcelona para que pasara por Tarragona, aun a costa de un mayor tiempo o mayor presupuesto. O el Ayuntamiento de Valencia no hubiera apostado por la defensa del trazado central y el soterramiento del trazado en todos los trayectos urbanos. El Gobierno de la Región de Murcia parte de una situación de rendición antes de tomar una decisión del trazado definitivo.

Voy a concluir, señor consejero, diciéndole claramente cuáles son las alternativas o las propuestas que hacemos en busca del consenso, y haciéndole algunas preguntas que me parece que usted debe contestar, porque, sinceramente, su posición resulta poco creíble, no porque no cumplan otras cosas, como el tema de Portmán o el tema del Plan Hidrológico, es que en

infraestructuras ferroviarias, señor consejero, ni usted ni su Gobierno ni el Gobierno central en los últimos cuatro años han sido capaces de hacer inversiones en la línea convencional. No sólo es que no han sido capaces, han suprimido ustedes desde el año 97 tres trenes aquí en esta ciudad de Cartagena: el Talgo Lorca-Cartagena, el regional Cartagena-Valencia o el tren estrella Cartagena-Barcelona. La central TECO sigue sin colocarse, las actuaciones en estaciones de Renfe no se han hecho.

Desde luego, nos parece que este tema, el AVE, no debiera ocultar las inversiones necesarias en el ferrocarril tradicional. Pero, como digo, voy a terminar enunciándole lo que a nuestro juicio serían las alegaciones firmes y claras que esta región debiera presentar ante el Ministerio de Fomento, para que no hubiera ni la más mínima duda de cuál es nuestra posición respecto de otras regiones que sí lo están haciendo. Apostamos, señor consejero, por el acceso a Murcia directo desde Albacete a través de Cieza. Entendemos como irrenunciable la prolongación del trazado hasta Cartagena y Lorca. Entendemos que es imprescindible el inicio y la ejecución de la obra de forma simultánea al resto de tramos del proyecto y garantizando para todos ellos los tramos de financiación. El período de ejecución debe acomodarse al marco de apoyo comunitario 2000-2006. Consideramos, al igual que el resto de fuerzas sociales que han emitido informes (CROEM, Colegio de Ingenieros, Cámara de Comercio, técnicos redactores del proyecto, órganos urbanísticos municipales del Ayuntamiento de Murcia) y defendemos la estación del Carmen como lugar idóneo para ubicar la terminal intermodal, que incluya trenes de alta velocidad y cercanías, haciéndose, en consecuencia, imprescindible el soterramiento de las vías en todo el trayecto urbano del recorrido, tanto a su paso como entre Murcia y Alcantarilla. Y, por último, consideramos que la estación de Cartagena debe convertirse en estación término, con todas sus consecuencias, no sólo de ámbito comarcal sino también de ámbito regional, por lo que se exige un adecuado tratamiento tanto en los estudios como en los proyectos que la convierta en la estación intermodal que la ciudad necesita.

Y dos preguntas para terminar, señor presidente. El estudio que ustedes nos han traído aquí adolece de toda la información. Esto yo creo que no son alegaciones. Espero, como digo, que no sea el estudio que han presentado ustedes.

Pero, mire, yo echo en falta, como han hecho otras regiones o están haciendo otras regiones, qué incidencia, y dígamelo usted, qué incidencia va a tener que el AVE llegue por un trazado o por otro en el PIB. Es decir, si viene por Novelda, cómo va a incidir eso en el PIB de la Región de Murcia, y si viene por Cieza, cómo va a incidir, y qué efectos va a tener, además de en los que se

ha hablado en muchas ocasiones, especialmente en el turismo.

Y explíqueme usted una cosa que me tiene un poco desasosegado. Mire usted, hay dos documentos, Plan Estratégico de Desarrollo 2000-2006, en el que ustedes, su Gobierno, el Gobierno de la Región, aprueba unas inversiones de 270.000 millones de pesetas para lo que estamos hablando aquí esta mañana. Y hay otro documento, el Plan Director de Infraestructuras 2000-2007, que dice que se van a invertir sólo 198.000 millones de pesetas: 70.000 millones de pesetas menos. Yo quiero que usted me explique cuál es el documento que tiene validez, puesto que son documentos del Gobierno (uno del Gobierno central y otro del Gobierno regional), si se van a perder esos 70.000 millones de pesetas, o si las inversiones del AVE, como se deduce de lo que aquí usted ha expuesto y de las manifestaciones que usted hace, van a ir en detrimento del Plan Estratégico de Desarrollo y de las inversiones del Plan Estratégico, precisamente en el ferrocarril convencional.

Muchas cosas, señoría, me quedan todavía por decir. En la segunda intervención espero tener más tiempo, pero me gustaría que usted también...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, debe concluir.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Termino, señor presidente.

... aclarara estas cuestiones que le hemos hecho, y también su posición al respecto del trazado entre Madrid y Albacete.

Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez Cerón.

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

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, señorías:

Evidentemente, para este grupo parlamentario Popular la credibilidad que tienen las alegaciones que ha presentado la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, pues es muy distinta, lógicamente, a la manifestada por los grupos de la oposición, obviamente. Y ello es así por la credibilidad que nos merece nuestro Gobierno regional, por la credibilidad que nos merece también la competencia del consejero de Política

Territorial y su gabinete, y porque hemos observado que esas alegaciones son alegaciones eminentemente técnicas y que están elaboradas con esos criterios. Por tanto, más que unas alegaciones políticas, que podremos estar de acuerdo o no en las conveniencias, beneficios o bondades de determinados trazados por un sitio o por otro, evidentemente, lo que aquí valoramos, y es a lo que vamos a hacer referencia, es a las alegaciones que se han presentado al informe del trazado del AVE que el Ministerio de Fomento realizó para la Región de Murcia.

Y esa credibilidad, además, que nuestro grupo parlamentario tiene en la Consejería y en el consejero, en la persona del consejero, pues viene también yo creo que avalada por la credibilidad de la opinión pública, y la credibilidad de la opinión pública yo creo que hace bien poco que se puso de manifiesto en cuanto a que, de verdad, si hacemos un poco de historia podemos constatar que en los últimos meses de gobierno del PSOE, en 1995, el AVE no estaba ni siquiera en la imaginación del Gobierno regional. Es decir, que era algo que estaba en el limbo, por llamarlo de alguna forma.

Sin embargo, cuando el Gobierno de Ramón Luis Valcárcel accede al Gobierno regional, en junio del 95, una de las primeras gestiones que realiza es en octubre de ese mismo año 95 viajar a Estrasburgo para tener una entrevista, una reunión con el presidente de la Comisión Europea, Jacques Santer, y precisamente solicitar la inclusión de la Región de Murcia en los planes de transporte intereuropeo, es decir, los planes transeuropeos de transporte. Y además solicita la ampliación del AVE, del tren de alta velocidad, de Levante a la Región de Murcia, o sea, que no solamente fuese para la Comunidad Valenciana. Y además le exigen que busque los fondos comunitarios para atender esa inversión tan vital para nuestra región.

Es por tanto a partir de ahí cuando se sientan las bases de lo que hoy puede ser, de lo que hoy ya es una realidad, al menos en compromisos políticos, de la llegada del AVE a la Región de Murcia. Desde entonces, pues lógicamente se han andado muchos pasos, muchos pasos decisivos, y esos pasos siempre han sido en positivo, en positivo para la Región de Murcia.

Y vamos a hacer una pequeña síntesis histórica, una pequeña síntesis del último año o año y pico. Recordamos aquella minicumbre que en febrero del 99 tuvieron, en Murcia precisamente, tres presidentes de comunidades (Ruiz Gallardón, por la Comunidad de Madrid; Zaplana, por la Comunidad Valenciana; y nuestro presidente Valcárcel), precisamente en Cajamurcia. Y allí hablaron de ese proyecto del AVE para Levante, y todavía el presidente Valcárcel exigía previamente, o apostaba previamente por la velocidad alta para Murcia, pensando, con muy bien criterio, que a Murcia le interesaba más dar salida a sus productos, a sus mercan-

cías, que a sus pasajeros. Pero, evidentemente, conseguido y comprometido que el Euromed sería una realidad para Murcia, después apostó también, dada la inversión y la cercanía de la posibilidad de engancharse al AVE, para el transporte de pasajeros, pues apostó, lógicamente, porque el AVE también viniese a Murcia.

En septiembre del 99 de ese mismo año, se sientan en una cena con el ministro de Fomento, señor Arias Salgado, en un restaurante de Madrid, el restaurante Zurbano, donde se perfilan los posibles trazados, y ahí se contempla plenamente ya el AVE para Murcia.

Éstos son pasos que especialmente en los últimos meses, año y pico, se han ido dando, acertadamente, por parte del Gobierno de la Comunidad Autónoma, especialmente por su presidente, Ramón Luis Valcárcel, pasos prudentes, pasos inteligentes, sin alardes, sin exigencias vanas. Porque, además, hay que tener en cuenta una realidad palpable, una realidad que nadie puede negar: naturalmente el AVE es para Levante, y Levante tiene un componente de territorio, de población, de intereses económicos, de producto interior bruto. Miren ustedes, Murcia hay que valorarla como lo que es, no mucho más de lo que es, y es lógico que ustedes como oposición apuesten por el "más difícil todavía", precisamente para poner trabas y que el Gobierno regional no pueda llegar donde no puede llegar.

Mire, no estamos aquí ya entregando nada, no estamos entregando nada, y yo creo que lo ha puesto muy de manifiesto en su intervención el señor consejero. Estamos haciendo alegaciones al trazado, a los posibles trazados del AVE y apostando decididamente por el trazado directo Albacete-Murcia. Y, lógicamente, si Fomento, que tiene que tener en cuenta el territorio, la población, el producto interior bruto, el desarrollo turístico que tiene la Comunidad Valenciana, con tres provincias, con tres capitales, Castellón, Valencia y Alicante, tiene que tener eso en cuenta, lógicamente, tendrá también Murcia que adaptarse al trazado que Fomento, el Ministerio de Fomento decida para Levante. Eso no quiere decir que se resigne y no quiere decir que no se hayan hecho las alegaciones, que técnicamente están muy documentadas. Y voy a insistir ya en ello.

Evidentemente, se dice en esas alegaciones, y si pone de manifiesto, que Murcia, el Gobierno regional de Murcia apuesta decididamente por el trazado directo Albacete-Murcia, pasando por Cieza, porque es el que mejor vertebraría e integra la totalidad del territorio de la región con sus intereses. Y además que tiene otros aspectos positivos, que se detallan, como, por ejemplo, menor recorrido, menor impacto medioambiental y, sobre todo, ahorra tiempo, que es lo que vale en el viaje por AVE, un tiempo que se calcula aproximadamente entre 15 y 17 minutos con respecto al trazado de Novelda.

Todo eso se analiza y se detalla en esas alegaciones.

Hay un hecho también importante, la prognosis o cálculo de los usuarios potenciales de ese trazado, por un lado o por el otro. Y, evidentemente, para la Región de Murcia, teniendo en cuenta que ese ámbito abarcaría también a la provincia de Almería, pues lógicamente es mucho más ventajoso por el trazado directo que por la variante de Novelda.

No obstante, se deja abierta la alternativa de que este trazado directo Murcia-Albacete, o Albacete-Murcia, es complementario, es decir, no es excluyente, si el trazado viene por Novelda, no se excluye que también pueda haber un trazado Murcia-Albacete.

Así, por tanto, las alegaciones que se han hecho yo creo que están bien documentadas y son, como digo, valoraciones técnicas, que me parece también una osadía por parte de algunos intervinientes, y me refiero concretamente, para no dejarlo en el aire, al señor Martínez Cerón, por parte del grupo parlamentario Socialista, pues que se califiquen de frívolas, de insustanciales las alegaciones que se han hecho. Frívolas e insustanciales yo no las veo en absoluto, están documentadas técnicamente.

Las matizaciones son: tiempo de recorrido, como se ha dicho por parte del señor consejero. Efectivamente, se ahorran entre 15 y 17 minutos del trazado directo Albacete-Murcia con respecto a la variante de Novelda. Además, como también ha explicado el consejero, por parte de ese estudio informativo del Ministerio de Fomento, pues no se han tenido en cuenta iguales velocidades en esas dos variantes. Con lo cual, desde ahí se añade esa mejora de tiempo por la variante directa de Albacete-Murcia. Diecisiete minutos es un tiempo muy importante en un viaje en AVE, es precisamente lo que vale, lo que vale es el ahorro de tiempo. De ahí que ése sea uno de los aspectos técnicos más sólidos en esas alegaciones.

El espacio recorrido y el coste. Lógicamente, también hay un ahorro de recorrido por la variante directa Albacete-Murcia que con respecto a la de Elche. Hay por tanto un ahorro de kilómetros y, presumiblemente también, un ahorro de costo. Multiplicado por todos los viajes que al cabo del año se hacen, pues es un despilfarro de kilómetros importante, que se pone de manifiesto en esas alegaciones.

La ocupación, es decir, la estimación de posibles usuarios, eso es un poco más ambiguo, siempre es poco estimativo, pero, no obstante, hay datos bastante fiables de que naturalmente la variable directa, al ahorrar tiempo, sería más interesante para toda la zona, tendría potencialmente más usuarios que preferirían utilizar el tren que otros medios de transporte, como autobús, coches particulares o avión, si ese ahorro de tiempo de 15-17 minutos es efectiva. Por tanto, naturalmente atraería a una población importante de la zona de

Almería. Es por tanto otro dato importante.

Y razones medioambientales también coinciden precisamente...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Nogueroles, le ruego que vaya concluyendo.

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Gracias, señor presidente.

Trato de concluir enseguida.

Las razones medioambientales también concluyen, en esas alegaciones, que es menos impactante por el trazado directo, Albacete-Murcia, que por el propuesto por el Ministerio de Fomento, de Novelda.

Y una alegación importantísima también, a nuestro juicio, es que, como ha explicado el señor consejero, hay un dato evidente. Mire, ustedes pueden preferir lo que quieran, pero lo que no es no puede ser, y la estación de El Carmen tiene, lógicamente, una superficie y está enclavada en una trama urbana que ya no es posible desmontar, y puesto que hay que hacer muchos kilómetros de soterramiento de vías, tanto a la entrada como a la salida, y además tendría, lógicamente, ese ancho de vía necesario, vías del AVE más las vías convencionales que tendrían que concurrir, el trazado urbano que hay en los alrededores de El Carmen no permiten hacerlo por ninguna de las vías urbanas, tendría que hacerse, es una solución técnicamente muy compleja y muy costosa, por debajo de las edificaciones, por debajo de las manzanas edificadas. Eso, lógicamente, es inviable, además de los problemas que tendría el nivel freático en esa zona.

Por tanto, admitamos que una alegación importantísima y muy bien documentada es la que se hace en cuanto a la estación de El Carmen, que no sería la adecuada para recibir al AVE en Murcia. Por tanto, se ha buscado la zona idónea, que es al norte de la ciudad. Sí es cierto que está a cinco o seis kilómetros, pero para eso está también el tren ligero interurbano que enlaza con el campus universitario de Espinardo, que también llegaría a la estación, y por tanto tendría una buena comunicación con el ámbito urbano de Murcia. Esa estación tendría que tener al menos 160.000 metros cuadrados, equivale a 16 hectáreas, es una superficie muy considerable, por tanto habrá que buscarla en un entorno de poco costo y de acceso fácil al resto de vías, tanto de transporte terrestre como de trenes de cercanías y otros trenes convencionales.

Por tanto, consideramos desde nuestro grupo parlamentario, para terminar, que las alegaciones que se han presentado son las que la Consejería tenía la obligación de hacer, y técnicamente están documentadas. No valen ahora otras consideraciones, que pueden ser políticas y

que respetamos desde su papel de oposición a ambos grupos, pero que a nosotros, de verdad, nos parecen, por llamarlo con una expresión, pues ladrarle a la luna, es decir, es hablar por hablar, ejercer el papel de oposición, con más o menos energía, pero realmente es una posición un tanto baldía, baladí, la que ustedes están poniendo hoy a las alegaciones que ha explicado el señor consejero.

Por tanto, animamos al señor consejero a que continúe en esa línea, y le felicitamos por lo que ya es un éxito, que el tren AVE sea una realidad hoy en la Región de Murcia. Y lo demás son meras pegas que se tienen que poner desde el ejercicio de la oposición.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.

Para contestar a los distintos portavoces, tiene la palabra el señor consejero.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Voy a intentar contestar a todas las cuestiones que se han planteado aquí. Si hay alguna que me dejo, pues después me la recuerdan ustedes.

Voy a empezar por una de las últimas que ha planteado el señor Dólera y que también ha planteado el señor Martínez Cerón, que el famoso tren estrella, que une, con dos frecuencias semanales, Cartagena con Barcelona.

Renfe, por razones de ocupación o por razones de mantenimiento o por otra serie de razones, quiere hacer desaparecer los trenes nocturnos, y los van a sustituir por un tren talgo diario hasta Murcia. Le hemos ya reclamado que esos trenes talgo, aunque no nos gusta, por el horario precisamente, los domingos era bastante utilizado por gente de Barcelona para venir a Cartagena, fundamentalmente marineros que estaban haciendo aquí el servicio, pues le hemos planteado ya a Renfe, y esperamos que lo considere, que eso que ellos dicen de que dentro de un año... que primero lo van a poner a Murcia y que ya se estudiará... pues que no, que se tenga que estudiar desde el primer momento y que los trenes estos que van a sustituir al tren estrella, diarios, como digo, lleguen hasta Cartagena.

Esto ya se ha planteado a Renfe, la carta se le mandó el otro día, estoy esperando contestación de Corsini, de don Miguel Corsini, para ir a entrevistarme con él, para convencerle de que no puede ser el desprecio a Cartagena, en este sentido.

En fin, vamos a seguir ahora con todo lo demás.

Efectivamente, nosotros hemos presentado las alega-

ciones. Les tengo que informar también que algunas pequeñas cuestiones como el traslado, además con nuestra aprobación, a las alegaciones que desde el Ayuntamiento de Murcia ayer discutieron en comisión, y otras que he recibido de otros ayuntamientos, mañana mismo voy a hacérselas llegar al Ministerio de Fomento. Quiero decir que si todavía hay alguna posibilidad de redactar un pequeño documento en donde exista ese consenso, que lo veo difícil, y ahora explicaré por qué, no tengo mayor inconveniente.

En cualquier caso, la postura de este Gobierno se expresó aquí hace unos días, en una comparecencia mía ante el Pleno de la Cámara, como dije al principio, y claramente dije mi posición, y la verdad es que hasta ahora pues ni me habían llegado alegaciones por parte de los grupos parlamentarios que hoy están aquí, ni tenía conocimiento de cuál era su postura, salvo que un grupo parlamentario apostaba claramente por Cuenca y por la directa, y también había llegado a mi conocimiento, vía periódicos y vía medios de comunicación, que Izquierda Unida apostaba también porque se fuera invirtiendo o solucionando ya el tema de la vía convencional.

En fin, voy a intentar también ahora aparte de eso contestarles a todos.

A mí me parece muy bien, vamos, no me parece bien, pero vamos comprendo, como ha empezado el señor Dólera hablando del escepticismo... A mí me gustaría preguntarle, señor Dólera, ¿usted de verdad quiere que llegue el AVE o no quiere que llegue el AVE a Murcia? No me ha quedado claro en su exposición. Creo que sí, creo que sí, pero, vamos, el escepticismo que ha expresado y la defensa que ha hecho de que se invierta en las vías regionales o en las vías convencionales, por otro lado, pues ya empieza uno a dudar. Creo que sí, creo que es una duda no razonable, si quiere, le podemos llamar así.

Mire, no voy a entrar ahora mismo, puesto que también se ha debatido aquí muchísimas veces, que si el Gobierno no ha conseguido obras menores en la red convencional y que de repente ha cambiado al AVE... Usted sabe perfectamente la situación en la que estaba la red ferroviaria en el año 95, las previsiones que en el Ministerio de Fomento había en el año 95, y que, tal como ha expresado el portavoz del Partido Popular, de una forma lenta, callada, pero empujando poquito a poco, pues hemos conseguido transformar la idea de ese Ministerio, que los accesos a Murcia y su región se reducían a unas actuaciones para acomodar la velocidad entre Albacete y Murcia a 160 kilómetros por hora y actuaciones complementarias entre Murcia y Cartagena, a que en un primer paso aceptaran la posibilidad de los 220 kilómetros por hora, en vía convencional, y que posteriormente también, a la vista del AVE que se estaba proyectando y previendo de Madrid hacia la costa mediterránea, esta contemplara Murcia, que, como

ustedes saben, al principio no estaba defendida por nadie, ni el Ministerio ni ninguna de las comunidades autónomas, Castilla-La Mancha o Valencia. Esto ha sido labor de mucho tiempo, de ir dando la lata y de ir consiguiendo cosas.

Con independencia, y digo que es donde no quería entrar, puesto que, en fin, les puedo volver a remitir esa documentación, creo que se la remití con ocasión de una de las muchas preguntas que ha habido sobre tema de ferrocarril, las inversiones que ha habido en esa línea convencional, no directamente en la Región de Murcia, que también las ha sabido, ni directamente en la Región de Murcia, pero sí en la línea Madrid-Murcia, que ha permitido que lo que hace unos años eran cinco horas y pico de recorrido ahora se haya reducido a cuatro horas, y eso ha permitido, junto con la mejora del materia móvil, que la ocupación, vamos, el incremento de ocupación y de demanda ha crecido de una forma tremenda, la línea de largo recorrido que más ha crecido en España en los últimos años.

Precisamente, esas inversiones que usted dice que no se han hecho son las que han motivado ese tema.

Bien. Usted dice que en la memoria informativa no contempla el AVE, sino que pudiera ser el Alaris o que pudiera ser el no sé qué, un tren de altas prestaciones, no el AVE. Hombre, yo no sé de dónde ha sacado usted esa conclusión, si es simplemente por unas declaraciones, que es lo que le he entendido, del señor Bono, pues me temo que usted se está haciendo eco de unas palabras de un señor que las emitió también sin conocimiento de causa, porque en ningún sitio de las memorias informativas habla de que no sea el AVE, y habla de algo que no sean los 350 kilómetros por hora, y habla de algo que no sea, tanto en la línea del arco mediterráneo como en la línea hacia Madrid, de trenes de unos 300 kilómetros por hora, y un proyecto, así lo dice además, específicamente, para alcanzar velocidades superiores a los 350 kilómetros por hora, acomodada y exactamente en las mismas condiciones, así lo dice también taxativamente a la línea Madrid-Barcelona. Esto lo dice, entonces, bueno, usted con su escepticismo pues puede dudar de todo, pero lo que no puede usted decir es lo que no dice aquí.

Habla a continuación de una entrega a la Comunidad Valenciana y al Gobierno central. Mire usted, si estuviéramos hablando de una entrega a la Comunidad Valenciana y al Gobierno central, a lo mejor no nos estaríamos reivindicando el AVE como se ha estado reivindicando, de una manera fuerte ante el Ministerio. No estaríamos hablando, a pesar de lo que ustedes digan y a pesar de ese párrafo, que ahora intentaré explicar, que ha sido más explícito en esto el señor Martínez Cerón, que nosotros seguimos apostando por el acceso directo. Eso está claro, que el AVE va a llegar a Murcia y va a llegar a Cartagena. Ya lo aclaré al principio, pero parece ser

que no lo supe aclarar o ustedes no lo han entendido, que el AVE va a llegar a Cartagena a la vez que al resto de los municipios o de las capitales que se contemplan en estos estudios del AVE. Bien, pues con independencia de que efectivamente va a llegar a Cartagena, nosotros seguimos apostando por el acceso directo. Y en función de qué, en función de que prevemos, y lo que les he dado es un resumen. Señor Martínez Cerón y señor Dólera, no tengo mayor inconveniente, lo que pasa es que haberles entregado hoy todo esto, con una literatura un poco farragosa y donde hacemos mención a muchas cosas, y ahora les haré mención a algunos párrafos, pues me parecía más operativo darles un resumen de las razones fundamentales por las cuales defendemos las dos cosas fundamentales: una es el acceso directo; otra, la ubicación de la estación.

Mire, tenemos clarísimo que el acceso directo es lo que interesa a la Región de Murcia, por el trazado sur. Y ya de paso les contesto, lo que más nos interesa, claramente, es el acceso directo por el trazado sur hasta Albacete, y de Albacete a Murcia directo, esto es lo que más nos interesa por tiempos, por demanda, por precio, por todo, por todas las razones nos interesa más el directo, lo que pasa es que no entramos en el recorrido anterior. O sea, igual que nosotros estamos defendiendo nuestra postura desde Murcia, queremos que llegue a Cartagena, queremos que llegue a Lorca, queremos que se nos abran las vías con Almería, con Andalucía en general, que así lo contemplan los pliegos que están ahora mismo en licitación, hay otras posturas. Yo conozco lo que el señor Zaplana está planteando, que además de la solución c se haga la otra, que es la d, donde haya un ramal directo desde Albacete a Valencia por una zona más directa.

También podríamos hablar de ese tema, porque ésa que está contemplada y que está estudiada, resulta que ese tramo con más kilometraje, por eso digo que es que hay errores... no sé, no quiero llamarles intencionados, pero hay errores en la exposición sobre todo de lo que es el ramal directo. Si ahora se lo voy a contestar, don Diego, no haga usted gestos, que ahora le voy a contestar a lo que usted me ha dicho.

Hay errores y lo que estamos es sacándoles estos errores, porque, claro, es incomprensible que con más kilómetros de recorrido y por una zona más abrupta, por donde tendría que pasar, por la zona del Cabriel, cueste menos en valores absolutos el trazado Albacete-Valencia que el directo Albacete-Murcia. Es absurdo y, claro, no lo podemos entender, y como no lo podemos entender, pues así está en las alegaciones.

Les haré llegar una copia de todas las alegaciones, para que ustedes las puedan leer detenidamente. Se expresan precisamente estas diferencias de criterio al juzgar una cuestión u otra.

Qué es lo que quiere decir ese párrafo de que la solución ya está hecha. Pues que toda esta lucha porque el AVE llegara a Murcia, con independencia de los arreglos que haya que hacer en la vía convencional, hablaremos ahora también del tema, está resuelta desde ese punto de vista, está resuelta desde el momento en que, efectivamente, con un mayor tiempo, con un mayor costo, aunque ya digo que había un párrafo donde dice que sería la distancia real y no sé qué, no sé cuántos, por lo tanto también con una menor demanda y una menor rentabilidad, pues ésa se va hacer, se va hacer porque se ha contemplado también que el AVE pueda unirse al arco del Mediterráneo.

Y después faltan otras cuestiones, que también se hace referencia en las alegaciones. O sea, se habla mucho de la conveniencia de la venida por Novelda para parar en Elche, porque ahí hay un núcleo de población de 190.000 habitantes que podría suponer mayor número de frecuencia, lo cual beneficiaría a Murcia, y entonces ahí se le hacen dos objeciones claras. Por un lado, oiga usted, muy bien, considere usted a Elche para algunas frecuencias como estación término y que vayamos a Elche desde Murcia y no que vengamos a Murcia desde Elche, puesto que se va a hacer el otro trazado, usted calcule. Pero es que, además, lo que no me puedo olvidar es que si Elche tiene 190.000 habitantes, el Campo de Cartagena tiene doscientos y pico mil, Lorca tiene unos 100.000, o lo que sea, en su entorno, y lo que no está contemplado aquí, que sí se va a contemplar en los pliegos de condiciones de lo de Almería, que es que el tren directo, un AVE Almería-Madrid podía ser tremendamente competitivo y con una gran demanda, pensando que podía plantearse el Almería-Madrid, vía Murcia, en tres horas de viaje. Eso es una cosa que no contempla tampoco.

Todo eso, efectivamente, mejora. Si le quitamos 22 minutos a ese camino a Almería, a Cartagena o a Lorca puede mejorar muchísimo la demanda respecto al otro. Esto está expresado así, lo que pasa es que yo en este resumen le he querido dar las razones fundamentales.

Entonces, está claro que por lo que Murcia está apostando y el Gobierno está apostando, y aquí está expresado, es: queremos el acceso directo; preferimos, pero no entramos en ello, no hemos dicho nada en las alegaciones, que el trazado hasta Albacete sea también el directo, el que marca la solución c, pero puede haber razones de solidaridad con otras regiones, o, efectivamente, no creo en lo que me ha dicho el señor Martínez Cerón, de la conveniencia para los murcianos de que vaya por Elche, porque, vamos, es que sería... usted mismo se está contradiciendo. O sea, no acepta que pueda venir por Novelda porque son 20 minutos más, no voy hablar ni siquiera de los 10 que dice el estudio informativo, pero sí que nos vayamos por Cuenca, que son bastantes kilómetros más y bastante tiempo más.

Entonces, si usted defiende la opción directa, porque son menos kilómetros y menos costo, pues no me defienda también la de Cuenca. Lo lógico es que defienda usted la directa... Pues más tiempo y más kilómetros.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, no establezca diálogo desde el escaño.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Mire usted, dice que hemos puesto...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señorías, guarden silencio.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Ha hablado usted de que hemos puesto más énfasis en la estación. Mire, le he dicho muy claramente que no hemos puesto más énfasis en la estación. Ahora mismo, a expensas de lo que salga del estudio informativo que está a punto de contratarse, está ya en licitación, no vemos físicamente posible que la estación pueda ir donde está actualmente, primero por razones de necesidad de superficie que precisa una estación multimodal, pero lo que es más importante, porque ese soterramiento, del cual se habla y en el cual estamos comprometidos, efectivamente, para dos vía y un tren convencional podría ser viable, no es así para cuatro vías y pensando en trenes de alta velocidad. O sea, no hay los 30 metros que se necesitan entre fachadas y en muchísimas de las zonas que atraviesa. Les estoy hablando de Murcia, como ustedes también han comentado. O sea, estamos hablando de que habría necesidad prácticamente de soterrar desde antes de entrar a Murcia, casi desde Beniel, hasta pasado Alguazas, habría que soterrar toda la vía esa prácticamente entera, porque la zona donde podríamos sacar a la superficie inmediatamente hay un cruce por el río Segura, por alguno de los meandros a la salida de Alcantarilla, o hay alguna cuestión que impediría salir a la superficie para volver a capuzar en un túnel. Es decir, habría que soterrarlo. Y hay muchísimos tramos en esas zonas... bueno con los problemas que puede tener el pasarlo por debajo del río, por el nivel freático, con zonas inundables y con zonas de huerta. Pero sobre todo es que hay zonas por donde materialmente es imposible pasarlo, por el trazado actual, porque no hay distancia suficiente para soterrar las vías. Habría que hacer el soterramiento por debajo de los cimientos

de los edificios, con el gran peligro que eso supone.

Continuaba con el tema del AVE hacia Cartagena. Creo que lo dije, lo expresé la primera vez y se lo voy a volver a repetir. Mire usted, aquí tengo precisamente los pliegos de prescripciones técnicas particulares de los dos trabajos que han salido en el Boletín Oficial. Uno es un contrato de consultoría y asistencia técnica para la redacción del estudio informativo del proyecto de acceso ferroviario de alta velocidad a Cartagena y ordenación de la red ferroviaria de la ciudad de Murcia. Es estudio informativo, es decir, lo mismo que hay ahora mismo, que esto, en su primer plazo, vence en diciembre de este año, -que, como decía, es cuando hay que entregarlo-, y a partir de ese momento estaríamos exactamente en las mismas condiciones. Es decir, tanto el Ministerio como el encargo que ya ha hecho al CIF, contempla que la llegada a Cartagena está en la primera fase del estudio. Esto ya lo está contemplando el Ministerio.

El de Almería, que ha salido también a licitación, lo que dice es "contrato de consultoría y asistencia para la realización de estudio de alternativas de prolongación". Es decir, estamos con el estudio de alternativas, el estudio de viabilidad, de pronóstico de tráfico, un primer avance de lo que puede ser cada alternativa con sus estudios de impacto ambiental, y para optar por la elección de uno, para, sobre ese, encargar el estudio informativo.

Es decir, efectivamente, el trazado hacia Andalucía está contemplado para una segunda fase, no así el trazado y la llegada del AVE hasta Cartagena, que está previsto dentro del marco de lo que es el próximo período comunitario 2000-2006, o el período que contemple el trazado del AVE. Es decir, a Cartagena, ahora mismo, por todos los conocimientos que tengo, está previsto que arribe... no voy a decir a la vez que a Murcia, puesto que para llegar a Cartagena tiene que pasar por Murcia, pero, vamos, que se estudie a la vez que todos y que se proyecte y que se construya a la vez que todos los trazados.

Ramal hacia Andalucía, ya le he contestado. Lo de Cuenca, ya le he contestado. Y, bueno, creo que más o menos le he contestado a todo lo que usted me ha expuesto, señor Dólera.

Señor Martínez Cerón, aparte de las aclaraciones, muchas de las cuestiones que usted ha planteado ya las he contestado al contestarle al señor Dólera, usted, claro, hace unos juicios de valor que yo desde luego no puedo compartir.

Ha dicho que por Cuenca nos favorece a los murcianos; yo no estoy de acuerdo con eso, pero, en fin, es un tema en el que no hemos entrado en las alegaciones. Usted ha hecho mucha referencia a Cuenca y Almería... yo no sé si es que está usted defendiendo, o le interesa más defender a las comunidades gobernadas por el

Partido Socialista que a los verdaderos intereses murcianos.

Habla usted de que no es imprescindible. Mire, yo le voy a contestar y le voy a hacer referencia a tres o cuatro párrafos que usted ha planteado aquí. Usted ha leído textualmente. Dice: "El acceso de la misma (línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha) se plantea a través del tramo Elche-Murcia...". Esto lo dice taxativamente. "... no obstante, y con la finalidad de estudiar la viabilidad y conveniencia de otra conexión entre Murcia y Almería, se ha procedido a estudiar otro trazado entre ambas ciudades, que se ha denominado variante por Cieza".

Otro párrafo: "La variante por Cieza, en el momento en que no es imprescindible, no se considera, pues, como una alternativa a la conexión Elche-Murcia, sino, en todo caso, como una conexión adicional." Cuarta cosa: "Por esta razón, el trazado de Elche-Murcia forma parte de las seis soluciones, mientras la variante de Cieza solamente se ha incorporado a una". Bien, contestación, entre otras muchas cosas: "En estos cuatro párrafos, que hemos entresacado del estudio informativo presentado a la opinión pública, se desprende la clara intencionalidad de dar preferencia a la conexión de Elche a la alta velocidad en menoscabo de las conveniencias de la región murciana. Nos parece muy adecuado el que desde el Ministerio se considere la conveniencia de la conexión de Elche, pero esto puede plantearse desde Murcia, y no a Murcia desde Elche, o bien con un desvío de la línea que va a Alicante".

Más adelante se vuelve precisamente sobre este mismo tema al hablar de las demandas de tráfico y otras cosas. Entonces, está claro, y así lo expresa el cuarto punto de la primera página que le he dado, que dice: "Del documento se desprende que la alternativa f es la que presenta mayores ventajas para la región, tanto desde el punto de vista de vertebración territorial como por ahorro de tiempo, de explotación y mayor atracción de demanda". Entonces, apostamos claramente por ése, y en el tocho gordo está más claro todavía, quizás.

¿Qué es lo que hemos estado haciendo? Vamos a ver, puesto que la otra, evidentemente, es una obra que se va a hacer, para la conexión del arco mediterráneo, lo que hemos pretendido justificar, basándonos en que tiene que haber mayor demanda, en que puede haber menor coste para el usuario y que no son los costes que ellos dicen, de ciento sesenta y siete mil millones, sino bastante menos, justificar que, efectivamente, el acceso directo es tan rentable o más que cualquiera de los otros, puesto que ése se va a hacer, el de Novelda se va a hacer, por razones de la conexión con el arco mediterráneo. Entonces, lo que estamos defendiendo es el acceso directo. Y ya voy a sus alegaciones.

Señor Martínez Cerón, le tengo que decir que me

alegre de que ustedes hayan evolucionado también. O sea, están de acuerdo, parece ser que ya están de acuerdo en que venga el AVE, antes, por supuesto, no lo estaban, y ahora, puesto que ya tenemos que asumir que el AVE venga a Murcia porque es bueno, pues ahora vamos a ver qué es lo que podemos hacer.

Acceso directo. Ya le digo que para nosotros está claro.

Irrenunciable que llegue a Cartagena. Está claro que es irrenunciable que llegue a Cartagena, y así está contemplado en el Ministerio, y así están lanzados ya a contratación los estudios para lo mismo.

El inicio simultáneo. Ya le he explicado por varios sitios que, efectivamente, está previsto que todo se inicie simultáneamente. Es más, nosotros, en unos párrafos de las alegaciones, decimos que por ser una de las que está en peores condiciones y, además, dar servicio, tanto a la del arco mediterráneo como a la de Madrid, con independencia del trazado directo, que se empiece por Novelda-Murcia, que es lo más lógico, puesto que es de todo el trazado el que hoy está en peores condiciones.

Defienden El Carmen y el soterramiento. Yo le he dado razones suficientes, ya le digo, a expensas también de lo que salga del estudio informativo, para decirle que el soterramiento hoy por hoy lo consideramos prácticamente imposible por el trazado actual. Hay muchísimas zonas donde el soterramiento, por razones del nivel freático, por razones de que hay que cruzar el río dos o tres veces, por razones sobre todo de la distancia entre fachadas, por el recorrido del AVE, para meter las cuatro vías, porque está claro que lo que no queremos son nuevas barreras, o sea, por donde vaya el tren AVE deben ir las nuevas vías convencionales, en aquellos sitios donde coincidan o concurran, pues es imposible prácticamente el plantearse ese tema.

Los efectos en el turismo y en el PIB, la verdad es que a la hora de hacer la valoración y calcular la demanda potencial, ahí está tenida en cuenta. Precisamente por eso nosotros también decimos que frente al millón cien mil, aproximadamente, que están previendo, o millón trescientas mil que prevé en el acceso a Murcia por Novelda..., no, millón cien y un millón trescientas o doscientas en el directo, nosotros creemos que esas cifras también están manejadas, porque los estudios de prognosis de tráfico que teníamos nosotros a 220 kilómetros por hora ya son superiores las cifras que nos dan, hasta el punto que se calcula que para el 2005 podría haber una demanda de un millón novecientos mil viajes al año, y eso a 220. Suponemos que éste, en cuanto a demanda, será mayor.

Y en cuanto a la vía tradicional también en la propia memoria informativa, si ustedes han tenido ocasión de verla, y si la han leído, que me parece que sí, habrán visto que no descarta, efectivamente, el que se tengan que hacer obras en esta vía tradicional.

¿Por qué no se están haciendo todavía? Efectivamente, la única parte que está ahora mismo a exposición pública, como ustedes saben, ha sido la variante de Camarillas, porque, con dependencia del trazado, a la hora de hacer los proyectos constructivos, tendrán que traer tres o cuatro vías, o dos vías solamente, y habrá que arreglar la variante de Camarillas para la línea convencional, si se va por Novelda, o habrá que arreglarla para el AVE más la vía convencional. Que la estación vaya en el Norte o vaya en el Sur, pueda haber diferencia. El acceso a Cartagena, que vaya más o menos por donde va actualmente, salvando quizás toda la zona entre Alquerías y Beniaján, que es otra de las zonas por la que preguntaba el señor Dólera, y que, efectivamente, el problema es el mismo, que no se pueden soterrar ahí las vías, porque hay sitios donde la distancia entre las viviendas no permiten las cuatro vías, pero con independencia de eso, aparte de toda la vuelta que hay que dar por todo el puerto de San Pedro, que habría que hacer a lo mejor un capuzón desde Balsicas hasta Beniaján, con un túnel por la montaña, se prevén otras posibilidades que van a salir en el estudio de Cartagena, que sería un nuevo trazado hasta Cartagena.

Y, por último, lo que también defendemos, es que a la hora de hacernos los estudios, oiga usted, hágalos con números reales. O sea, no nos puede usted decir que el coste del Albacete-Valencia, por toda esa zona, en el trazado D, vale ciento cuarenta mil millones de pesetas, que son 201 kilómetros, cuando 136 kilómetros por una zona donde no hay que atravesar ninguna zona como las hoces del Cabriel o las montañas que separan la zona de Villena y toda esa parte, que cueste 166.000 millones. Claro, yo no sé si en esos ciento sesenta y seis mil millones han hecho ya una previsión de todo el trazado, el soterramiento y el no sé qué y el no sé cuántos, y entonces, pues puede ser que sí, pero si ya partimos de que la estación en el Norte, desde luego esos precios no.

Entonces, a la hora de hacer el estudio de la rentabilidad económica del trazado directo, lo que tienen que hacer es mejorar las bases sobre las cuales están haciendo el estudio.

En fin, creo que mas o menos he intentado contestar a todo lo que han planteado ustedes, y, por lo tanto, señor presidente, de momento nada más.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Para el turno de réplica, tiene la palabra el señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

¿De qué tiempo dispongo exactamente?

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

A tenor del Reglamento, de cinco minutos.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Es que a veces confundo las comparecencias en Comisión con las de Pleno y tiendo a alargarme, y por no abusar de la benevolencia del señor presidente era por lo que preguntaba.

Bien. En primer lugar, una cuestión de talante del propio debate. Señor Nogueroles, yo ni le ladro a la luna, ni le ladro al sol, ni le ladro a nadie; yo hablo, porque soy una persona y hablo como parlamentario elegido por los ciudadanos. Es verdad que me hubiera gustado que las sugerencias, las aportaciones, las críticas, los planteamientos que yo hago hoy pudieran haber servido de más, como ya puse de manifiesto al principio del debate, con una dinámica que desde luego es ajena y no querida por este parlamentario, pues probablemente sirvan más para el control del Gobierno, la crítica de actuación, que para la propuesta. Y luego se nos dice: es que la oposición protesta, no propone. Es que a la oposición no se la deja proponer, y en asuntos como éste no se la deja proponer.

Miren ustedes, yo les aseguro que no soy escéptico por naturaleza, ni por ningún asunto irracional, yo soy escéptico por la más pura racionalidad, que es la racionalidad que me da la propia experiencia. Y, efectivamente, me ha explicado usted, señor Bustillo, lo mal que encontró el ferrocarril, y el señor Nogueroles también, cuando llegaron ustedes al Gobierno. Me han vuelto ustedes al pasado, en un argumento que ya es de una pobreza intelectual, que la verdad es que es cansino, monótono, aburrido... ya no justifica nada después de cinco años de gobierno. Pero lo que no me han dicho ustedes es que el ferrocarril está hoy en la región prácticamente como en 1995, cuando ustedes lo recogieron, y no prácticamente, está incluso más deteriorado, porque el paso del tiempo ha ocurrido y la no reposición de determinadas cuestiones, pues evidentemente han motivado su deterioro.

Y, en ese sentido, yo quiero comenzar por lo menos para ir a lo más. Mire usted, no me consuelan las explicaciones, señor consejero, que me ha dado sobre que ha dirigido usted una carta al señor Corsini, diciéndole que lo de Cartagena no después, sino en el mismo momento que lo de Murcia y tal. No, no, mire usted, el problema es: la posición del Gobierno regional aquí correcta hubiera sido que ese expreso no sale de Cartagena, y presionar en ese sentido ante la dirección de Renfe, hasta que ese Talgo no salga de Cartagena. Y ése hubiera sido el planteamiento correcto de un Gobierno

responsable, comprometido con Cartagena y comprometido con la Región de Murcia. La literatura epistolar de este Gobierno, y los viajes, idas y venidas, vueltas y revueltas me las conozco, me las conozco porque fundamentalmente son tan numerosas como infructíferas en este asunto.

Por tanto, señor Bustillo, tengo que ser escéptico en torno al tema del expreso de Cartagena, como tengo que ser escéptico en torno a toda la modernización del ferrocarril convencional.

Y me hacía usted una pregunta, invirtiendo las funciones, en este caso controlaba usted a este grupo de la oposición que se deja controlar. Y decía: ¿pero usted quiere el AVE o no quiere el AVE? Hombre, esa pregunta quizá se la tenía que haber hecho usted mismo, porque yo he oído declaraciones del presidente del Gobierno decir: mientras no esté aquí la velocidad alta no me interesa la alta velocidad. Por tanto tenía que habérsela usted hecho a su presidente y no a este portavoz, que se ha pronunciado con claridad, porque, efectivamente, el AVE debe llegar a la región.

Ahora, hay una cosa que no quiere este portavoz, y que lo ha dicho en la primera intervención pero lo tiene que remarcar en la segunda, porque me preocupa, y es que al paio de que el AVE llegue o no llegue, al final pueda, por la obnubilación de este Gobierno, ni llegar el AVE ni llegar la modernización del ferrocarril convencional. Ése es el planteamiento que yo pongo hoy encima de la mesa, que queda constancia en el Diario de Sesiones y que espero que mañana no tenga que tirar de Diario de Sesiones para demostrar algo en lo que espero no tener razón nunca, en lo que espero no tener razón nunca porque a mí no me gusta tener razón en determinadas observaciones que podamos hacer que sean por el interés de la región.

En ese sentido, mire usted, señor consejero, yo lo primero que le planteo, y, bueno, es que además hacía esta pregunta: "claro, como usted habla de la modernización de las vías convencionales, del ferrocarril tradicional...". Es que para mí una cosa no es incompatible con la otra, es que para mí ferrocarril tradicional y alta velocidad tienen que ser compatibles, porque el que tiene que ir de un municipio a otro no va a viajar en AVE dentro de la región, como usted sabe; las mercancías tienen que tener también su propia dinámica, y por eso me imagino que no dudará usted de que si la CROEM quiere el AVE o el no AVE, cuando le piden a usted también que la modernización del ferrocarril convencional vaya agilizándose y que no se detenga por el señuelo del AVE.

Si es que para mí el reto más inmediato que tiene esta región es la modernización del ferrocarril convencional, antes incluso que ese AVE que usted está planteando. ¿Por qué?, porque eso tiene que ser a más corto plazo si

queremos que la Región de Murcia no vuelva a perder un tren. Y yo no sé si eso lo está entendiendo el Gobierno regional, porque a lo mejor mientras se habla de trazados de AVE, y que no se puede operar hasta que no haya un trazado de AVE, y que no se pueda resolver hasta que no haya un trazado de AVE, lo que se está haciendo es impedir la modernización del ferrocarril convencional, es decir, lo tangible, a costa de la promesa de un futuro AVE que llegará o no llegará, y llegará cuando llegue.

Por tanto a mí...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Dólera, le ruego que vaya concluyendo.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Bien. A mí este asunto me interesaba comentarlo con profusión.

Y luego, segundo tema, y voy concluyendo muy rápidamente, señor presidente, la comparecencia yo sé que es densa y que es importante. El segundo tema, mire usted, cuando usted tiene ya Novelda y usted aparte de Novelda sigue hablando de Novelda y no carga todas las tintas en el tema de la opción F, del ferrocarril directo, del AVE directo desde Albacete, usted está asumiendo implícitamente la situación de Novelda y usted va de derrotista, usted va derrotado, va humillado, por ponerlo de otra manera, ante el Ministerio de Fomento. Porque, además, como ustedes han reconocido, señor Bustillo, el estudio está trucado, el estudio está trucado en cuanto a velocidades, en cuanto a tiempo, en cuanto a número de viajeros, en cuanto a costes, y me alegro de que usted reconozca aquí que ese estudio está trucado, aunque ha empleado otras palabras. ¿Por qué está trucado? Porque el Ministerio de antemano... es como cuando se hace una encuesta y se dice: oiga, a quién prefiere usted, a López o al imbécil de Martínez. Lo que espera ya es una respuesta en un determinado sentido. Por eso el estudio informativo está trucado en ese sentido, porque lo que esperan es desechar lo antes posible la llamada variante de Cieza. Si ustedes encima de todo se lo ponen encima de la mesa, pues, evidentemente, con poca fe está peleando el Gobierno de la región por esa variante F.

Y ahí a mí también me preocupa la falta de valentía del Gobierno de la región al no definir el trazado una vez que sale fuera de la Comunidad Autónoma de Murcia. Yo no creo que para la Comunidad Autónoma sea igual que pase por Cuenca o que no pase por Cuenca, y en ese sentido hay un tancredismo político por parte del Gobierno regional al no posicionarse, ni si sí, ni si no, en torno a este asunto.

Tercera cuestión, y yo con esto quiero terminar...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Dólera, usando su terminología, está usted trucando el tiempo del que disfruta. Por favor, concluya.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

No, trucándolo no, porque va corriendo. Quiero decir que esto es una magnitud objetiva que no puedo trucar de ninguna de las maneras, lo que estoy es excediéndome, y lo sé, señor presidente, y por eso termino inmediatamente.

El tema de lo de la estación del Carmen. Ustedes, sin el estudio ese informativo del que están hablando, prescindiendo de los estudios de CROEM, de los ingenieros de caminos y de otras entidades muy autorizadas y que han trabajado el tema, ya defunciona usted directamente la estación de Murcia-El Carmen cuando va a tener un estudio informativo, y hace hincapié en la otra estación. Pero, oiga, ¿a usted le parece de verdad lo más adecuado una estación que está a varios kilómetros de Murcia, en una zona que ni siquiera está prevista por el Plan General de Ordenación Urbana? Pero un dato, el Ayuntamiento de Murcia, efectivamente, ayer se reunió en la Gerencia de Urbanismo, y se acordó un texto en el que no se habla ni mucho menos de la seguridad de la estación Norte, sino que se habla de un estudio. Es decir, el propio Ayuntamiento va mucho menos lejos que ustedes a la hora de plantear este asunto, y por eso me sorprendía que hicieran ustedes más hincapié en lo de la estación de Murcia-El Carmen que en asegurar que el trazado fuera el F. Y, desde luego, Izquierda Unida sigue planteando la estación de Murcia-El Carmen y sigue planteando también la necesidad de salvar La Contraparrada por el valor económico y el valor arqueológico y el valor artístico que tiene. Y en ese sentido habrá que trabajar, porque hoy, en pleno siglo XXI prácticamente, cuando la técnica avanza tanto, querer muchas veces es poder, y las soluciones técnicas no son imposibles ni son inviables, hace falta aplicarles el otro componente que tienen esas soluciones técnicas: la voluntad política.

Señor consejero, le insto a usted y a su Gobierno a mantener una posición firme en defensa de los intereses de la región en el tema del ferrocarril, en general de la modernización del ferrocarril convencional y de la alta velocidad.

Vamos a seguir muy de cerca sus actuaciones para evitar que, efectivamente, se confunda a la región, se le introduzca en falsos debates y lo inmediato no se llegue nunca a realizar.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Martínez Cerón.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Gracias, señor presidente, señorías.

Mire usted, señor Noguerols, no quiero perder mucho tiempo en esto, les gusta a ustedes mucho mirar para atrás, mirar al pasado. Hoy veníamos aquí a ofrecer apoyo y consenso, pero como les gusta tanto yo le voy a leer a usted un documento suyo, de su grupo parlamentario, y que me conteste después el consejero a ver quién ha evolucionado y en qué sentido hemos evolucionado. Dice, literalmente: "La existencia, al parecer, de un proyecto de Renfe de desviar por Alicante, eludiendo el tramo Murcia-Chinchilla, los talgos Cartagena-Madrid, se ha convertido en el aldabonazo que ha sensibilizado agudamente a la opinión pública. La cuestión se ha planteado incluso superando los límites de un debate sobre el ferrocarril. Los ciudadanos de esta región han empezado a plantearse nuevamente el poco respeto que a nuestra autonomía manifiestan con decisiones de ese tipo las autoridades y órganos de Gobierno y de la Administración del Estado. Como Murcia no plantea problemas a Madrid, Murcia no cuenta para Madrid".

¿Hacia dónde han evolucionado ustedes con este tema del AVE ahora por Alicante?, ¿en qué dirección han ido ustedes? No le voy a seguir leyendo, pero el documento desde luego es muy sustancial.

Digo esto porque el tema que nos ocupa esta mañana es un tema trascendente para la Región de Murcia. Mire usted, señor consejero, si ha afirmado en numerosas ocasiones que el tema por Novelda está conseguido, porque lo dice el estudio, ¿por qué seguir apostando y confundiendo y dándose por vencido en el tema de apostar firmemente por donde más y mejor nos beneficia?

No me ha contestado usted a algo que me parece importante, y es a esa diferencia de criterios en los dos planes, en el Estratégico y en el Plan Director de Infraestructuras, porque Murcia pierde dinero con la actitud que el Gobierno está manteniendo en este tema, y además esta posición va a retrasar una vez más la convergencia con las regiones más desarrolladas.

A nuestro juicio, señor consejero, la variable coste del proyecto, aun siendo importante, no es la que debe determinar la decisión final sobre el trazado, en primer lugar porque es un proyecto que se va a extender durante bastantes generaciones, teniendo en cuenta, como aquí se ha puesto de manifiesto y como la opinión pública está oyendo, que otras regiones van a conseguir aquello que quieren y que necesitan, y que, como le he dicho antes, comunidades como la catalana ha exigido un cambio en el trazado, sin importar el coste económico ni el mayor tiempo de recorrido, haciéndolo pasar por Tarragona para que articule mejor su territorio. Y, señor consejero, en una región como Murcia, que estamos 20 puntos en

términos de renta por debajo de la media europea y a menos del 75% del nivel de infraestructuras de la media europea, no podemos perder capacidad, no podemos perder infraestructuras para nuestra región.

Mire, Valencia, lo dicen los medios de comunicación, está negociando con el Ministerio que si la opción final es la opción Sur, en Valencia hay que invertir 300.000 millones de pesetas para mejoras en infraestructuras de la Comunidad Valenciana. ¿Qué es lo que está haciendo el Gobierno si definitivamente el tren nos llega por Novelda, por Alicante, en detrimento de las infraestructuras de la región, para corregir ese déficit de infraestructuras? Otras regiones, señor consejero, lo están haciendo, y está valorado en 300.000 millones de pesetas, ¿qué va a exigir el Gobierno de Murcia si definitivamente el trazado no es el que más favorece a la Región de Murcia, el que más favorece a los murcianos?

Dígame usted qué somos menos que otros ciudadanos de este país. Dígame usted por qué en Elche se puede hacer una nueva estación, por qué en Cataluña se pueden corregir trazados con importes de miles de millones de pesetas, y aquí no podemos soterrar las vías a su paso por Murcia, haciendo que la estación del Carmen sea la estación de referencia.

Además, señor consejero, ustedes hablan de la estación Norte y apuestan por la estación Norte, como ya se ha dicho aquí, no lo voy a repetir, comparto el argumento que ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, pero en contra de lo que dicen todos los estudios, tanto de CROEM, como del Colegio de Ingenieros, como el propio Ayuntamiento, como la mayoría de las instituciones que se han manifestado, y es apostar por la estación de El Carmen.

Dígame usted, señor consejero, cuánto dinero vamos a perder los murcianos en esta operación, y si el Gobierno ha pensado, si no nos favorece el trazado, en qué se nos debe compensar a los murcianos, porque, le insisto, dígame qué somos menos que otros ciudadanos de este país.

Y yo para terminar, señor consejero, quisiera una vez más, desde el grupo parlamentario Socialista, tenderle la mano y decirle que el grupo parlamentario Socialista está dispuesto a llegar a un acuerdo, a un consenso, a aunar esfuerzos. Yo le voy a hacer entrega de lo que a nuestro juicio serían las consideraciones importantes a incluir en las alegaciones ante el Ministerio. Todavía está usted a tiempo de convocar una reunión de fuerzas políticas y sociales, y todavía estamos a tiempo de llegar a acuerdos comunes, porque los hay, señor consejero. Aquí esta mañana hemos coincidido en muchas cosas, y si hemos coincidido es importante para la Región que el Gobierno lleve el mayor respaldo posible. Está en sus manos que esto se pueda hacer. Desde luego, el grupo parlamentario Socialista no va a ser intransigente ni inflexible en sus

posiciones.

Si hablamos de Cuenca, no estamos diciendo que no podamos...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, debe ir concluyendo.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Termino, señor presidente.

No es necesario ni una cuestión para hacer bandera política incluir trazados fuera de la Región. A nuestro juicio es importante, y el Gobierno lo debiera hacer, pero tampoco sería una renuncia insalvable.

Nos parece que ha llegado el momento de que en temas importantes para la Región de Murcia este Gobierno escuche a las fuerzas sociales y a las fuerzas políticas que lealmente queremos aportar la mejor solución para la Región de Murcia.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez Cerón.

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

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Gracias, señor presidente.

Señor consejero, señorías, evidentemente molesta a los grupos de la oposición que se haga un análisis diacrónico, una breve síntesis de la historia del AVE en la Región de Murcia. Y molesta por razones evidentes, porque antes no había nada y ahora hay compromisos concretos. No está el AVE construido, por supuesto, pero hay unos compromisos concretos para construirlo, y eso es evidente y eso es palpable, manifiesto. Y, claro, me asombra cuando se sale por parte de algún grupo, el señor Dólera concretamente, por un escepticismo pesimista, cuando dice que no solamente no tenemos AVE sino que posiblemente ni tengamos AVE, ni velocidad alta, ni mejora de las infraestructuras convencionales. Yo creo que eso ya es negar la mayor y ser de ese pesimismo tan escéptico que, bueno, que dice que no vale nada, que aquí mientras no toquemos, como Santo Tomás, no creemos. Claro, y evidentemente el AVE no se hace en un año ni en cuatro años, es una infraestructura compleja y que se plantea para el horizonte del 2006, si todo va bien, si no hay retrasos, si no hay demoras, complicaciones añadidas a esa programación. Y eso es así, y no se puede adelantar porque no se puede adelantar, es una obra compleja, con mucha inversión y con un proceso de licitación, de proyectos, de proyección,

etcétera, etcétera, y eso lo sabemos todos.

Por tanto, poner esas dudas en el ambiente creo que es nada más que un ejercicio baldío, estéril, de oposición.

Le pido disculpas, señor Dólera, si antes, en esa expresión, "ladrar a la luna", se ha sentido usted aludido u ofendido. Yo no he querido en absoluto llamar a nadie lo que no es. He tenido esa expresión, una expresión popular y una frase hecha que viene de aquel perro que se enfadaba mucho porque le ladraba a la luna y ésta no se inmutaba. Pues más o menos es la actitud que he visto en ustedes, en cierto modo. De todas formas, repito que le pido disculpas.

Para nuestro grupo parlamentario, señor consejero, yo creo que usted ha explicado sobradamente, y más en su segunda intervención, aquellas dudas que ha tenido la oposición, que para nosotros, con el estudio de alegaciones que se nos ha explicado, están más que resueltas. No tenemos, por tanto, ni ese escepticismo ni esas dudas que han manifestado los grupos de oposición.

Creemos, sinceramente, que la política del Gobierno regional en el tema del AVE ha sido paulatina, ha sido prudente, ha sido inteligente y, sobre todo, positiva, positiva aunque sea todavía, como decimos, virtual, que no esté el AVE materialmente realizado. Pero ha asegurado, a nuestro entender, políticamente, con compromisos políticos y con hechos administrativos, consignaciones y compromisos del Ministerio de Fomento, pues asegurar por una parte la velocidad alta con el Euromed para el tráfico de mercancías con el centro y norte de España y además también con el resto del Arco Mediterráneo, tanto por el norte, con Barcelona, con Cataluña, como por el sur con Andalucía. Y además de la velocidad alta ha asegurado también el transporte de viajeros en alta velocidad con los mismos destinos que el transporte de mercancías, es decir, con el centro y norte de España y también con el resto del Arco Mediterráneo.

Y se ha hablado también en esta segunda intervención de Cartagena. Evidentemente, el Gobierno regional, y lo ha explicado muy bien el consejero, apuesta porque Cartagena sea la estación límite, el fin de trayecto del AVE. Y es lógico porque en el resto de la comunidad de levante, en la Comunidad Valenciana concretamente, el AVE va a llegar a ciudades portuarias, a ciudades turísticas, a ciudades ubicadas en la costa, por razones de que el AVE fundamentalmente transporta viajeros y básicamente va a ser un elemento de dinamización del turismo. Pues con más razón, cuando Murcia tiene una serie de potencialidades turísticas no plenamente desarrolladas tenga que acabar en Cartagena, que además de ser una ciudad portuaria tiene entidad suficiente en cuanto a población, 180.000 habitantes, más toda la comarca del Campo de Cartagena, que superará los 250.000 habitantes, y además será el destino turístico de

la Costa Cálida, que, como digo, es uno de los destinos fundamentales y de los fines principales que persigue el AVE.

Por tanto, no tenemos ninguna duda de que el Gobierno regional apuesta decididamente, y nosotros estamos en ello comprometidos también, para que incluya en su trayecto a Cartagena.

Hemos dicho que las alegaciones que se han hecho han sido técnicas, al estudio informativo que el Ministerio de Fomento ha hecho a esos trazados, y esas alegaciones técnicas están muy bien documentadas y están razonadas, razonadas y documentadas. Por tanto, a nosotros sí nos parece que se han hecho. Posiblemente compartamos una cierta ligereza, un cierto olvido en algunos temas de ese estudio informativo, que puede ser intencionado, como apuntan algunos, o puede ser realmente una carencia técnica que la empresa encargada, la consultora encargada de hacer ese estudio no...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Nogueroles, le ruego que concluya.

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Señor presidente, me centro en mi conclusión.

Posiblemente ese estudio adolezca, como ocurre con otros muchos, y que nosotros conocedores *in situ* de estos problemas los hemos detectado y se han puesto de manifiesto en esas alegaciones, de estudios en cuanto a tiempos, en cuanto a recorridos, en cuanto a captación de usuarios y, especialmente, un detalle muy importante que se ha puesto de manifiesto es la capacidad, la posible capacidad de la estación del Carmen, que nosotros pensamos, e igualmente creemos en los datos que ha dado el consejero que otra cosa es el voluntarismo que queramos ponerle, de que sea más o menos interesante o conveniente mantenerla o que desaparezca. Eso será un problema que tendrán que resolver a tres partes Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Murcia y, lógicamente también, Renfe, en cuanto a la estación del Carmen, pero sí que apostamos también por una moderna estación multimodal, que acoja en su seno a las vías AVE, a las vías de Euromed y a las vías convencionales, más los accesos de transporte terrestre. Debe de estar paralela a las grandes vías de comunicación, autovías en este caso, y que no debe interferir los tramos urbanos ni servir de barrera para la expansión urbana de una gran urbe como es Murcia. En este caso la ubicación nos parece acertada, y por tanto alabamos y reconocemos esa alegación, que ha sido muy bien documentada por parte de la Consejería.

Por tanto, a nosotros, señor consejero, nos bastan, nos satisfacen las explicaciones, las alegaciones que usted ha

explicado y le vamos a dar nuestro apoyo, porque sencillamente creemos en la labor que paso a paso se ha demostrado efectiva y positiva.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.

Para el turno de dúplica, tiene la palabra el señor consejero.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Mire usted, señor Dólera, para empezar por una broma, ha hecho usted mención a la "encuesta del López o el imbécil de Martínez". Usted, que es un hombre que siempre está preocupado por las clases más desfavorecidas, seguro que hubiera elegido al imbécil de Martínez. En fin, fuera bromas...

Mire usted, voy a intentar ser muy rápido. Si yo hablo de historia es porque usted ha hablado de historia. Usted fue el primero que trajo a colación que si no se había hecho nada, que si no sé qué, no sé cuánto. Hombre, todos los estudios que se han hecho que han sido pagados por esta Comunidad Autónoma para traer... el que esté ahora mismo el embalse de Camarillas, el que se hayan hecho obras para la variante de Chinchilla y otras obras en la línea, que he mejorado, el que se haya mejorado el material móvil, el que haya supuesto eso que ha habido una mayor ocupación, pues quiere decir que sí que nos hemos movido en ese sentido y sí se han hecho cosas, y si he tenido que hacer historia es porque usted ha traído la historia a colación. No me gusta hacer historia, me gusta hablar de futuro cuando hablo de estas cosas. Normalmente en mis primeras intervenciones nunca hablo de historia, ahora, si me fuerzan ustedes en sus réplicas a contestar, pues me veo obligado a contestarles en función de lo que ustedes preguntan o demandan.

Me alegro que me haya aclarado. Ya le decía que creía que estaba claro, pero, vamos, que podía mantenerse esa duda. Usted habla de mayor énfasis en las estaciones, ahora le contestaré, usted había hecho más énfasis en la línea convencional.

Mire usted, evidentemente no son cortinas de humo, ha llegado a decir que no quiere pensar que estamos lanzando el AVE como una cortina para apagar, y que al final no va a venir ni el AVE ni el convencional. No, van a venir los dos, y así está contemplado en los estudios informativos. ¿Por dónde? Ya hablaremos, pero, vamos, van a venir los dos, va a llegar el AVE y se va a hacer las reformas en la línea convencional, y si no se ha sacado

todavía a concurso las obras de la variante de Camarillas, que es el primer paso para la modernización y para el acercamiento de Murcia con Madrid y una mejora de tiempos tremenda para el tren convencional, pues es por las razones que le acabo de decir. O sea, se puede aprovechar, puesto que el trazado está estudiado para que permita también los 350, me refiero en cuanto a cotoides, en cuanto a curvas, en cuanto a trazado, en cuanto a viaductos, etcétera, etcétera. O sea, es viable que el mismo trazado que está estudiado y que está ya en posesión del Ministerio, que está sometido a exposición pública, pueda ser utilizado, ese mismo trazado, que prácticamente es el mismo que han presentado ellos en la memoria informativa en el trazado directo.

Entonces, en función de esto habrá que tomar la decisión de si son dos vías, si son tres vías, si son cuatro vías; si se va a hacer en fase o si se va a hacer directo; si primero se va a hacer el AVE y después una vía o tal. Todas esas cosas son las que quedan todavía un poco en el aire, pero, vamos, evidentemente van las dos, por las dos cosas estamos apostando y no vamos a admitir una sin la otra, porque, efectivamente, como usted acaba de decir, el tema de los transportes de mercancías, sobre todo de mercancías peligrosas, es importante que vaya por sitios no habitados, es importante que vaya por el camino más corto posible, porque también eso repercute fundamentalmente en el coste de ese transporte de mercancías.

Yo no sé por qué dice que vamos derrotados, que vamos humillados. Mire usted, le voy a decir una cosa muy clara, yo ya he dicho que es que he pretendido presentar un resumen para centrar un poco las ideas de dónde estaban las alegaciones. Esto se lo voy a hacer llegar a ustedes, pero le puedo decir que aparte de cinco planos tiene veintitrés páginas, de las cuales a la estación de Murcia se le dedican cuatro, las otras diecinueve son del trazado. Luego no es que hayamos hecho mayor énfasis, a lo mejor a usted le ha parecido que mi exposición he hecho mayor énfasis en el traslado de la estación de Murcia. No es que haya hecho mayor énfasis, yo conozco las alegaciones de la CROEM, conozco las alegaciones de la Cámara de Comercio, las de los ingenieros de caminos. ¿Usted se cree que yo voy a presentar alegaciones a que vaya a la estación del Norte si no tuviera estudios previos también? Usted se cree que es que yo me tiro así, sin paracaídas, a decir "a mí no me gusta en El Carmen, hombre, la voy a poner en el Norte porque se me ha antojado, porque los ingenieros de caminos... ¡jéssos son unos indocumentados!". No, hombre, no, por Dios, yo tengo mis estudios previos también, tengo hechos estudios de trazado precisamente previendo que pudiera venir por el Norte, paralelo a la estación del Carmen y paralelo a la ronda Oeste y a la autovía. Hemos hecho estudios pensando en el soterramiento o la variante de Alcantarilla, hemos hecho

estudios para ver si viniendo por la zona norte podría venir por encima de El Reguerón, para evitar Alquerías y toda esa zona y las entradas a Murcia. Hemos hecho estudios precisamente de todo lo que atraviesa Murcia. En estos planos... yo les he entregado uno, ése está desglosado en planos de más esto, ¿o es que se cree usted que estos planos han salido así de la noche a la mañana, sin estudios previos? ¿Éstos han nacido solos? ¿El plano que yo le acabo de dar a ustedes, que se desglosa, como ustedes han visto ahí, en otros cinco planitos a otra mayor escala, han nacido solos? Hombre, no me insulte usted, en ese sentido. No crea que yo es que hago las cosas así por las buenas. Esto ha motivado mucho tiempo de estudio, años, llevamos dos años estudiando todos los accesos a Murcia y todos los posibles accesos a Murcia (para dos vías, para cuatro vías, para ferrocarril, para convencional, para el AVE...), todas las cuestiones, todas las posibilidades, todas esas historias. Se han estudiado, y, en función de eso, hacemos las alegaciones.

Los ingenieros de caminos yo no sé si lo han estudiado simplemente en función de los estudios informativos o han hecho estudios adicionales, no me dicen en la memoria que lo hayan hecho. La CROEM me consta que no los ha hecho, no sé si se han fiado de lo que han dicho los ingenieros de caminos o de un estudio técnico entre ellos. Yo le digo que he hecho estudios, que he hecho planos, que hemos estudiado esto a fondo desde la Consejería, y que a la hora de presentar las alegaciones las presentamos con una base, que se puede incluso mandar más documentación si nos la piden el día de mañana.

Y me insta a mantener una posición firme. Mire usted, la posición firme de defensa del ferrocarril en esta Consejería está desde el primer día. Soy un convencido, me lo habrán ustedes oído varias veces, y también el propio presidente, que es el transporte del futuro con Europa, tanto para pasajeros como para mercancías, como para muchas cosas, como para muchas cosas. Creo que es el transporte del futuro, y más ahora que permite, en algunos tramos, hasta 300-400 kilómetros/hora, que compite hasta con el avión, perfectamente, en igualdad de condiciones de tiempos, mejores prestaciones y con mayor acercamiento a las ciudades, y por supuesto en el puerta a puerta mucho más.

Entonces, estoy convencido, y si ahora mismo estamos hablando de AVE por un lado, AVE por otro, estación en un sitio, estación en otro, es precisamente porque desde el primer momento hemos apostado claramente por el ferrocarril y estamos luchando y trabajando por el ferrocarril en este Gobierno regional desde hace cinco años.

Señor Martínez Cerón, pero por qué dice usted que me he dado por vencido. Debía usted de aclarar esto. Mire usted, mucho más rotundo que en las tres hojas que

me ha dado usted somos nosotros en nuestras alegaciones, en la denuncia de que, efectivamente, los estudios no son equiparables el que hacen por un lado al que hacen por otro; el que se trata de una forma despreciativa, por llamarlo de alguna manera, a los trazados que más nos interesan a los murcianos. Somos mucho más rotundos que usted, muchísimo más rotundos que usted. Entonces, yo no tengo inconveniente, y además se lo voy a decir, mañana mismo... y usted me insta al consenso, yo le voy a decir por qué, yo no admito esto como consenso. Por cierto, yo mañana esto lo voy a remitir, me agradecería que no solamente figurara la Asamblea Regional de Murcia, grupo parlamentario Popular, sino que esto, que se lo voy a mandar mañana mismo al Ministerio con otro incremento o añadido o adenda a lo que ya hemos presentado, pues que por lo menos fuera firmado también por ustedes.

¿Por qué no puedo llegar al consenso? Pues entre otras cosas, porque, de verdad, ahora mismo estoy interior y completamente convencido que la solución de El Carmen, salvo que me demuestren lo contrario, no es viable, estoy convencido, salvo que me demuestren lo contrario, y como estoy convencido, y es una de las cosas que usted dice... Pero por lo demás... Dice: "en conclusión, acceso a Murcia directo". De acuerdo. "Irrenunciable la prolongación del trazado hasta Cartagena y Lorca". De acuerdo, y así lo hacemos expresar en nuestras alegaciones. "Inicio y ejecución de las obras de forma simultánea en el resto de tramos...". De acuerdo. Bueno, la programación empezará por un tramo o empezará por otro, pero, vamos, que se contemple todo el proyecto como un conjunto común, como una sola cosa.

Eso es rendirse. Pero qué tonterías dice usted, por Dios, qué tonterías dice usted: eso es rendirse, eso es rendirse. Yo le estoy diciendo que en una de las alegaciones decimos que debe de empezar por el tramo Novelda-Elche, porque es el que está en peores condiciones, pero eso no quiere decir... Cuando usted hace una programación de una obra, oiga, mire usted... Ése es uno de los grandes problemas precisamente que hemos atravesado. No me gusta hablar de historia, pero le voy a hablar de historia también otra vez, me veo obligado. Hicieron una autovía maravillosa desde Archena hasta Cartagena, pero, hijo mío, pasábamos Archena y nos encontrábamos con un camino de cabras.

Es que ha dado la casualidad que para llegar a Cartagena o para llegar a Murcia hay que pasar primero por Albacete, mal que nos pese, porque venimos desde Madrid, o hay que pasar por Valencia, si venimos por el Arco Mediterráneo. Entonces, a mí no me sirve que me hagan un Murcia-Cartagena fabuloso..., bueno, me vale para cercanías, pero nada más, pero que me dejen ahí parado, y que me quede en la estación de Murcia y diga: bueno, y ahora cómo sigo para arriba, si no tengo las vías. Entonces, la programación de una obra de esa magnitud tendrá que ser...

Lo que sí le puedo asegurar es que vamos a insistir y vamos a luchar y vamos a pelear y vamos a estar encima de ellos para que no de contrate la de Valencia, y Murcia se contrate cuatro años después, eso sí que no lo vamos a admitir. Pero, vamos, que la programación, que primero empiecen, por ejemplo, si se hace por el directo, entre contratar la variante de Camarillas antes de contratar la Murcia-Cartagena, pues a lo mejor entra dentro de la lógica. Entonces, no me diga usted: "ya se ha vencido". No, hombre, no, por Dios. No mire usted como los burros cuando les ponen las aguaderas, que solamente miran en una dirección, mire usted todo el conjunto del programa y el proyecto.

Y ya, claro, en el siguiente párrafo no concuerdo por lo que le acabo de decir. Yo no sé si los estudios informativos estos que han salido, y que se van a contratar y que se ahondará más en la imbricación de la estación y los posibles accesos a Lorca y Cartagena, si me llevarán otra cosa. Pero desde luego, ahora mismo, hoy por hoy, hay razones de peso, basadas en estudios hechos, que me demuestran la inviabilidad.

Yo no tengo nada más que decirle. Esto mañana mismo se lo haré llegar.

Señor Martínez Cerón, mientras que usted ha hablado, desde luego yo nunca le he interrumpido para nada, nunca, ni aquí ni en el Pleno, usted está muy acostumbrado a hacerlo, quizá por eso es por lo que le han chistado.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Bustillo.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.





**ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA**  
**SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES**

\* \* \*

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

---

**Edita: Servicio de Biblioteca, Archivo, Documentación y Publicaciones de la Asamblea Regional de Murcia**  
**Imprime: Asamblea Regional de Murcia. Dep. Legal MU - 1672 - 1995 ISSN 1135 - 7967**