



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA SECTORIAL

Año 2000

V Legislatura

Número 18

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 11 DE OCTUBRE DE 2000

ORDEN DEL DÍA

- I. Declaración de repulsa por el asesinato del fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, don Luis Portero García.
 - II. Moción 72, sobre construcción de una autovía en la N-332, formulada por don Diego José Martínez Cerrón, del grupo parlamentario Socialista.
 - III. Moción 107, sobre adjudicación y licitación urgente de la obra de la carretera MU-620, formulada por don Francisco Fernández Lidón, del grupo parlamentario Socialista.
 - IV. Moción 110, sobre actuaciones de la Administración regional ante las fugas de compuestos químicos sucedidas en la factoría de la empresa Química del Estroncio, formulada por don Joaquín Dólera López, del grupo parlamentario Mixto.
 - V. Moción 111, sobre ensanche y adecuación de la carretera de Jumilla hasta el término municipal de Ontur (Albacete), formulada por don Francisco Abellán Martínez, del grupo parlamentario Socialista.
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas y 17 minutos.

I. Declaración de repulsa por el asesinato del fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, don Luis Portero García.

El señor Mateo Asensio, presidente de la Comisión, lee la declaración..... 385

II. Moción 72, sobre construcción de una autovía en la N-332.

El señor Martínez Cerón, del G.P. Socialista, defiende la moción..... 385

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Dólera López, del G.P. Mixto..... 387

El señor Blaya Blaya, del G.P. Popular 388

El señor Martínez Cerón interviene de nuevo..... 390

Se somete a votación la Moción 72 391

El señor Blaya Blaya interviene en el turno de explicación de voto..... 391

III. Moción 107, sobre adjudicación y licitación urgente de la obra de la carretera MU-620.

El señor Fernández Lidón, del G.P. Socialista, defiende la moción..... 391

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Dólera López, del G.P. Mixto..... 392

El señor Nogueroles Pérez, del G.P. Popular..... 393

El señor Fernández Lidón interviene de nuevo..... 394

Se somete a votación la Moción 107 395

El señor Nogueroles Pérez interviene en el turno de explicación de voto..... 395

IV. Moción 110, sobre actuaciones de la Administración regional ante las fugas de compuestos químicos sucedidas en la factoría de la empresa Química del Estroncio.

El señor Dólera López, del G.P. Mixto, defiende la moción 396

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Trujillo Hernández, del G.P. Socialista 397

El señor Jiménez Torres, del G.P. Popular 398

El señor Dólera López interviene de nuevo 399

Se somete a votación la Moción 110 400

V. Moción 111, sobre ensanche y adecuación de la carretera de Jumilla hasta el término municipal de Ontur (Albacete).

El señor Abellán Martínez, del G.P. Socialista, defiende la moción..... 401

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Dólera López, del G.P. Mixto..... 401

El señor Pacheco Atienza, del G.P. Popular 402

El señor Abellán Martínez interviene de nuevo..... 403

Se somete a votación la Moción 111 404

Se levanta la sesión a las 13 horas y 20 minutos.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Comienza la sesión.

Señorías, la Presidencia propone la lectura de un breve manifiesto como **repulsa del último atentado**, acaecido en Granada:

"En nombre de todos y cada uno de los diputados que forman la Comisión de Política Sectorial, manifiesto nuestra total repulsa por el salvaje asesinato del fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, muerto a tiros por unos terroristas etarras.

Con esta manifestación queremos reafirmarnos en los valores fundamentales de nuestro sistema democrático y del Estado de Derecho, donde no tienen cabida actos terroristas de naturaleza alguna, al tiempo que nos solidarizamos con todos los miembros de la Fiscalía y la Judicatura en toda España, que están siendo amenazados por la banda terrorista ETA".

Primer punto del orden del día: aprobación del acta de la sesión anterior. Sí, la Presidencia entiende que el manifiesto queda aprobado por unanimidad. ¿Se aprueba el acta de la sesión anterior? Queda aprobada.

Segundo punto del orden del día: debate y votación de la **Moción sobre construcción de una autovía en la N-332**, formulada por don Diego José Martínez Cerón, del grupo parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Martínez Cerón.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Gracias, señor presidente.

Señorías:

El objeto de esta moción, como bien dice en su parte resolutive, es instar al Gobierno de la Región de Murcia, al Consejo de Gobierno, para que firme un convenio en este caso con el Ministerio de Fomento y con la Junta de Andalucía en aras a realizar y financiar la construcción de la carretera, de la autovía Cartagena-Vera sin peaje, de manera que se favorezca la vertebración territorial y el desarrollo económico y social, sin obstáculos ni limitaciones financieras.

En definitiva, señorías, y quiero apelar desde el primer momento de mi intervención al grupo mayoritario, al grupo Popular, sólo estamos pidiendo el grupo Socialista que el Partido Popular cumpla el compromiso electoral que adquirió en las pasadas elecciones en su página 105, creo recordar, y es el de que se construya una autovía entre Cartagena y Vera, un compromiso que fue refrendado por la mayoría de los ciudadanos o un programa electoral que fue refrendado por la mayoría de los ciudadanos de esta región, y un compromiso con el que el Partido Socialista también se presentó a las pasadas elecciones. En consecuencia, creo que estamos hablando de un tema en el que estamos fundamentalmente

y desde el origen de acuerdo.

Sus señorías saben que la Región de Murcia se encuentra en términos de renta por habitante aproximadamente veinte puntos por debajo de la media europea y que el nivel de infraestructuras todavía no alcanza el 75% del nivel medio de infraestructuras, y eso a pesar de los avances que yo creo que se han producido en los últimos años. En este sentido, especialmente las infraestructuras de transporte contribuyen a un desarrollo equilibrado de las regiones y de las ciudades, produce una integración de las comarcas más alejadas de los ejes de desarrollo de las regiones y, sobre todo, son, como decía al principio, un elemento importante de vertebración y equiparación de los ciudadanos.

En una zona como la que se pretende o queremos que se construya la autovía Cartagena-Vera, que consiste en mejorar la actual N-332, que reúne esas condiciones que yo le decía: está alejada de los ejes de comunicación, está en la Región de Murcia y, en consecuencia, los niveles de renta y de infraestructura están en las condiciones que yo les explicaba anteriormente, consideramos que el esfuerzo del Gobierno, el esfuerzo del Gobierno regional y del Gobierno del Estado debe pasar por construir una infraestructura que mejore, lógicamente, la accesibilidad de la zona, pero -y esto quiero recalcarlo, señorías- en condiciones de igualdad con el resto de territorio del Estado.

¿Qué significa para nosotros condiciones de igualdad? Significa que los ciudadanos que accedan a esa carretera no tengan que pagar por el uso de la misma; significa que el esfuerzo solidario que hay que hacer con una región como Murcia se haga desde los Presupuestos Generales del Estado, compensando esos niveles o ese déficit de rentas y de infraestructuras con el esfuerzo presupuestario desde el Gobierno de la nación. En caso contrario, a nuestro juicio, supondría una situación de discriminación de Murcia, de los murcianos, con respecto a otros territorios, y, vuelvo a insistir, y eso en las condiciones de renta y de infraestructuras con que nos encontramos.

Siempre hemos pensado que dejar de ser Objetivo 1 de la Unión Europea es uno de los retos. Eso significará, sin duda ninguna, que habremos alcanzado un nivel de infraestructuras, un nivel de renta adecuado al resto de territorios de la Unión Europea; eso significará que los murcianos hemos alcanzado ese nivel y que estamos en disposición de ser solidarios con otros territorios. Pero precisamente nuestra situación de ser Objetivo 1 yo creo que debe ser vista y primada desde el Gobierno con unos ojos distintos a los que, a nuestro juicio, en estos momentos se está queriendo hacer ver. Yo creo que el reequilibrio territorial debe llevar al Gobierno a hacer en sus presupuestos un esfuerzo de redistribución de la riqueza, y en ese sentido entendemos que la construcción de una autovía es fundamental.

Algunas razones, y esto lo digo porque como el Gobierno ha apostado, ha anunciado y ha publicado ya, y está en exposición al público, la contratación del proyecto para la construcción de una autopista de peaje, nosotros entendemos que esa situación, como digo, producirá una discriminación en los ciudadanos de esa zona.

A nuestro juicio, hay razones contundentes para apostar por la construcción de una autovía libre de peaje:

En primer lugar, el menor costo ambiental que supone la construcción de la autovía. Saben ustedes, señorías, que la construcción de la autopista supone además la obligación, además de pagar por pasar, de tener que adecuar una vía alternativa que no suponga ningún coste para los ciudadanos, con lo cual estaríamos incidiendo negativamente en una zona como la que tiene que discurrir entre Cartagena y Vera, una zona litoral yo creo que de amplio valor paisajístico y amplio valor ambiental, estaríamos incidiendo negativamente. Luego la construcción de la autovía por la que no hay que pagar y que no obligaría a hacer una vía alternativa supondría, sin duda ninguna, un menor costo ambiental. En ese sentido, puesto que hay una transacción propuesta por el grupo Mixto en esta dirección, obviamente la transacción es asumible perfectamente porque, como digo, la primera razón para el Partido Socialista de construir una autovía en vez de una autopista es el menor costo ambiental que supone.

Evidentemente, después de esto hay un menor costo económico, tanto en la construcción como después en el uso o en la obligación que los usuarios tienen para poder circular por esa autovía, y porque a nadie se le escapa que entendemos todos que si se hace la autopista habrá que hacer la vía alternativa, con lo cual se suman dos cantidades, cuando con una sola, a nuestro juicio, sería posible solucionar el problema de accesibilidad en esa zona y de conexión con el resto de los territorios.

Porque, a nuestro juicio, contribuye más y mejor a vertebrar y equilibrar el territorio en una zona, como digo, señorías, que todavía necesita de fuertes inversiones públicas para alcanzar el nivel de infraestructuras y servicios equiparable a la media europea.

Porque, como digo y reitero, no hay que pagar peaje. Porque la construcción de la autovía no supondrá el encarecimiento del transporte de mercancías por carretera de los productos agrícolas de la zona y podrán salir en buenas condiciones, que si se les obliga a pasar por una carretera convencional. La autopista les obligaría a pagar, a incrementar los costes de transporte de los productos agrícolas de la zona, por cierto, una zona con una riqueza agrícola extraordinaria.

También porque apostamos por el derecho de los ciudadanos y de los habitantes de la zona a no ser discriminados en las comunicaciones, a no tener que pagar por utilizar esa infraestructura cuando en otras zonas no es así.

Apostamos, en definitiva, por una autovía porque el

Partido Socialista apuesta por un modelo de infraestructuras territoriales gestionado desde el Estado, sobre todo de las infraestructuras públicas y necesarias, y que contribuyen a la cohesión social y a la cohesión territorial de nuestros ciudadanos, que en definitiva es contribuir a la igualdad.

Y, obviamente, tenemos que rechazar (y así lo hacemos y lo hemos manifestado públicamente) el objetivo propuesto por el Partido Popular de construir una autopista. El modelo que se propone de que los servicios públicos se conviertan al fin y al cabo en negocio y se pongan en manos privadas, a la Región de Murcia en la situación actual que tiene le perjudica. Es ya lamentable que en esto también, si queremos equiparnos a la media europea, si queremos equiparnos al nivel de renta o de infraestructuras de otras regiones de España y de Europa, los murcianos tenemos que poner dinero de nuestro bolsillo, tenemos que hacer un sobreesfuerzo.

Les voy a poner dos ejemplos o algún ejemplo más, que yo creo que son palmarios y que son muy ilustrativos: en Murcia, si queremos un aeropuerto se nos condena a que lo paguemos nosotros o a que busquemos quien lo haga, pero tengamos que hacer nosotros ese esfuerzo; si queremos autovía, si queremos buenas carreteras de la Red Nacional de Carreteras de gran capacidad, resulta que tienen que ser con peaje. Y parece ilógico que en una región como la nuestra, Objetivo 1 de la Unión Europea y, no lo voy a repetir, ya lo he dicho antes, en una situación de déficit estructurales importante, seamos nosotros los que tengamos que hacer un doble esfuerzo, cuando a nuestro juicio ese esfuerzo debiera venir de la solidaridad, en este caso del Gobierno de España, del Gobierno del Estado español.

Por otro lado, señorías, también creo que sólo estamos pidiendo, como decía antes, al Partido Popular que cumpla su programa electoral, es decir, no estamos yendo más allá, y le estamos pidiendo al Partido Popular que cumpla el Plan Estratégico 2000-2006, en el que dice que se construirá una autovía Cartagena-Águilas-límite con la provincia de Almería, con un presupuesto, un importe de 20.500 millones de pesetas. Saben ustedes que el Plan Estratégico tiene fondos europeos; caso de no hacerlo, para esa partida perderíamos esos 20.500 millones de pesetas.

Le estamos pidiendo al Partido Popular, además de que cumpla su programa electoral y el Plan Estratégico, que cumpla el Plan de Reactivación Económica de la Región de Murcia, el Plan de Reactivación Adaptado, en el cual ya se preveía, en un principio, como paso inicial, la transformación en vía rápida y su posterior transformación en autovía por importe de 4.500 millones de pesetas.

En definitiva, señorías, estamos pidiendo que se haga justicia con un territorio como el que hemos descrito. Estamos pidiendo que se cumplan los compromisos adquiridos, avalados y refrendados por los

ciudadanos, y en definitiva estamos pidiendo que se haga una autovía en esa zona y que se cumpla el compromiso que el Gobierno tiene con los ciudadanos de esta región.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez Cerón.

Turno general de intervenciones. Señor Dólera, tiene la palabra.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Una vez más, una Comisión de Política Sectorial -y quiero hacer esta observación previa- donde vienen tres carreteras de cuatro mociones, y el programa de actuaciones en carreteras prometido, pero no aparece. Estamos a finales del año 2000. Desde el 1 de enero de este año tendríamos que tener un plan en carreteras. Esto no puede seguir así. Vuelvo a llamar la atención al grupo mayoritario y, por ende, al Gobierno de la región, para que de una vez por todas podamos conocer y tener ese programa de actuación en carreteras.

Sentado el precedente, yo creo que con la autopista de peaje Cartagena-Vera que se plantea por el Partido Popular se intenta dar gato por liebre a los ciudadanos y ciudadanas de esta región y de esta comarca. Se intenta que costeen los ciudadanos como usuarios aquello que ya pagan anteriormente como contribuyentes, dentro de unas políticas del Partido Popular que, como ya ha dejado apuntado el ponente de esta iniciativa, pretenden facilitar el negocio privado a costa de los bolsillos de los ciudadanos. Se ha redescubierto el negocio de lo público, aunque ello imposibilite objetivos de cohesión territorial y social.

Efectivamente, coincidimos en que es una necesidad hoy vertebrar, a través de una adecuada red viaria, la zona sur de la región costera con la zona oriental de Almería, como también compartimos que ello, bien hecho, servirá para reequilibrar la renta de los municipios y también las infraestructuras de los municipios y comarcas, que están muy por debajo, no solamente de la media europea, sino también de la media nacional.

Además, para nosotros es estratégico, puesto que sería dar continuidad a la red viaria que transcurre en paralelo al mar Mediterráneo, y, en ese sentido, todavía acaba en Alicante con esa autovía Cartagena-Alicante o Alicante-Cartagena, mejor dicho autopista, que tendrá el consiguiente efecto barrera debido al peaje.

Pero es que, además, esto efectivamente es un compromiso. El Plan de Reactivación Económica Adaptado ya incluía partidas destinadas a esto; el Plan Especial de Desarrollo para Cartagena también, y estos instrumentos han finalizado su vigencia. Pues bien, la renovación de la letra de cambio tras su vencimiento e impago, en el Plan

Estratégico 2000-2006 tampoco encuentra su correlato con las políticas de un Gobierno que por lo visto está dispuesto a cambiar lo acordado con los agentes económicos y sociales en condiciones más onerosas para la Región de Murcia y para sus ciudadanas y ciudadanos, siempre que le parezca bien, siempre que lo estime oportuno, y aunque ello comporte perder fondos europeos, no importa, las grandes compañías constructoras van a ganar y mucho. Y cuando se prioriza el interés de los particulares sobre el interés general de los ciudadanos y ciudadanas, estamos ante netas políticas de derechas, estamos ante netas políticas conservadoras.

En este sentido, yo creo que hoy por hoy nadie discute que circular por la N-332 es una auténtica aventura. Quizás, el rally que antes era París-Dakar, que ahora es Granada-Dakar, pudiera salir desde Cartagena en uno de estos próximos años, porque añadiría emoción y aventura a lo que es una competición que se caracteriza precisamente por ese riesgo y por esa aventura. El mal estado de la carretera la hace peligrosísima en muchos de sus tramos.

Desde Izquierda Unida hemos venido planteando el arreglo por tramos y también la mejora de esta carretera en gran parte de su trazado, hasta ahora sin éxito. Claro, nos puede usted decir: esto está resuelto, y está resuelto con la autovía de peaje; pero es que la autovía de peaje tiene dos efectos negativos: por una parte, oscurece parte del objetivo de cohesión territorial y social, toda vez que obliga a destinar parte de la renta de los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia a poder pasar por aquí; pero es que, en segundo lugar, actúa como efecto barrera, que puede ser muy importante para poblaciones costeras como Águilas o Mazarrón en el itinerario por la costa, y, por tanto, también oscurece otro de los objetivos, y es facilitar el acceso de visitantes, de turistas, facilitar por tanto el desarrollo del sector turístico.

Y, efectivamente, como bien decía el señor Martínez Cerón, el tercer efecto importante es, precisamente, el que en lugar de minimizarse, se maximizan los impactos ambientales que pueda tener esta nueva autovía, puesto que por el principio de libre circulación, necesariamente tendría que construirse, al ser de peaje, un itinerario alternativo, o dejar como alternativo el actual itinerario, lo que conllevaría también un arreglo de ese actual itinerario, que costaría también un dinero a los ciudadanos y ciudadanas.

Por tanto, vamos a apoyar, y vamos a apoyarla con toda la convicción, la iniciativa que presenta hoy el señor Martínez Cerón. Lo único es una matización, que ya se ha anticipado el ponente a plantear su respuesta y que agradecemos que haya sido positiva a la transacción, que es precisamente el debate que hay sobre este asunto, y por el que se han preocupado muchos movimientos ecologistas y medioambientalistas: esta zona es muy sensible, es una zona litoral, es una zona en algunas partes de alta sensibilidad y de gran valor ecológico, ambiental y

paisajístico, y por tanto lo que se pide desde Izquierda Unida a través de la transacción, que paso al presidente y a los grupos parlamentarios, es que en todo caso se garantice que el trazado y las condiciones de la autovía respeten los valores ambientales y paisajísticos de la zona. Con esta transacción nosotros apoyaríamos la iniciativa del Partido Socialista.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

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

SR. BLAYA BLAYA:

Gracias, señor presidente.

Señorías, buenos días a todos.

En primer lugar, tengo que manifestar mi desconcierto, al dar lectura a la moción que nos presenta el grupo parlamentario Socialista sobre la carretera N-332, porque parece ser que no se vive en nuestra región y no se conoce la realidad de un país llamado España.

Sinceramente, pienso que el Partido Socialista se quedó estancado en 1995 y su mentalidad no ha progresado con los tiempos, y se empeña en ir contracorriente y en contradecir las voluntades de los ciudadanos, haciendo unas afirmaciones que consideramos que están desfasadas, fuera de lugar y que faltan a la realidad.

El tiempo que tenemos para el debate de esta moción nos impide contestar a todas las afirmaciones, pero sí que tenemos que pronunciarnos con respecto a algunas alusiones, aunque sea en un espacio de tiempo muy breve.

Concretamente, en un párrafo de la exposición de motivos de la moción dice textualmente: "atenta contra los principios de solidaridad e igualdad de los ciudadanos, y contribuye a profundizar aún más en la política discriminatoria que el señor Aznar encabeza".

Señorías, quizás para el grupo Socialista no es solidaridad que dos millones más de españoles vayan cada día al trabajo; o que sea una política discriminatoria que se haya garantizado por ley el futuro de las pensiones, y que se haya incrementado el gasto en sanidad, educación, empleo o infraestructuras; o quizás, para el Partido Socialista no es igualdad que se haya conseguido una sociedad más justa y solidaria, bajando los impuestos a los que más lo necesitan.

En otro de los párrafos, el grupo parlamentario Socialista dice: "...dada la errática, insolidaria e inconsistente política del Gobierno del Partido Popular en lo referente a política de infraestructuras". Quizás para el Partido Socialista es política insolidaria construir la autovía del Noroeste, la del Mar Menor, o terminar la Lorca-Águilas. Para el grupo Socialista quizás sea una

política errática que se haya podido adelantar, en al menos diez años, la autovía Murcia-Albacete, o que se construya la autovía El Palmar-Alcantarilla, o la autopista Alicante-Cartagena. Y para el grupo Socialista parece ser que también es una política inconsistente que el AVE pueda llegar a Murcia, que se amplíe el puerto de Cartagena o que se potencie el aeropuerto de San Javier.

En definitiva, señor presidente, estos son los pensamientos del grupo parlamentario Socialista...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Perdón, señor Blaya.

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

SR. BLAYA BLAYA:

Como decía, señor presidente, estos son los pensamientos del grupo Socialista que, como se demuestra una vez más y siguen reafirmandose, vive aislado de la sociedad. Y porque está aislado de la sociedad, nos presenta una moción para que no se construya la autopista Cartagena-Vera, pero es que, además, no quiere que se invierta en mejorar el firme y el trazado de la carretera N-332; y como es realidad, y así lo expone claramente en su moción, hay que decirlo bien claro: el Partido Socialista no quiere que se construya la autovía Cartagena-Vera, y tampoco quiere que tengamos la carretera N-332 desde Águilas hasta Cartagena en unas condiciones dignas de circulación, que, como ha dicho el portavoz del grupo Mixto, está en una situación bastante deteriorada.

Pero estas afirmaciones no es cosa que se invente este diputado, señorías. Como creo que es de todos reconocido, el único tramo de toda la red nacional de carreteras -¡fíjense bien!- de todo el Estado español, el único tramo de carretera nacional que es propiedad de una Comunidad Autónoma es la carretera desde Águilas a Mazarrón. Éste es el gran regalo que nos hicieron a los murcianos los gobiernos socialistas. Pero es que, además, se recibió en mal estado de trazado y conservación, y por supuesto sin dotación presupuestaria para repararlo.

Y digo que el Partido Socialista no quiere que se construya la autopista Cartagena-Vera, ni tampoco actuar en la Cartagena-Águilas, en la N-332, porque durante toda su etapa de gobierno no fueron capaces de hacer actuaciones en esta carretera, ni de transformarla en autovía, ni en autopista, ni en nada; por eso dejaron a esta zona como está, y esto no son palabras mías, sino que el propio director general de Carreteras de la época socialista, en los últimos meses ya de mandato, decía: "Descarto la autovía entre Águilas y Cartagena"; son palabras textuales del director general de Carreteras.

Pero, además, el consejero del ramo en esa época, y hoy secretario general del Partido Socialista, decía: "La pretendida creación de una autovía con Vera se quedará sólo en una ancha carretera".

Por lo tanto, señorías, creo que queda claramente de manifiesto que el Partido Socialista en esa carretera no quiso actuar, no quiere una autovía.

Por lo tanto, es una consecuencia lógica; estamos hablando de autovía y estamos hablando de palabras textuales de los representantes del Partido Socialista, que no querían una autovía. Y eso ha impedido durante estos diecisiete años el desarrollo de una zona litoral tan importante como es Cartagena, Mazarrón, Lorca y Águilas. Pero es que lo que no fueron capaces de lograr, tampoco se quiere que se logre ahora, y esto es palpable, se nota, se siente y se sufre, como todos los murcianos hemos sufrido las consecuencias de interrumpir la autopista del Mediterráneo en Alicante, una autopista que, como todas sus señorías saben, se inicia en la frontera francesa y discurre por todo el Mediterráneo pegada a la costa, y que ha sido tan importante para las poblaciones vecinas de Alicante, o de Valencia, o de Barcelona, que han conseguido un gran desarrollo, y para nosotros, para la Región de Murcia, supuso un freno, se le puso una frontera al turismo de la región, cosa que ha acarreado sus consecuencias económicas, por supuesto.

Pero, afortunadamente para nuestro litoral murciano, el Partido Popular desbloqueó estas fronteras e inició la construcción de la autopista Cartagena-Alicante. Quizás para algunos esto no sean realidades, pero en próximos meses se podrá circular por esa carretera y todo el mundo podrá comprobar cómo se puede circular por esa carretera.

Y ahora se tiene la intención de continuar todo el corredor mediterráneo -que, como decía, viene desde la frontera- con la construcción de la autopista Cartagena-Vera, que no le costará un duro a los murcianos... sí, señorías, la construcción de la autopista no le costará ningún duro a los murcianos se empeñen en decir lo que quieran.

Y es que para el Partido Popular la zona costera entre Cartagena y el límite con la provincia de Almería es una zona a desarrollar en su aspecto turístico e industrial, y la actual carretera no contribuye a su desarrollo, y pretendemos dar un giro definitivo a la situación que están padeciendo estos municipios de Cartagena, Mazarrón, Lorca y Águilas.

Pero esto no es una idea aislada del Partido Popular. Señorías, todos los sectores implicados (empresarios, comerciantes, asociaciones, cámaras de comercio), todos consideran necesaria esta infraestructura. Les voy a indicar las declaraciones de algunos de ellos para que puedan tener constancia, aunque creo que de todos también son conocidas.

Por ejemplo, el presidente de la Cámara de Comercio de Cartagena califica de irrelevante el que se discuta

si la autopista de Cartagena a Vera se financia con el pago de peaje o no. A su juicio, lo importante es poder conectar Cartagena con Andalucía y disponer de una infraestructura que favorezca la llegada de turistas. Lamenta que esa obra no se construyera al mismo tiempo que se hicieron las autopistas de Valencia y Alicante, y dice que la proyectada autopista Cartagena-Vera es una infraestructura muy necesaria.

Otra de las afirmaciones del presidente del Consejo de las Cámaras de Comercio de la Región de Murcia dice: "La construcción de otra autopista pegada a la costa desde Alicante hasta Águilas, y su prolongación hasta la población almeriense de Vera, es irrenunciable. El corredor mediterráneo -siguen siendo palabras textuales- no se puede interrumpir en Alicante, debe seguir bordeando la costa para enlazar con Mazarrón y Águilas hasta Vera".

Como observarán sus señorías, esto no es una idea aislada del Partido Popular, sino que es una idea de todos los sectores. Se necesitan las infraestructuras, se necesita que se vaya desarrollando este litoral murciano con las infraestructuras que necesita, y el Partido Socialista se opone a ello con la construcción y la reparación de la carretera N-332, que no es hacer...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Blaya, le ruego que vaya concluyendo.

SR. BLAYA BLAYA:

Señor presidente, hago caso a las indicaciones de esa Presidencia y voy a terminar inmediatamente.

Decía que el Partido Socialista se opone también a que la carretera nacional 332 -que ya está construida, que no sería hacer una nueva carretera- se mejore y se considere en condiciones dignas de pasar por esa carretera.

Por lo tanto, como el grupo parlamentario Popular desea el progreso de los municipios de Cartagena, Mazarrón, Lorca y Águilas, se va a oponer a esta moción porque el grupo Popular quiere que se construya la autopista Cartagena-Vera para desarrollar todo el corredor mediterráneo de la A-7; porque quiere que se hagan fuertes inversiones en la carretera N-332 para tener una carretera digna y en perfectas condiciones, y en definitiva, señor presidente, el grupo parlamentario Popular quiere que desde Cartagena hasta Vera exista una autopista para desarrollar todo el potencial turístico e industrial, pero además queremos una carretera en buenas condiciones, la N-332, para que puedan transitar todos los ciudadanos que lo deseen y que no tengan que pagar peaje alguno.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Blaya.
Señor Martínez Cerón.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Señor presidente, señorías:

Yo agradezco al presidente la generosidad que ha tenido con usted, sobre todo para conocer bien, de primera mano, qué es lo que piensa el Partido Popular al respecto de este tema.

Señor Blaya, en primer lugar, vamos a centrar un poco este debate para que no haya lugar a dudas. La conclusión es: el Partido Popular se opone -porque va usted a votar en contra, según ha manifestado- a construir una autovía entre Cartagena y Vera. Eso es lo que estamos discutiendo, construir una autovía. Si usted quiere que hablemos de autopista, presente una moción y hablemos de autopista, pero la realidad hoy aquí es que no estamos hablando de eso que usted está diciendo, estamos hablando de una propuesta del grupo parlamentario Socialista de que entre Cartagena y Vera se construya una autovía, a lo que ustedes se niegan, se oponen, y ésa es la conclusión que hay que sacar de aquí esta mañana: ustedes se oponen a que se construya esa infraestructura para esa zona en términos de igualdad, o en los mejores términos de igualdad, y de vertebración territorial, sin coste para los usuarios de la zona y buscando la solidaridad y el reequilibrio territorial.

Contésteme usted a una pregunta, yo sé que no puede hacerlo, pero contéstensela ustedes: si no nos cuesta un duro la autopista que usted habla, si ustedes dicen que no nos cuesta un duro, ¿por qué la contabilizan ustedes en los Presupuestos Generales del Estado?, ¿o es que acaso circular por esa carretera no va a tener que salir del dinero de los bolsillos de quien más la usa, en este caso los ciudadanos de la zona, los ciudadanos de la Región de Murcia?, ¿o es que acaso construir una autopista, como usted está diciendo, no va a obligar a hacer una inversión complementaria en la mejora de la N-332?, ¿pues faltaría más, faltaría más que si se hace una autopista no se arreglara la N-332; señor Blaya!, ¿faltaría más!

Pero lo que el Partido Socialista está diciendo es que una autovía resuelve esos problemas de ese mayor costo que tiene hacer una autopista y una carretera; resuelve el problema de vertebración territorial; favorece, como le he dicho, el transporte de mercancías, puesto que no incrementa los costes del transporte de mercancías; y en definitiva tiene un menor costo ambiental en una zona extraordinariamente sensible.

Mire, los agentes sociales, ante nada o una autopista, ante esa situación, evidentemente; pero es que ustedes no manejan ni son capaces de proponer ninguna otra alternativa. ¿Sabe usted lo que pasa? Le he puesto el ejemplo del AVE o del aeropuerto, que están ustedes vendiendo nuestra región, y la están vendiendo a trozos,

la están vendiendo a trozos. Si queremos un aeropuerto, lo tendremos que pagar; si queremos carreteras de gran capacidad, las tendremos que pagar, y eso que ustedes en su programa electoral llevaban la construcción de una autovía, y eso que el PDR, el Plan Estratégico, llevaba la construcción de una autovía, y yo les pregunto una vez más, ¿qué ha pasado, qué va a pasar con esos 20.500 millones previstos en el Plan de Desarrollo para construir esa autovía?, ¿quién nos los va a arrebatar esta vez?, ¿se los va a llevar también Valencia?, ¿vamos a seguir siendo pedanía de Zaplana también en eso, como en el AVE?, ¿también en eso, señor Blaya?

Me pregunto por qué ustedes no cumplen sus propios compromisos, compromisos electorales, compromisos que están respaldados por la mayoría de los ciudadanos de esta región, y por qué no cumple.

Mire, ¿quiere usted que hablemos de declaraciones?, las declaraciones de su presidente: "El peaje se contempla como el último de los recursos dentro de que es irrenunciable la construcción de la autovía", Diario de Sesiones de esta Cámara de hace apenas unos meses.

Ustedes no han hecho ningún esfuerzo. Ese mal vendido trabajo, esfuerzo que hace el presidente del Gobierno, como cual Quijote defendiendo los intereses de Murcia, no es verdad, porque no se traduce en actuaciones más beneficiosas para la Región de Murcia.

Mire, al final esta región, esa zona se tendrá que tragar una autopista de peaje, y nos lo tendremos que tragar porque ustedes han sido incapaces, el Gobierno que ustedes sustentan ha sido incapaz de gestionar, de llegar a acuerdos con el Gobierno para que ese déficit de infraestructuras, ese diferencial de renta que tenemos con otros territorios españoles y europeos se acerque, y desde luego se acerque no con el sobre-esfuerzo que les he comentado antes, de los murcianos para acceder a ello, sino con la solidaridad de los Presupuestos Generales del Estado, que es de donde creo que se corrigen las desigualdades. Pero no es el caso de este Gobierno, no es el caso de este Gobierno regional, ni lo es tampoco del Gobierno de España, que sistemáticamente nos discrimina.

Me pregunto, señorías,...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, vaya concluyendo, por favor.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Termino inmediatamente, señor presidente.

...de qué sirven también, que ustedes hacen también gala de eso, de qué sirven los acuerdos con los agentes sociales respecto del Plan Estratégico, respecto del PDR o respecto de cualquier otro de los planes que ustedes han negociado con estos agentes sociales, ¿de

qué sirve eso?, si al final el esfuerzo se queda en la nada, si al final el esfuerzo se queda, como en este caso, en que tendremos que tragarnos una autopista de peaje porque sus señorías son incapaces de instar al Gobierno a que haga una autovía libre de peaje, una autovía que no condene a los ciudadanos de ese territorio a tener que pagar por tener una infraestructura como la tienen en el resto de ciudades y territorios de España, con el mismo rango o con el mismo nivel de población que esa zona.

A nuestro juicio, señorías, creo que ustedes se equivocan, que el grupo parlamentario Popular vuelve a darle un balón de oxígeno al Gobierno regional inmerecido. Y, desde luego, les pido por último que no se confundan, el Partido Socialista está a favor de que se construya una infraestructura de comunicaciones buena, pero desde luego preferimos que sea autovía antes que autopista. No quieren ustedes confundir demagógicamente, porque creo que al final los ciudadanos, que no son tontos, que nunca lo han sido, sabrán perfectamente entender la diferencia entre una cosa y la otra, y por más que ustedes quieran confundirles con sus declaraciones, estoy seguro que al final los ciudadanos sabrán dónde está la verdad y dónde está la razón.

Termino agradeciéndole a Izquierda Unida y recogiendo la sugerencia que nos realizaba en los términos en que nos hacía la transacción.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez Cerón.

Sepa su señoría que esta Presidencia hace es absolutamente rigurosa e imparcial en la aplicación del Reglamento de la Cámara, y que en absoluto trata de manera discriminatoria a ningún tipo de diputado, pertenezca al grupo que pertenezca. El señor Blaya se ha excedido en el uso de su tiempo en un 20% y su señoría se ha excedido en un 40%.

Se procede a la votación de la moción. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Queda rechazada la moción al haber obtenido 6 votos a favor y 7 en contra.

¿Señor Blaya?

SR. BLAYA BLAYA:

Gracias, señor presidente.

En conclusión, el grupo parlamentario Popular ha votado que no a esta moción porque el grupo parlamentario Popular quiere que desde Cartagena hasta Vera exista una autopista para desarrollar el potencial turístico e industrial de nuestra zona, igual que lo ha podido desarrollar Alicante o Valencia. Pero además queremos que exista una buena carretera en condiciones para que todos los ciudadanos que lo deseen puedan transitar y no tengan que pagar peaje.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Blaya.

Tercer punto del orden del día: debate y votación de la **Moción sobre adjudicación y licitación urgente de la obra de la MU-620**, formulada por don Francisco Fernández Lidón, del grupo parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Fernández Lidón.

SR. FERNÁNDEZ LIDÓN:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías:

Yo creo que en aras a la agilidad, en aras a la brevedad, creo que es suficiente con leer la exposición de motivos, donde se indica que la carretera que estamos mencionando no se trata aquí de la polémica si entre autovía o autopista. La MU-620, también conocida en aquella zona como la carretera de Pulpí, que une la comarca 3211, hoy autovía Lorca-Águilas, con la población almeriense de Pulpí, está soportando cada día un tráfico más intenso, y ese tráfico, ese aumento de tráfico la está convirtiendo en extremadamente peligrosa. Atraviesa varios núcleos de población y atraviesa, sobre todo, una zona que se está día a día desarrollando agrícola-mente.

Son muchos los accidentes que se producen semana tras semana, algunos de esos accidentes son graves, incluso en ocasiones han llegado a ser mortales, como pueden ustedes saber, señorías, a través de las referencias de prensa, y recientemente, muy recientemente o, mejor dicho, muy poco tiempo antes de la presentación de esta moción, hubo que lamentar un nuevo accidente mortal.

Dicha carretera, como ustedes deben saber, era una actuación prevista en el Plan Regional de Carreteras 1996-1999. Fue esta actuación una de las dos alegaciones que fueron estimadas por el entonces Consejo de Gobierno, Consejo de Gobierno socialista, y que fueron incluidas en dicho plan. Fue una alegación que presentó el Ayuntamiento de Lorca ante la Comunidad Autónoma, y lo cierto es que el Plan Regional de Carreteras ha cumplido su vigencia, no tenemos noticias de que haya un nuevo plan de carreteras, que sería muy necesario para esta región, para que todos supiéramos cuál es la política en inversiones que va a realizar el Gobierno regional, el caso es que no lo tenemos. Esperemos que lo tengamos pronto porque es la única forma de saber cómo se van a realizar las inversiones y, sobre todo, si las inversiones se van a hacer de una forma planificada o de una forma absolutamente aleatoria y sin ton ni son, si me permiten la expresión.

El caso es que en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de 1999 ya existía una partida, escasa, es verdad, de unos 40 millones de pesetas, para iniciar las

actuaciones en esa carretera. En los Presupuestos de la Comunidad Autónoma para el año 2000 de nuevo nos encontramos con una partida presupuestaria, ésta sí más significativa, de unos 400 millones de pesetas. Pero han pasado diez meses desde la entrada en vigor del Presupuesto de la Comunidad Autónoma para el año 2000 y hasta este momento, salvo que ahora el grupo parlamentario Popular nos oriente, nos ilustre, no tenemos noticia de que se vaya a iniciar ninguna actuación en esa carretera, por lo menos en breve plazo.

No podemos entender desde este grupo parlamentario -pero les aseguro, señorías, que mucho menos lo pueden entender los ciudadanos afectados- cómo el Gobierno regional no se ha preocupado de ejecutar sus propios presupuestos. Señorías, aquí no estamos discutiendo si autovía, autopista, aquí no estamos discutiendo si se actúa en una carretera o en otra, etcétera; aquí estamos discutiendo una cosa muy sencilla, y es que el Gobierno regional no ejecuta sus propios presupuestos.

Señorías, estamos hablando aquí esta mañana de sus presupuestos, de los presupuestos del Gobierno regional, al que ustedes, digamos, por ser del mismo partido político prestan su apoyo. Yo les rogaría que en una actuación de tanto interés social y económico apoyaran esta moción e instáramos al Gobierno regional para que de forma urgente se procediera primero a la licitación y luego a la adjudicación de esta actuación. Esta actuación es una antigua reivindicación que todos pensábamos que se ejecutaría en el período 1996-1999, como se había acordado, y estamos casi ya a finales del año 2000 y todavía no tenemos noticia de ello.

Muchas gracias, señorías.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Lidón.

Turno general de intervenciones.

Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Manifestar desde el principio el apoyo a una moción que pretende que hoy, más de un año después de finalizar o casi un año después de finalizar el Plan de Actuación en Carreteras, en el que se contemplaba se ejecutase una actuación prevista en ese plan y, por otra parte, necesaria, y sin embargo demorada de una forma que yo considero que no es razonable.

Antes se hablaba de aislamiento social. Miren, los que están aislados hoy o los que están en condición de semiaislamiento por esta carretera son los vecinos de La Escucha, de Venta Ceferino, de La Escarihuela, de La Campana, de Pozo Higuera, de las pedanías o núcleos, diputaciones o núcleos poblacionales que existen entre Purias y Pulpí, entre Purias y el municipio de Lorca, y

estamos ante una carretera además limítrofe con la vecina provincia de Almería y, por tanto, estratégica a la hora de sacar nuestros productos.

Los almerienses se han dado cuenta de esto, y como se han dado cuenta de esto a partir de Pulpí la carretera está en óptimas condiciones hacia la provincia de Almería, desde 1992 -efectivamente, tiene razón el señor Noguerol- que invirtió la Junta de Andalucía 800 millones de pesetas. Sin embargo, aquí los sucesivos gobiernos y, en este caso, el Gobierno del Partido Popular, que lleva cinco años gobernando y que ya no puede mirar atrás, sino aquí y ahora y hacia adelante, lo que le está ocurriendo es que está desatendiendo esa importante vía de comunicación.

En esa zona hay explotaciones agrícolas cada vez más, y muy importantes, y esto yo creo que es positivo; por otra parte, la transitan trabajadores por centenares; hay varios centenares de vehículos pesados que transportan los productos agroalimentarios y los productos agrícolas de la zona por centenares, digo, todos los días; y hay un tráfico denso y en algunos casos peligroso, que ya ha costado vidas humanas, como bien ha puesto de manifiesto el señor Fernández Lidón.

Si aquí las cosas se hicieran de otra forma, si se tuviera más permeabilidad a las propuestas que vienen de los grupos de la oposición, que, al fin y al cabo, también cuentan en esta Cámara, no tendríamos que estar volviendo a discutir aquí lo que discutiéramos hace dos años prácticamente, el 7 de octubre de 1998, en que se debatió una moción del entonces diputado de Izquierda Unida-Los Verdes, Ginés Carreño, que presentó una moción en términos muy parecidos a ésta para que se arreglara esta carretera, carretera que él calificaba y yo califico hoy como estratégica.

Cuando se debatió en esta Comisión la moción se dijo por el mismo señor Blaya, que hace un momento discutía sobre la autovía de peaje, que no pasaba nada, que denegaba la moción porque ya había proyectos y más proyectos, y que iba a haber un presupuesto ejecutado de 800 millones en el año 99, 700 u 800 millones. Pero pasó el año 99, el señor Blaya sigue aquí y la carretera también sigue como estaba en aquel momento.

Por tanto, yo ya le prevengo al que sea el ponente del grupo parlamentario Popular que no nos diga que es que ya se está haciendo, que es que ya hay proyecto, porque ya nos dijeron eso hace dos años y nos engañaron de una forma impune, y, por tanto, cuando uno engaña a la Cámara, cuando uno engaña a los ciudadanos y ciudadanas de una zona, evidentemente en la siguiente ocasión si dice lo mismo corre el riesgo de que no se le tome en serio o, por lo menos, de que haya una merma clara de la credibilidad que pudieran tener.

Por tanto, yo les pido, señores del Partido Popular, que apoyen esta iniciativa. El Gobierno necesita un impulso en este sentido. No repitan la misma hazaña que en 1998, donde nos dijeron que eso ya estaba, y hoy por

hoy, dos años después, tenemos que volver a traerla. Si ustedes en este tipo de mociones fueran un poco más permeables y un poco más sensibles, yo creo que ahorraríamos trabajo en esta Cámara y ahorraríamos trabajo en esta Comisión, ahorraríamos trabajo los diputados, y además las discusiones no serían repetitivas, no estaríamos siempre cada cierto período de tiempo con las mismas discusiones con las mismas carreteras.

Por todo ello, finalizo diciéndole al portavoz del grupo parlamentario Socialista que la apoyamos, por coherencia y porque consideramos que es una necesidad, una necesidad la carretera y una necesidad un impulso al Gobierno, que quizá por aquello de que el municipio de Lorca es de distinto signo político que el Gobierno regional, pues se olvida con mucha frecuencia de que esta carretera hay que arreglarla. Y, desde luego, también un llamamiento al grupo parlamentario Popular para que de una vez por todas apruebe esta iniciativa y el Gobierno tome en serio esta carretera.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

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

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Gracias, señor presidente.

Buenos días, señoras y señores diputados.

Efectivamente, estamos hablando de una carretera vieja conocida de esta Asamblea y también de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Es una carretera que los antecedentes que yo he hallado en esta Asamblea se remontan hasta 1991, y hay numerosas preguntas orales, interpelaciones y mociones referentes a esta misma carretera, muchas de ellas formuladas por el señor Carreño Carlos, que tan a menudo cita el señor Dólera.

Y, efectivamente, nosotros desde nuestro grupo parlamentario compartimos gran parte de lo expuesto por los dos ponentes o los dos intervinientes, pero desde otra óptica, desde otro punto de vista, lógicamente. Efectivamente, en el Plan de Actuación en Carreteras 1996-99 se contemplaba actuaciones de mantenimiento y actuaciones en esta carretera, de arreglo de esta carretera, pero muy al final, es decir, a partir de 1999, y precisamente esa no prioridad en ese plan elaborado por el entonces Partido Socialista, pues ya la dejaba como una cosa no prioritaria, encontró el Gobierno regional al ocupar el Gobierno que no se encontraba, no encontró en la Dirección General de Carreteras nada absolutamente confccionado referente, tendente a la reparación de esta carretera. No había ningún proyecto, ninguna valoración, ninguna expropiación, es decir, nada de nada. Al parecer

en ese Plan de Actuación en Carreteras solamente figuraba esta carretera "in mente", es decir, como un propósito de actuar alguna vez.

Y desde entonces se han hecho algunas actuaciones, más que nada de mantenimiento, lo cual tampoco ha solucionado en gran medida el problema, y somos conscientes de que la carretera se encuentra en muy mal estado, es una carretera estrecha, con muchos badenes, con muchos baches ya, y ciertamente tiene una densidad no muy alta, pero respetable, de unos dos mil ciento y pico vehículos diarios, de los cuales unos doscientos y algo son pesados. Concretamente, según las mediciones de densidad diarias, 218 de esos vehículos son pesados. No obstante, eso tampoco es una excusa para no actuar en esta carretera; hay unas diputaciones, unos vecinos que la usan a diario, y lógicamente es urgente e importante actuar en esta carretera.

Se ha presupuestado, como ha recordado el señor Fernández Lidón, en el año 98 y en el año 99 unas cantidades que, mientras se elaboraba el proyecto definitivo de arreglo de esta carretera, estaban disponibles para comenzar en cuanto se terminasen las expropiaciones y se terminase el proyecto definitivo. Ese proyecto definitivo, que en un principio se estimó en unos 500 millones de pesetas, ha sufrido, por la complejidad de esta carretera, de las circunstancias físicas de esta carretera, algunas reelaboraciones, y finalmente el proyecto ha terminado con una cifra bastante importante, concretamente 1.014.382.000 pesetas; eso da una idea bastante exacta, que para unos dieciocho o diecinueve kilómetros que tiene este tramo va a ser una actuación importante para dejar esta carretera libre de curvas, libre de badenes, con los drenajes correspondientes de las aguas pluviales, con una calzada de siete metros de anchura y un metro y medio a cada lado de arcén, con lo cual dará satisfacción, yo creo, a las necesidades de esta zona.

Ciertamente, este contraste del actual estado de la carretera se agravó a partir de 1992, cuando la Junta de Andalucía, efectivamente, actuó invirtiendo unos 800 millones en el tramo de la provincia de Almería, es decir, desde del límite de la provincia de Murcia hasta Pulpí y su entorno.

Efectivamente, el Gobierno regional quiere dejar esta carretera en iguales o mejores condiciones que el tramo de Almería, para que no desdiga. Es frecuente que esta falta de sincronía entre unas comunidades y otras en zonas limítrofes se produzca; no obstante, cada Comunidad atiende aquello que, con los criterios de prioridad, le es más necesario.

En este caso al Gobierno del Partido Popular ustedes le han acusado de un engaño impune, -bueno, algunos, concretamente el señor Dólera sí ha hecho esa imputación al Gobierno regional-, y desde nuestro grupo tenemos que decirle que no ha sido ningún engaño impune; repetidas veces, el consejero, señor Bustillo, se comprometió a iniciar las expropiaciones y el proyecto

de ejecución de esta carretera, y efectivamente, finalmente -todo tiene un final, aunque muchas veces es más lento de lo que el voluntarismo y la buena voluntad de los políticos pretenden- el proyecto está terminado; como le digo, asciende a 1.014 millones de pesetas, y, bien, este año había presupuestados 400, pero ante la imposibilidad de acometer la contratación de inmediato hasta que se terminase el proyecto, ha habido que, lógicamente, en ese buen... También se ha acusado, hago ese inciso, al Gobierno regional, de que no se preocupa de ejecutar ni sus propios presupuestos; pues este dato contradice esa acusación; precisamente el Gobierno regional, como no puede contratar de inmediato esta carretera, por no estar terminado el proyecto, ha tenido que echar mano de esos 400 millones de pesetas para otras actuaciones más prioritarias. Realmente, en esa partida del año 2000 quedan apenas sesenta y siete millones y pico de pesetas, pero ello no es óbice para que por ese procedimiento urgente que el señor Fernández Lidón ha invocado en su moción, es precisamente lo que el Gobierno de la Comunidad Autónoma ha hecho.

Es decir, mediante procedimiento de urgencia ha realizado el proyecto, ha realizado las expropiaciones, y va a proceder de inmediato, de una forma inminente, a la licitación de esta carretera.

No quiere decir que porque queden 67 millones ello sea imposible; en los Presupuestos de 2001 se consignarán las partidas presupuestarias necesarias para acabar la obra completa.

Por tanto, entendemos desde nuestro grupo parlamentario que el Gobierno sí ha hecho políticamente lo que correspondía hacer; lógicamente depende de la lentitud lógica de la tramitación de estos expedientes, de la elaboración de un proyecto que, ya he explicado que por la complejidad física de esta carretera, ha sido laborioso, ha tenido que ser reelaborado, que los propios vecinos no aceptaban una actuación parcial de unos pocos millones para parchear o hacer un arreglo momentáneo. Realmente se habla también, y se hace alusión en una de las intervenciones parlamentarias, de que hubo una reunión con el propio alcalde de Pulpí, que también está interesado en el arreglo de esta carretera limítrofe con su municipio, y que los propios vecinos de las diputaciones no aceptaban ninguna intervención momentánea en esa carretera, pensando que a lo mejor se quedaba ya así definitivamente. Y sensibles a esa petición de los propios vecinos, se elaboró un proyecto más complejo, más completo, que dará, yo creo, plena satisfacción a todos.

Desde ese punto de vista, el Gobierno regional entendemos que ha seguido escrupulosamente, precisamente lo que el señor Fernández Lidón decía que le ilustrásemos, que esperaba que en esta intervención el grupo parlamentario Popular le ilustrase un poco en las perspectivas que tiene esta carretera. Yo creo que hemos cumplido esa demanda del señor Fernández Lidón, y conociendo su talante, también, y entendiendo que le

importa más el bienestar y la satisfacción de los vecinos que un mérito personal suyo presentando esta moción, que entendemos que viene al final de una etapa, de un proceso largo, ciertamente, pero que no es imputable al Gobierno regional del Partido Popular, actualmente en el Gobierno, sino que también el señor Fernández Lidón, su grupo parlamentario y su partido, tendrán que entonar también el mea culpa, cuando desde 1991 era una necesidad perentoria el arreglo de esta carretera, y sin embargo en ese período no se hizo nada en absoluto; es decir, únicamente prever que algún día, a partir de 1999, se tendría que actuar en esta carretera.

Entendemos, por tanto, que este Gobierno regional sí ha tenido esa sensibilidad y esa previsión, con las lentitudes que reconocemos todos y que son indeseables para todos, pero que finalmente se ha terminado el proyecto, que es un proyecto complejo y ambicioso, y que está en fase de inminente licitación.

Por tanto, todo lo que pide al final, en la parte resolutive de su moción, es precisamente lo que está haciendo el Gobierno regional, y desde este grupo parlamentario entendemos que aquello que ya se está haciendo no se puede aprobar, por mucho que usted con toda su buena voluntad venga a pedirlo en esta moción, en esta moción que digo que, bien, es usted muy libre, y su grupo parlamentario, de presentarla, pero que viene al final de un proceso, cuando ya está a punto de licitarse esta carretera.

Por tanto, señor Fernández Lidón, le agradecemos su iniciativa, que viene a poner de manifiesto una necesidad muy larga, pero que precisamente desde el Gobierno regional se ha cumplido y se ha atendido esa demanda. Por tanto, desde nuestro grupo parlamentario tenemos que rechazar su moción, no sin reconocerle que, bueno, parte de lo que usted dice, y lo que ha apoyado el señor Dólera, es una realidad que viene de muy largo y que nosotros hemos recogido y atendido.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.
Señor Fernández Lidón.

SR. FERNÁNDEZ LIDÓN:

Señor presidente, señorías:

En primer lugar, yo tengo que agradecer el apoyo manifestado aquí por el portavoz de Izquierda Unida a esta iniciativa, donde ha quedado de manifiesto que lo que se pide es simplemente -es una iniciativa de impulso al Gobierno- que se agilicen los trámites que tiene que concluir con el arreglo de esta carretera.

También me alegro de que el portavoz del Partido Popular esta mañana comparta casi en su totalidad los argumentos que nos llevaron al grupo parlamentario

Socialista a presentar esta moción.

Pero, si me permiten, señorías, aquí hay cosas que creo que no podemos aceptar; no podemos aceptar, aunque lógicamente ustedes con su mayoría rechazarán esta moción, están en su derecho, pero hay que aclarar algunas cosas.

Los vecinos de Purias, de La Escucha y de La Campana han de saber que el Partido Popular se opone a una moción de impulso para agilizar un trámite, que yo creo que una resolución de esta Asamblea podría incluso ayudar al Ejecutivo a la hora de aplicar el proceso de adjudicación y de contratación de esta carretera.

Nosotros nos alegramos también de que ya exista proyecto por fin, y es un proyecto que seguramente, por su importe, es un proyecto ambicioso, y creo que nos hace albergar esperanzas; pero, ¿para cuándo?, ¿para cuándo, señorías? Porque no es verdad, señor Nogueroles, no es verdad, señor portavoz del Partido Popular, que los vecinos se opusieran a una actuación parcial; a los vecinos los conozco -iba a decir casi uno a uno, no es verdad- muy bien, he hablado en multitud de ocasiones con ellos, y ellos a lo que se oponían es a que se hiciera un nuevo lavado de cara; sí, ellos se oponían a que se hiciera un nuevo parcheo, pero ellos hubiesen aceptado de muy buen grado, porque son personas sensatas, que allí se hubiera actuado en una primera fase, que esos 400 millones que estaban consignados en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma se hubiesen gastado, aunque hubiera sido en una primera fase; en una primera fase me refiero en los cinco, los diez, los quince, o los kilómetros que hubieran cabido en esos 400 millones. Y claro, usted me dice que de esos 400 millones ya no quedan más que 69; evidentemente, 69 millones, o sesenta y pico millones, no son para actuar ni siquiera en la primera fase; los 400 sí.

Pero tenemos que saber, y usted lo ha puesto de manifiesto aquí, que esos dineros se han gastado en otras actuaciones; no me parece lógico, no me parece justo, por no calificarlo de otra manera, que conociendo, y ustedes han demostrado que lo conocen, el estado de esa carretera, el peligro que representa para los ciudadanos que diariamente discurren por ella, yo creo que la actuación del Gobierno en este caso es desde todo punto de vista reprochable. El Gobierno tendría que, dentro de las limitaciones presupuestarias, haber elaborado una primera fase, haber arreglado los tres, cuatro, cinco kilómetros, igual que se está actuando..., ¿por qué no se actúa igual que en la MU-701 -la carretera, conocida en Lorca también, de La Parroquia-, donde se han arreglado los seis primeros kilómetros con la partida presupuestaria que existía, y donde los vecinos pueden disfrutar hoy ya, afortunadamente, de esos seis primeros kilómetros, con la esperanza de que en ejercicios presupuestarios posteriores se culmine?

¿No hubiese sido, señor Nogueroles, mucho más sensato haber actuado, haberse gastado esos 400 millo-

nes y haber empezado a continuación, incluso, desde el núcleo de Pozo Higuera, donde acaba la carretera de la Junta de Andalucía, y haber hecho esos kilómetros? ¿No sería más sensato haberse gastado esos 400 millones, que obligar a estos vecinos a que tarden todavía un año y pico en poder ver iniciarse las obras? Sinceramente creo que sí.

De todas formas, yo le rogaría que aunque hayan anunciado...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Fernández Lidón, le ruego que vaya concluyendo.

SR. FERNÁNDEZ LIDÓN:

Señor portavoz del grupo Popular, del Partido Popular, le rogaría que leyera el aspecto resolutivo de la moción; lo que dice simplemente es que esto es válido incluso para ese proyecto de 1.014 millones de pesetas.

Yo le rogaría que aceptara la moción como una moción de impulso, que simplemente vendría a decir al Gobierno que, cuando estén vigentes esos presupuestos, cuando haya partida presupuestaria, el sistema de licitación y de adjudicación se haga por el procedimiento de urgencia. Estoy pidiendo muy poco, incluso yo creo que alguno de los vecinos afectados me lo pueden hasta reprochar, pero ante esta tesitura me conformo con algo.

Por favor, les ruego que reconsideren su postura y acepten la moción como moción de impulso, para que cuando esté la partida presupuestaria, que inmediatamente el Gobierno regional pueda ponerla en funcionamiento y que de inmediato empiecen esas obras.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Lidón.

Señorías, procedemos a la votación de la moción. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Queda rechazada la moción al haber obtenido seis votos a favor y siete en contra.

Señor Nogueroles.

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Muchas gracias. Para explicación de voto.

Decir que el grupo parlamentario Popular ha votado no a esta moción porque entendemos, contrariamente a lo que opina el señor Fernández Lidón, que una moción de impulso se entiende cuando el Gobierno no ha hecho, no ha puesto medidas, no ha tenido iniciativas en solucionar un problema. Contrariamente a lo que ha sucedido en este caso, que por procedimiento de urgencia elaboró el estudio de impacto ambiental, el proyecto, y está in-

minente la licitación de esta carretera.

Por tanto, entendemos que algo que está en proceso de realizarse no necesita ningún impulso porque ya se está haciendo. Por eso justificamos nuestro voto en contra.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.

Cuarto punto del orden del día: debate y votación de la **Moción sobre actuaciones de la Administración regional ante la fuga de compuestos químicos sucedida en la factoría de la empresa Química del Estroncio**, formulada por don Joaquín Dólera López, del grupo parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Lo que motivó esta moción es la alarma que causa el que una empresa inaugurada a bombo y platillo, con presencia del Gobierno regional en pleno, muy poco tiempo antes de esta iniciativa, es verdad que había habido ya problemas laborales antes de su inauguración, una empresa subvencionada públicamente desde las distintas administraciones, y por tanto que tiene que ser mucho más escrupulosa con la observancia de los requisitos y las medidas de seguridad que la normativa vigente establece, pues en dos días, el día 1 de julio y el 2 de julio, tuviera sendas fugas: la primera fuga, de ácido nítrico, y el 2 de julio, un escape de sulfato amónico diluido.

Y esto pone de manifiesto la necesidad de intervenir para prevenir futuros escapes, aunque es verdad que el daño que puedan haber causado esos escapes no es importante, pero si una empresa que acaba de empezar a funcionar resulta que en dos días tiene dos escapes, yo creo que las alarmas tienen que dispararse y hay que actuar precisamente al comienzo de su andadura, la andadura de esa factoría. Y hay que actuar sobre todo cuando la dirección de la empresa dice que esto es normal, que esto es una cosa normal; es decir, no dice que van a extremar las medidas de seguridad y de precaución, no dice que van a intentar que esto no vuelva a suceder. Lo que dice es que esto es una cosa normal, como diciendo "acostúmbrense ustedes, porque esto pasará de vez en cuando en la empresa". ¡Hombre!, yo creo que ésta es una actitud que poco tiene que ver con la preservación del medio ambiente y, luego, con los riesgos que puede suponer para los ciudadanos y ciudadanas cualquier escape más serio que se pueda producir en una industria que está actuando con material tóxico y con material altamente contaminante.

Pero es que además Industria por aquellos momentos, el Gobierno regional, parece como si se sensibilizara

con el problema, por lo menos a nivel de titulares de medios de comunicación, incluso el propio consejero en aquellas fechas afirma que no descarta sanciones a la empresa y otro tipo de actuaciones por parte de la Administración, de los que hoy desconocemos que se haya impuesto ningún tipo de sanción ni que haya habido ninguna actuación por parte de la Administración.

En medio de todo esto, porque no es más que una parte de una problemática mucho más general, los vecinos del Valle de Escombreras y los trabajadores de las industrias que se asientan en el Valle de Escombreras, un lugar con una alta concentración de industrias que son susceptibles de ser calificadas, por los materiales que fabrican o por los que utilizan, o por la materia prima que utilizan, y por los procesos productivos que llevan a cabo, como potencialmente tóxicas o peligrosas, y que ven cómo sobre el papel y sobre los titulares de prensa se habla de un plan de emergencia de riesgo químico en el Valle de Escombreras, pero luego esto no resulta real.

Hace muy pocos días, a principio de esta misma semana y a finales de la semana anterior, se publicaba a bombo y platillo que ya se estaban empezando los trabajos del plan de emergencia del Valle de Escombreras, que se aprobara muy poco antes de las elecciones municipales y autonómicas por parte del Gobierno regional, y que entre las elecciones municipales y autonómicas y ahora, que ha transcurrido más de un año, pues se han olvidado, porque no hay nuevas elecciones municipales y autonómicas hasta dentro de cuatro años. Esto es un gesto de cara a la galería, pero que por lo visto no tiene la suficiente envergadura para el Gobierno para poder ponerlo en práctica.

Hace unos días pasaban unos técnicos por allí, hablaban con la población, y la población decía: ¡hombre, ya era hora de que viniera alguien por aquí! Desde luego, siguen escépticos, siguen escépticos porque hasta que esto no esté puesto en marcha, hasta que los vecinos no sepan qué hacer en caso de que hubiera algún problema de riesgo químico, mientras los trabajadores no tengan las suficientes medidas preventivas, mientras no se obligue a las empresas a instalar los dispositivos necesarios para minimizar riesgos y minimizar también impacto ambiental, pues lógicamente los vecinos continuarán manifestándose, continuarán movilizándose y continuarán profundamente escépticos ante las sucesivas promesas de la Administración, que después han resultado, en la gran mayoría de los casos, ser fantasmadas o llegar en un momento muy posterior a las que se han planteado.

Y es precisamente esa sensibilidad de la población, y por otra parte el rubor que causa en cualquier persona normal y corriente de esta región el que un gerente de una empresa recién inaugurada y con subvenciones públicas diga que es normal que se produzcan dos fugas de productos tóxicos en dos días, y que por tanto nos acostumbremos a ello, lo que conlleva el que este grupo parlamentario considere que hay que estimular, impulsar

al Gobierno, y en este sentido plantee una moción, que es la que se trae esta mañana a esta Comisión, y para la cual recabo el apoyo de los otros dos grupos parlamentarios, en el sentido de que se hubiera abierto una investigación urgente sobre las causas de fugas de compuestos químicos ocurridos en la planta de Química del Estroncio, del Valle de Escombreras, y que se adopte, como consecuencia, las medidas tanto preventivas como sancionatorias previstas para evitar la repetición de tales hechos, de tales hechos en dos sentidos: del hecho de que se produzcan las fugas y del hecho de la jactancia encima de la dirección por parte de esa empresa, de que, bueno, esto es normal y lo van a tener ustedes que...

Tengan ustedes en cuenta que poco antes en Trademed, que también está en la zona, hubo una explosión de una caldera que afectó también a un depósito de Repsol, que afortunadamente estaba cargado de agua. Si llega a estar cargado de gas en lugar de estar cargado de agua, a lo mejor estábamos hablando de otra cosa, no ahora, sino bastante antes, en esta Asamblea Regional.

Por tanto, como también en esto más vale prevenir que curar, y como no creemos que deba superponerse los intereses de grandes empresas al medio ambiente y a la salud e integridad física de los trabajadores y de quienes viven en las inmediaciones, es por lo que esta moción resulta una llamada de atención al Gobierno en la dirección de que actúe, de que proteja el interés general.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Turno general de intervenciones. Señor Trujillo.

SR. TRUJILLO HERNÁNDEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

La moción que presenta hoy para su debate el diputado de Izquierda Unida, señor Dólera, yo creo que había que valorarla desde dos ámbitos distintos, pero a su vez complementarios: uno de ellos puntual, y en el contexto de la empresa Química del Estroncio, y otro general, en el de la industria química instalada en el Valle de Escombreras.

Efectivamente, como ha dicho el señor Dólera, esta empresa recientemente que estaba en período de pruebas, pues ya en ese período de pruebas, que es factible que en período de pruebas surjan problemas en la puesta en marcha, que haya escapes, etcétera, que se produzcan, pero también hay que tener en cuenta que esta propia empresa en ese período de pruebas despidió a un trabajador, un representante sindical, y entre las acusaciones que presentaba la empresa para su despido una de ellas era que este trabajador no había cumplido el plan de seguridad de la empresa, que por otra parte se vio que la propia empresa no tenía ningún plan de seguridad ni

había puesto en marcha ningún plan de seguridad.

Yo creo que no hay que quedarse solamente en la valoración de las cantidades vertidas en esta fuga, porque si es por las cantidades vertidas, pues podemos decir que no hay un peligro y la toxicidad puede ser escasa si no hay una persona en el lugar exacto en ese momento; pero sí hay que verlo, como también ha dicho el señor Dólera, en el potencial que estos productos pueden tener si se dan unas condiciones de fugas mucho mayores. Por eso yo creo que hay también que prevenir antes de que se puedan dar casos verdaderamente importantes de fugas y que pongan en peligro vidas e instalaciones de la propia empresa.

Decía también que habría que valorarlo en el contexto general de la industria química del Valle de Escombreras. También se ha mencionado aquí que hay instalada una industria química en el Valle de Escombreras potencialmente tóxica y peligrosa, uno, por los productos que produce, que en sí son tóxicos, y otro, por los productos también que produce y que a su vez son potencialmente peligrosos en caso de accidente.

Y aquí llevamos tiempo reivindicando que el plan de emergencia del Valle de Escombreras se ponga en vigor. No voy a remontarme a años anteriores, en los que se han producido problemas graves en el Valle de Escombreras, porque por el tipo de empresas es factible que se produzcan estos incidentes. Pero sí, como también se ha dicho, recientemente hubo la explosión de la caldera en la planta Trademed, que por suerte no produjo ningún accidente, me refiero en cuanto a los trabajadores, sino solamente fue el daño causado en las instalaciones, y porque se produjo en un día que prácticamente no había personal alrededor.

Y por desgracia también vimos que al no estar en marcha el plan de emergencia, pues se producían unos hechos que había que denunciar, y es que las instituciones públicas fallaron ante el aviso de la propia empresa de que se había producido el accidente, porque si acudió personal de las empresas cercanas a auxiliar a Trademed, no así ni Protección Civil ni el Ayuntamiento de Cartagena, que fueron avisados por la propia empresa, ni siquiera se personó en el sitio del accidente.

Digo esto por la importancia que tiene el poner en marcha el plan de emergencia del Valle de Escombreras. Es cierto, y estos días ha salido en prensa, que se le va a informar a los vecinos de Alumbres de qué contempla el plan y qué medidas deben de tomar los vecinos en caso de un accidente, pero también es cierto que se viene anunciando ya demasiado tiempo, desde hace demasiado tiempo, que se iba a poner en marcha.

Por eso, el grupo parlamentario Socialista va a apoyar la moción que presenta Izquierda Unida, y a la vez va a proponer una transacción que consistiría en añadir un nuevo punto, un segundo punto, que diría: "La Asamblea Regional insta al Consejo de Gobierno para que ponga en marcha de forma inmediata el plan de emer-

gencia del Valle de Escombreras, que es lo necesario para poder cubrir la contingencia de accidentes mayores que se puedan producir".

Así que le hago entrega al señor presidente, porque los grupos ya la tienen en su poder, y con esto termino mi intervención.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Trujillo.

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

SR. JIMÉNEZ TORRES:

Muchas gracias, señor presidente.

Debatimos una moción del grupo parlamentario Mixto que, por su motivo y rapidez en su presentación a la Asamblea, por lo menos merece el reconocimiento de la agilidad y la oportunidad del grupo parlamentario Mixto y, en este caso, del diputado señor Dólera.

Persigue la moción esclarecer y solucionar dos incidentes ocurridos el pasado mes de junio en la factoría de Carbonato de Estroncio, situada en el paraje denominado "Los Parales", limítrofe con el Valle de Escombreras; repito, rapidez y urgencia, porque se presentó en la Asamblea el pasado 4 de julio y los incidentes acaecieron el 30 de junio y el 1 de julio del presente año, así que revise usted sus fechas que ha dado, señor Dólera, que no son correctas, al principio.

Efectivamente, las fugas de compuestos químicos fueron dos: la primera, del 30 de junio, de ácido nítrico, como ustedes saben es un ácido altamente corrosivo al 65%, y la segunda que no puede considerarse como fuga, sino más bien fue un derrame de sulfato amónico, un compuesto químico que, como todos ustedes saben, es empleado como abono.

Sobre la primera, pues se levantó acta de inspección por la Dirección General de Industria el mismo día 30 de junio, comprobando in situ que, efectivamente, había una fuga de ácido nítrico por la junta de la brida de unión del depósito de ácido con su indicador en... Perdonen ustedes que hable un poco técnicamente, pero es simplemente estoy situando los hechos, luego vendrá la parte política.

Hay una segunda acta de inspección el 30 de julio para reconocimiento del cubeto de contención de los depósitos de líquido corrosivo, y ésta se realiza evidentemente cuando se ha podido ya limpiar el cubeto, se ha diluido todo lo que había y se ha podido entrar en el cubeto, y por eso entró dos días después, para comprobar la estanqueidad del cubeto después de los trabajos, repito, que se hicieron de limpieza.

El acta de inspección denuncia defectos de construcción simplemente en la zanca metálica de la escalera que abrocha con el hormigón del suelo. Ese abroche de

los tornillos con el hormigón del suelo es lo que no estaba estanco para el tema de los líquidos corrosivos, y por ahí se introdujo el ácido nítrico.

Por otro lado, se vio que la fuga era debida precisamente a la rotura de la junta de unión que he dicho antes del depósito al nivel. La junta, como ustedes saben, tiene todas sus especificaciones y se coloca su material de acuerdo con el líquido o el producto que va a estar en contacto con ella. Efectivamente, esta junta no era adecuada, no reunía las especificaciones para, digamos, estar en presencia de ácido nítrico. Estuvo un cierto tiempo, y lo lógico y lo natural es que esa junta se rompiese.

Respecto al segundo incidente que se produjo a las ocho horas del día 1 de julio en la planta de cristalización del sulfato amónico, se detectó una pérdida por un tapón del medidor del cristizador, medidor de densidad. El poco producto cae al suelo y se recoge en el foso diseñado precisamente para tal fin, porque es un foso destinado para recoger fugas y pérdidas; recogidas esas fugas y pérdidas, se reciclan nuevamente al depósito por medio de bombas. Es decir, son operaciones normales dentro de los trasiegos de productos.

Bien, señorías, yo he querido extenderme en estos detalles técnicos, como he dicho antes, necesarios para comprender los hechos que a todas luces reflejan actuaciones correctas de la Dirección General de Industria y de la propia empresa en el momento del incidente, porque a nosotros nos interesan las actuaciones, nos interesan los riesgos de contaminación y nos interesa, por supuesto, la salud de las personas, y aquí creo que se actuó correctamente.

En primer lugar, la actuación a partir de la fuga de ácido nítrico fue la adecuada por parte de la empresa, por parte de Química de Estroncio: al comprobar que no es posible eliminar la fuga activan el plan de emergencia interior, notificando el incidente a las empresas colindantes o vecinas; proceden al vaciado del depósito, trasiegan el contenido a camiones, etcétera, y todas estas operaciones se realizan con equipos y medidas de seguridad. No hubo, por tanto, en el incidente riesgo para las personas ni para las instalaciones, porque se actuó correctamente. En otro caso, con riesgo para personas e instalaciones, sería declarado como accidente.

La Dirección General de Industria tengo que decir que actúa el mismo día con una primera inspección, y una segunda inspección, como he dicho antes, debido a que había que limpiar el cubeto para poder entrar en él.

Si hay responsabilidad de las deficiencias detectadas es en el almacenamiento de productos químicos y en el procedimiento para colocar la junta en la unión de la tubuladura del tanque con el nivel. Esta junta no cumplía, como he dicho antes, las especificaciones.

Y también hay responsabilidad en el cubeto de contención al presentar defecto de construcción, motivo por el cual hubo también una pérdida por fuga de ácido

nítrico.

Y fundamentalmente también hay responsabilidad en el organismo de control que emitió informe satisfactorio de obra terminada, y no informó precisamente de ese pequeño defecto de la unión de los pernos al suelo del hormigón.

Por todo ello, la Dirección General de Industria, Energía y Minas ha abierto el correspondiente expediente sancionador y está en fase de trámite para ser sancionado.

Bien, señor presidente, yo voy a concluir y voy a fijar la posición del grupo parlamentario Popular. Creo que la Administración regional ha actuado correctamente en estos incidentes, y Carbonato de Estroncio, es decir, la empresa, también ha actuado correctamente durante la emergencia, y, claro, cuando la moción del señor Dólera está diciendo que se abra una investigación el 4 de julio, pues yo no entiendo cómo definiría el señor Dólera precisamente que esta investigación se ha hecho ya el 30 de junio y al día siguiente o a los dos días siguientes, y si eso no es rapidez y si eso no es agilidad, que es precisamente lo que está pidiendo en la moción el señor Dólera.

Hay otra cuestión que ha salido aquí, y que evidentemente es facultad del proponente de la moción aceptar o no la transacción que propone el grupo parlamentario Socialista sobre el Plan de Emergencia Exterior. Miren ustedes, señorías, yo no puedo soslayar aquí el hablar, aunque es una cosa colateral con el tema de la moción, sobre este asunto porque desde que se homologó y aprobó el plan, el plan que existe, un plan complejo, y como tal tiene revisiones y, por lo tanto, tiene también condiciones y actuaciones que como cualquier plan vivo están continuamente evolucionando. Por lo tanto, señorías, este plan se elaboró y homologó el 26 de junio de 1995, Boletín Oficial 19 del 2 del 96; se revisó y aprobó el día 2 de julio del 99, en primera revisión. Empresas afectadas fueron precisamente, es decir, las que deben de entrar en ese plan: Repsol Petróleo, Repsol Butano, CLH, Enagás y Fertiberia. Estas empresas son las que entran dentro de este plan precisamente por su volumen y capacidad de almacenaje.

Pero está iniciada ya la segunda revisión para adecuar la normativa de la Unión Europea, concretamente la Directiva 96/83, de la Comunidad Europea, que, a través del Real Decreto 1.254/1999, de 16 de julio, obliga a las industrias que antes no estaban e introduce el denominado "efecto dominó" para su estudio, es decir, accidente de una empresa que pueda afectar a la colindante o vecina.

El Gobierno regional ha elaborado ya un decreto, un proyecto regional de inminente aprobación sobre actuaciones y aplicaciones de las medidas del Real Decreto 1.254/99, que va a clarificar y facilitar precisamente el cumplimiento de los artículos 11 y 12 de la Directiva europea.

Y durante la andadura del plan homologado, pues

ya se ha dotado al Parque de Bomberos de Cartagena de equipos y de medios adecuados, se ha impartido formación a los integrantes de los grupos operativos y se ha instalado el centro de coordinación en Cartagena. Se instalan precisamente en las empresas afectadas emisoras, para poder estar coordinadas.

Y respecto a Alumbres, ha habido una campaña de información; efectivamente, ha habido visitas a todas las empresas del Valle de la Asociación de Vecinos y de la Junta Vecinal, y que también ha habido reuniones abiertas con los vecinos para explicar riesgos y medidas, y ahora va a haber una campaña general, campaña general del Plan de Emergencias para explicarlo, y que concluirá el 31 de diciembre; es decir, entre noviembre y diciembre habrá una campaña general.

Y finalmente quiero decir sobre el tema que además tanto la Dirección General de Protección Civil como la Dirección General de Industria y el Ayuntamiento de Cartagena ya han iniciado unas reuniones con Protección Civil, Dirección General de Industria, las cinco empresas que había dicho antes que son implicadas, más las que han expresado ya su interés, aunque de momento hasta una serie de años, es decir, a 16 de julio del año 2002 las que no estaban sujetas ya tienen que pertenecer, y el 16 de julio del año 2001 para los demás establecimientos, da también unas fechas, todo lo que se está siguiendo del plan. Es decir, que estas empresas ya han expresado su interés en estar, aunque no sea obligatorio hasta esas fechas determinadas, para no alcanzar los niveles, y precisamente porque no alcanzaban en lo que había anteriormente los niveles mínimos de peligrosidad en su volumen de sustancias tóxicas almacenadas.

Por lo tanto, señorías, yo creo que la Dirección General de Industria ha actuado correctamente en lo que se está debatiendo aquí en esta moción. Y respecto a esa transacción, que evidentemente decaerá porque el grupo parlamentario no va a aprobar la moción, estamos en todo lo que se ha explicado, de que el Plan de Emergencia es un plan vivo. Y que no se ponga en marcha, es que está marchando, no necesita al final ya una cinta para cortar, es que está marchando.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Jiménez Torres.
Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Si las instalaciones de Química del Estroncio hubieran tenido la misma impermeabilidad que tiene el grupo parlamentario Popular a las propuestas de la oposición, lo que denunciemos en esta moción no hubiera ocurrido.

Quiero agradecer, en primer lugar, al señor Trujillo

el apoyo que da a la moción, y no sólo el apoyo, sino los argumentos, como conocedor incluso profesionalmente del tema del que estamos hablando.

Y es verdad, hay un elemento importante: efectivamente, y hay una iniciativa presentada en este tema, un representante sindical fue despedido unos días antes en Química del Estroncio, y lo que se planteaba es que no cumplía, entre otras acusaciones que después resultaron infundadas y la empresa fue condenada, en un proceso laboral por derechos fundamentales, por vulnerar el derecho fundamental a la libertad sindical, se hablaba precisamente de eso, del tema del plan de seguridad.

Y obviamente aceptamos la transacción que ha planteado el señor Trujillo, puesto que el Plan de Emergencia del Valle de Escombreras hace mucho tiempo que se habla de él, pero hoy por hoy si usted va a Alumbres, si usted va a los núcleos habitados y si usted va a los trabajadores de las empresas, esos trabajadores no saben qué hacer en caso de que se produzca una emergencia de riesgo químico. Incluso en estos días en los que se produjo la fuga de Química del Estroncio, la misma dirección de la empresa reconocía que había psicosis de los trabajadores ante posibles nuevas fugas de compuestos químicos que, como usted muy bien ha reconocido, señor Jiménez Torres, son altamente corrosivos o tóxicos, según los casos.

Yo quiero agradecerle al señor Jiménez Torres que nos reconozca la celeridad en presentar esta iniciativa. Es nuestra obligación por otra parte, no tenía que haberse molestado ni siquiera en reconocerlo, como es obligación del Gobierno también actuar. Dice: "se actuó inmediatamente el día 30 de junio". Pues mire usted cómo sería esa actuación que dos días después se produce una nueva fuga. No basta con actuar, las inspecciones tienen que ser rigurosas y no basta con fiarse de lo que la empresa, siempre interesada o muchas veces interesada en minimizar costes de producción, puedan plantear, entre otras cosas porque si esto ocurre estamos poniendo en riesgo el interés general, estamos poniendo en riesgo la salud y estamos poniendo en riesgo el medio ambiente.

Nos hablaba usted de una serie de inspecciones. Yo he leído que incluso se había pedido un catálogo de juntas para poder revisar de una forma más exhaustiva las instalaciones de Química del Estroncio. Lo cierto y verdad es que de esto nunca más se supo, y lo cierto y verdad es que o mucho nos equivocamos o nos da la impresión de que en el momento en que deje de ser una cuestión de actualidad el tema de Química del Estroncio, ese expediente sancionador que está abierto, lo mismo que se ha abierto puede cerrarse.

Y mire usted, a nosotros nos preocupa este tema. Nos preocupa que se cierren expedientes, y nos preocupa al mismo tiempo que no se hagan las inspecciones oportunas. Y sobre todo nos preocupan amenazas veladas que veíamos en esos días: "¿que tenemos 64 puestos de trabajo aquí, eh!", jugando con los puestos de trabajo

y chantajeando a la Administración y a los ciudadanos con el cambio ese de empleo por riesgo, de empleo por medio ambiente, a lo que yo creo que debería de ser, el Gobierno del Partido Popular, firme y, evidentemente, no dejarse llevar por asuntos de estas características, porque lo estamos viendo también con Potasas y Derivados aquí mismo; lo estamos viendo, después de marear la perdiz durante no sé cuántos años, ahora se plantea que, bueno, estamos dispuestos, incluso, a echar el candado si ustedes no satisfacen nuestras demandas.

Por tanto, nosotros creemos que usted hablaba de la actuación inspectora, que esa actuación inspectora no se ha comprobado que fuera una actuación rigurosa, como lo prueba el hecho de que dos días después se produzca una nueva fuga, y que por tanto está plenamente vigente el apartado de la moción donde se habla de una investigación a fondo sobre las causas que motivaron ese accidente; y, desde luego, también las medidas sancionatorias.

Las empresas tienen que saber en esta región –las empresas y los particulares también, lógicamente– que la contaminación tiene una serie de sanciones, y esas sanciones se van a hacer efectivas por más que chantajeen muchas veces con puestos de trabajo. Y en ese sentido yo pediría reflexión.

Esta moción lo que pretende es respaldar, ayudar a un Gobierno, a una Administración regional, que a veces se encuentra en la tesitura en la que lo ponen determinadas mercantiles, determinadas factorías. Acéptelo usted en ese sentido, en el sentido de apoyo al Gobierno, para que pueda hacer una actuación, respaldado por todos los grupos de esta Asamblea Regional, en esta dirección.

Por tanto, mantengo la moción en sus propios términos y pido reflexión al Partido Popular, entre otras cosas porque el Gobierno regional no ha propuesto, ni la empresa tampoco, una serie de medidas para evitar que en el futuro esto vuelva a suceder. Y en esa dirección yo propongo que se apruebe esta iniciativa y que se dé un nuevo impulso a esta cuestión, y así evitaremos que al cabo de un mes, de dos meses, de cinco meses o de un año, tengamos que lamentar nuevos episodios de estas características, en los cuales la responsabilidad del Gobierno, y del grupo parlamentario Popular si rechazara esta moción, lógicamente iba a ser bastante mayor.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señorías, procedemos a la votación de la moción. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Queda rechazada la moción al haber obtenido seis votos a favor y siete en contra.

Quinto y último punto del orden del día: debate y votación de la **Moción sobre ensanche y adecuación de la carretera de Jumilla hasta el término municipal de**

Ontur, formulada por don Francisco Abellán Martínez, del grupo parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Abellán.

SR. ABELLÁN MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados:

El grupo parlamentario Socialista trae de nuevo una moción de carreteras a esta Comisión de Política Sectorial, cuyo objetivo no es otro que la aprobación del ensanche y la adecuación de la carretera de Jumilla hasta el límite municipal de Ontur.

Las esperanzas que tiene este grupo parlamentario hoy son mínimas y puede ser una sorpresa que se apoye, pero no obstante mi obligación es solicitar en esta Comisión la apelación a la sensibilidad de los grupos parlamentarios, y, por tanto, el respaldo y el apoyo a la Comisión.

Voy a iniciar explicando y justificando por qué traemos esta moción a la Comisión. Se trata de una carretera de dos tramos, con dos términos municipales, y, por tanto, el primer tramo de Jumilla, y el segundo tramo, el de Ontur.

El tramo de Jumilla, comparativamente hablando con el de Ontur, es un verdadero desastre; o sea, pone en evidencia la capacidad inversora de la Comunidad castellano-manchega y la capacidad inversora de la Comunidad murciana, al menos en esta carretera y en este tramo.

Además, es una vía de comunicación con pueblos de la denominación de origen y, por tanto, de un recorrido permanente por vehículos que transportan tan preciado elemento desde municipios limítrofes, como puede ser Ontur, Tobarra, Montealegre del Castillo, Fuente Álamo y Hellín.

Además, como tercer argumento, decir que si se está ejecutando la autovía Cartagena-Madrid y que, además, el punto de conexión desde Jumilla y Ontur a esa autovía ha sido siempre Tobarra, con mayor razón para adelantar en el tiempo y en comodidad a la hora de coger la mencionada autovía una vez que esté definitivamente ejecutada.

Pero es que además hay otra cosa, y es que otras administraciones públicas, no la Comunidad Autónoma de Murcia, como son el Ayuntamiento de Ontur y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y más concretamente la Consejería de Obras Públicas de esa Comunidad, ya han iniciado el estudio y la elaboración de proyectos para ejecutar el tramo de Ontur a Tobarra y dejarlo en perfectas condiciones de tránsito, porque esa va a ser la salida natural a conectar desde Ontur con la autovía de Cartagena-Madrid.

Por tanto, en esta moción nosotros pedimos dos cosas; una, no pedimos dinero, sino que pedimos que se estudie, que se proyecte y que se empiece con la elaboración de ese trabajo, para conseguir el ensanche y ade-

cuación de la mencionada carretera; pero, además, si otra Administración ya está trabajando, lo lógico es entrar en relaciones y multiplicar el efecto para que ese convenio sea factible, y la obra se ejecute al unísono. Porque, vuelvo a insistir, da vergüenza dejar el término de Jumilla y entrar en el de Ontur, porque la diferencia es abismal. Nos guste más o nos guste menos reconocerlo, ésa es la pura realidad; y para mayor muestra, el ejemplo visual de personarse físicamente y comprobar el estado de una carretera y el estado de otra.

Decir, además, que tradicionalmente, como ésa es la salida natural hacia Madrid, nos tenemos que desviar, los que estamos en esa comarca, no para salir ya a Tobarra, sino desde Ontur continuar a Fuente Álamo y salir por la salida, que no era natural de utilización por nuestra parte, hasta Horna, que conecta con Albacete-Valencia, porque está en perfectísimas condiciones.

Por ello, termino, porque creo que está más que justificada la moción, apelando de nuevo a esa sensibilidad que echo en falta por parte del grupo parlamentario que sostiene al Gobierno, que salga de esta Cámara, que salga de ese huevo que lo envuelve, y que vea la realidad y actúe tomando decisiones que afectan muy positivamente a una comarca que tiene además muchísimas más necesidades.

Con esto termino, apelando al apoyo de los dos grupos parlamentarios para que salga adelante esta moción.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Abellán.

Turno general de intervenciones. Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Señoras diputadas, señores diputados:

Yo voy a añadir muy poco a esta moción porque fue una moción conjunta en el Ayuntamiento de Jumilla del grupo municipal de Izquierda Unida y del grupo municipal del Partido Socialista, y además se aprobó por unanimidad, estando aquí incluso como diputado el portavoz del grupo parlamentario Popular en este Ayuntamiento, al que he visto como charlaba con el que presumiblemente va a ser el ponente de la moción, Arsenio Pacheco. Sin duda alguna estoy seguro de que estaría pidiéndole el respaldo a esta iniciativa y, por tanto, no quedar desautorizado en esta Asamblea ante una iniciativa que votó favorablemente en el Ayuntamiento de Jumilla.

Y es que yo creo que la obra es necesaria; hace un par de comisiones, o una comisión, veíamos otra carretera, me parece que era la misma semana pasada si no recuerdo mal, la carretera de Pinoso; y es que hay carre-

teras del término de Jumilla que es necesario arreglar, y si además son estratégicas, como ésta que nos une con la vecina Comunidad de Castilla-La Mancha, que es muy importante para el transporte de los productos vitivinícolas, tan importantes para aquella comarca y también tan importantes para la región, razón de más para que se produzca una actuación en esta carretera.

No importa que el Ayuntamiento sea de izquierdas, porque yo estoy seguro de que el hecho de que no haya plan de carreteras no es para poder actuar caprichosamente el Gobierno y discriminar a los ayuntamientos o a las carreteras de términos municipales que puedan estar gobernados por la izquierda. Pero no basta con que yo lo crea, sino que tienen que creerlo los ciudadanos, y para eso hay que demostrarlo, y hay que demostrarlo con hechos.

Yo creo que la moción está muy bien planteada, que los dos aspectos que contempla son necesarios; por una parte, el tema de empezar a acometer en el trazado que transcurre por nuestra región las obras necesarias para su mejora, y por otra parte, en lo que se refiere a la coordinación de las distintas administraciones con Castilla-La Mancha, puesto que es una carretera que interesa y que interesa estratégicamente a las dos comunidades.

Yo creo que la moción, por tanto, se aprueba por su propio peso, y se aprueba por su propio peso como demostró el grupo municipal del Partido Popular en el Ayuntamiento de Jumilla.

Yo creo que los jumillanos y jumillanas lo van a agradecer, y lo agradecerá el conjunto de los ciudadanos de la región, y por tanto manifiesto ya mi disposición a votar favorablemente esta iniciativa, que espero que sea la del cupo y, por tanto, se apruebe tras la intervención que tenga el representante del grupo parlamentario Popular.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

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

SR. PACHECO ATIENZA:

Gracias, señor presidente.

Buenos días, señoras diputadas y señores diputados.

Venimos hoy a debatir la moción presentada por el grupo Socialista, donde lo que se solicita no son obras, lo que se solicita son estudios, informes y proyectos que sean necesarios para el ensanche y adecuación de la carretera de Jumilla hasta el término municipal de Ontur.

Señor Abellán Martínez, este diputado que le habla, como portavoz, en estos momentos en esta moción, del grupo parlamentario Popular, ha salido de ese cascarón que dice usted que estamos encerrados y ha visitado allí

misimo todo el tramo de las dos carreteras a las que hace alusión, usted también, en su moción. Y eso se hizo no hace tiempo, sino el pasado sábado; el pasado sábado tuve la oportunidad, el honor, de estar recorriendo los dos tramos, y le podría hacer una pequeña descripción de lo que allí pude comprobar.

Mire usted, en la carretera MU-403, en la zona comprendida en el término de Jumilla, es decir, en la Comunidad Autónoma murciana, la distancia que hay es de unos dieciséis kilómetros, en los cuales se invierte aproximadamente unos diez minutos en recorrerlos. El tramo que existe desde el límite de Comunidad Autónoma o de provincia con la ciudad o pueblo de Tobarra es, en total, de unos 24 kilómetros: hasta Ontur hay unos 5 kilómetros desde el límite, y 19 desde Ontur a Tobarra. Es precisamente en este tramo de Ontur a Tobarra donde las condiciones sí que son de vergüenza, pero para los vecinos de aquella población, cuando puedan comparar el estado de la carretera, el estado del firme con el estado que presenta en estos momentos la MU-403. Por eso no entiendo el que tengamos nosotros que vernos avergonzados frente a esa otra carretera.

Dice usted, en la presentación de su moción, que pasan gran cantidad de vehículos pesados que transportan el vino, precioso y preciado líquido, de aquella comarca. Pero, mire usted, lo de gran cantidad de vehículos pesados no es una medida, hay que recurrir a una medida, hay que recurrir a un estándar, y hay que recurrir al IMD, es decir, a la intensidad media diaria de vehículos que circulan; y si comparamos la intensidad media diaria de vehículos entre la carretera MU-403 y la 3.213, vemos que, mientras que la MU-403 es de 903 vehículos diarios, de los cuales 117 son vehículos pesados, en la MU-3.213 la cantidad de vehículos en total es de 1.433, de los cuales 551 son pesados, vehículos pesados; es decir, ya el propio ciudadano elige la carretera 3.213 para poder enlazar con la conocida "Venta Pascual" y desde allí poder continuar su viaje a través de lo que en estos momentos es todavía carretera nacional, pero dentro de muy pocas fechas será autovía, que felizmente se está terminando, para poder llegar hasta Tobarra y ascender hacia Albacete y Madrid. Es decir, si en estos momentos se elige ya de por sí el acceso a través de la 3.213, no vemos otra razón que nos indique que se pueda cambiar este sentido.

Pero mire usted, señor Abellán, la MU-403 es una carretera cuyo ancho es de 7 metros de calzada y 1 metro de arcén, arcén que es en zahorra; la calzada es una calzada con aglomerado en un estado bastante bueno; es una carretera por la cual pueden circular vehículos pesados en buenas condiciones. Posiblemente sea fuera de este tramo de la MU-403 donde los vehículos no puedan circular en tan buenas condiciones como en ella.

Nosotros no vemos, de verdad, la necesidad de tener que acometer con esa urgencia que usted dice ni obras ni proyectos; es en otros tramos, pero no pertene-

cen a la Comunidad Autónoma. Dice usted, anuncia que parece ser que se están haciendo, ¡bienvenidos sean!, y así será posible poder llegar.

Nosotros entendemos que estos estudios, estos informes, estos proyectos, será necesario acometerlos cuando en función de la intensidad media diaria de la circulación y el ancho de la carretera así lo demanden. El ancho de esta carretera MU-403, que, como he dicho, es de 7 metros, tiene el ancho suficiente para que circulen vehículos pesados, 3,5 por carril, igual a las carreteras de primer nivel, con 4.000/5.000 vehículos diarios y entre 500 y 800 vehículos pesados.

No vemos, por tanto, la razón de acometer estudios, no vemos la necesidad de la urgencia, no vemos ese perentorio arreglo de esta calzada. Nosotros podemos entender, y así lo entendemos, que el señor Abellán Martínez, como alcalde de Jumilla y diputado socialista, pida y demande para el término municipal de Jumilla el arreglo de todas sus carreteras, pero yo quiero también hacer referencia a algo que se ha dicho sobre la posible actuación del Gobierno regional, en concreto de la Dirección General de Carreteras, sobre si se hacen actuaciones en un determinado municipio. Esto yo creo que en estos momentos no es así, sinceramente no lo creo, creo que en otros momentos sí lo fue, pero creo que en estos momentos no es así; creo que Jumilla no puede tener quejas de ello, creo que Jumilla sabe que ha habido gran sensibilidad para el arreglo de muchas de sus carreteras, tanto de las zonas principales como de las zonas más aisladas (La Raja, Cañada del Trigo, que también son ciudadanos de Jumilla); creo que ha habido, como decía, sensibilidad y que se han puesto las medidas necesarias.

Entendemos perfectamente, señor Abellán, que usted demande que se arreglen todas las carreteras, pero debe entender también que el grupo parlamentario Popular entiende que el Gobierno regional es el que debe de priorizar, en función de las necesidades y los recursos existentes, cuándo se aplican en cada una de las vías.

Es por todo lo expuesto por lo que, no entendiendo los motivos de urgencia de la moción que se nos presenta, votaremos en contra.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Pacheco.
Señor Abellán.

SR. ABELLÁN MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Voy a empezar esta última intervención con las últimas palabras del señor Pacheco, cuando dice que no ve la necesidad de actuar. Que no ve, está claro, no sólo él, sino el grupo parlamentario Popular, y por eso nuestra obligación es hacer que vean lo que no ven. De ahí

que nosotros traigamos esta moción, para abrirle los ojos, para salir de ese cascarón y que vean una realidad que ustedes, está claro y así lo reconocen, no ven, y así lo ha dicho usted.

No es de recibo aplicar lo que usted llama el IMD, el índice medio de tránsito diario, y no es de recibo esa aplicación porque si pasan poco porque la situación de esa carretera es mala, ¿qué quiere usted, que sigan pasando más para que fallezcan más, para que haya más número de accidentes? La consecuencia es lógica: a peor estado de la carretera, menos uso; se utiliza una vía alternativa como es la carretera que usted citaba, que es la que sale a la Venta Pascual y la carretera de Hellín. Y fíjese usted la diferencia, 903 vehículos diarios en la carretera mala, que es la que estamos pidiendo, frente a 1.433, que tampoco es tanto. Mientras que la 1.433 obliga a hacer casi 40 kilómetros más para llegar a Tobarra, por el otro tramo se adelantan esos kilómetros hasta el mismo término.

Recientemente, el sábado, como usted bien dice, falleció la última persona, además muy conocida y notable dentro de la región, porque sus méritos son reconocidos incluso por el Gobierno regional, al ser un deportista de elite en su día, que falleció como consecuencia de un accidente de tráfico al salirse de una curva, curva que es una de las cuatro que estamos demandando que se arreglen y que se solucionen, que están muchísimo tiempo en esa situación, sin guardarraíles, sin señalización, cuatro en apenas 8 kilómetros. Esa peligrosidad ha hecho que sean más de 6 personas fallecidas en los últimos 12 años y más de 25 accidentes por derrape y por salida de vehículos en ese tramo.

¿Quiere usted que se siga utilizando, quieren ustedes, señores del grupo parlamentario Popular, que se siga utilizando esa vía para que sean más los accidentes y para que sean más los fallecidos? Las personas con sentido común optan por una alternativa más cómoda y más segura. Por tanto, no es ni solución, ni de recibo, lo que el grupo parlamentario ha dicho esta mañana.

Además se ha dicho otra cosa, y es que no está previsto ni siquiera el estudio de esa carretera. Si no está previsto el estudio de esa carretera, volvemos no sólo a decir que se tiene en proyecto algo, como estamos muy acostumbrados a oír en este tipo de mociones, que yo llamaría "el proyecto de una proyección en proyecto", porque ¡es verdad!, hay que reconocer que todo se queda en proyectos, pero nada de realidades. En nuestro término, por ejemplo, sin ir más lejos, autovía famosa, 2000-2006, que va a hacer el Ministerio de Fomento, que ni siquiera ese proyecto lo ha visto nadie, nadie, y espere-mos que se haga y ojalá se haga. Ensanche de la carretera de Jumilla a Venta del Olivo, bueno, ahí están cantidades consignadas en los presupuestos, que no se gastan, que luego se transfieren y no se ejecutan. Ejecución del Puente del Pollo, en esta carretera que estamos hablando, la 3.213, dos años en presupuesto, dos años

que no se ejecuta. Actuaciones en el resto de las carreteras, ¡dígame cuáles!, ¡díganme cuáles!: ¡ninguna!, y ésta es la verdadera realidad.

Yo comprendo que la distribución de recursos es muy difícil hacerla de una manera global, conformando a todos los ayuntamientos, ¡conforme!, pero es que estamos pidiendo iniciativas que seriamente afectan a dos carreteras y que ni siquiera salen adelante con el apoyo del grupo parlamentario Popular, pese a la sensibilidad del grupo municipal Popular en nuestro Ayuntamiento, que sí que está cercano al problema, que sí conoce el problema y que sí es sensible a esa solución.

Decirles también que el plan regional de carreteras, que necesariamente debe de salir, al no estar vigente ni estar a conocimiento de todos los ayuntamientos, da lugar a la discrecionalidad por parte de la Administración regional, por parte del Gobierno regional, y esa discrecionalidad es la que nosotros queremos evitar, y que de una vez los tres o cuatro problemas puntuales de cada municipio, y en este caso los de mi comarca y los de mi municipio mi obligación es ponerlos encima de la mesa, son los que la cruda realidad nos indica que eso es así.

Termino como empecé. Lamento, de verdad, que la Comunidad castellano-manchega vaya a reinvertir en un tramo de carretera que está bien, como es Ontur hasta el término municipal de Jumilla, que son apenas 6 kilóme-

tros, que nosotros estamos hablando de 12, y que además va a arreglar lo que peor está de esa carretera, que es de Ontur a Tobarra, si está mal nos vamos a quedar muchísimo peor, y seguiremos diciendo que ya hemos entrado a la Región de Murcia, porque lo dice muchísima gente que pasa por esa carretera, porque se percibe y se ve.

Si al menos se acondicionaran las cuatro curvas, si se protegieran, si se establecieran las bandas y se ensancharan solucionaríamos un problema importante, y no estamos hablando de dinero, es simplemente que se tome sensibilidad para elaborar el estudio y el proyecto. ¡Ni siquiera eso! Lamento haber perdido el tiempo con la moción, pero al menos me queda la tranquilidad de haberles informado de una situación preocupante en nuestro municipio. Mi único consejo es que, de verdad, salgan de aquí, del huevo que les envuelve, y vean la realidad de muchos municipios, que no es ni mucho menos la que ustedes dibujan.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Abellán.

Señorías, procedemos a la votación de la moción. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Queda rechazada la moción al haber obtenido 6 votos a favor y 7 en contra.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial**: 4.000 pts. (IVA incluido)
- Suscripción anual al **Diario de Sesiones**: 4.500 pts. (IVA incluido)
- Números sueltos: 100 pts. (IVA incluido)
- El importe de la suscripción se abonará mediante talón nominativo, giro postal o transferencia a la cuenta corriente 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