



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA SECTORIAL

Año 2001

V Legislatura

Número 24

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 25 DE ABRIL DE 2001

ORDEN DEL DÍA

I. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, para informar sobre situación de acuerdos con Renfe y el Gobierno central relativos a la supresión de pasos a nivel y actuaciones en la red convencional.

SUMARIO

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

I. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, para informar sobre situación de acuerdos con Renfe y el Gobierno central relativos a la supresión de pasos a nivel y actuaciones en la red convencional.

El señor Ruiz Abellán, consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, informa sobre los acuerdos suscritos 637

En el turno general para formular preguntas u observaciones, intervienen:

El señor Dólera López, del G.P. Mixto..... 639

El señor Martínez Cerón, del G.P. Socialista..... 641
El señor Nogueroles Pérez, del G.P. Popular..... 644

El señor Ruiz Abellán contesta a los portavoces parlamentarios..... 646

En el turno de réplica, intervienen:

El señor Dólera López 650

El señor Martínez Cerón..... 651

El señor Nogueroles Pérez..... 653

El señor Ruiz Abellán interviene en el turno de réplica..... 654

Se levanta la sesión a las 13 horas y 25 minutos.

SR. CERVANTES DÍAZ (VICEPRESIDENTE):

Señorías, damos comienzo a la sesión informativa en Comisión para **comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, José Pablo Ruiz Abellán, a quien en nombre de la Comisión agradezco su presencia, para informarnos sobre la situación de acuerdos con Renfe y el Gobierno central, relativo a la supresión de pasos a nivel y actuaciones en la red convencional**, formulada por el grupo parlamentario Socialista.

A estos efectos tiene la palabra el señor consejero.

SR. RUIZ ABELLÁN (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, presidente.

Buenos días a todos, señorías.

La comparecencia de hoy se realiza a petición del portavoz del grupo parlamentario Socialista, petición que fue presentada dos días después del trágico accidente acaecido a principios de este año en un paso a nivel del término municipal de Lorca, un accidente que a todos nos afectó y que, como siempre ocurre en estos casos, vuelve a poner la sensibilidad de la sociedad a flor de piel, reclamando las acciones necesarias para tratar de que no vuelvan a ocurrir sucesos como éste, pues aunque casi siempre ocurren por imprudencias o fallos humanos, es necesario poner los medios técnicos para que, en la medida de lo posible, no se puedan producir esos fallos.

Bien, aunque en estos casos, como digo, la sensibilidad social aumenta reclamando acciones, yo quiero decir a sus señorías, en primer lugar, que esta situación de sensibilidad ya existía en nuestro Gobierno, tanto en el regional como en el nacional antes de este accidente, y prueba de ello son los múltiples contactos que ya veníamos manteniendo dirigidos específicamente a la supresión de pasos a nivel mediante unos acuerdos con el Ministerio de Fomento y con Renfe, unos acuerdos que los grupos de la oposición sabían que se estaba negociando, como demuestra esta solicitud de comparecencia en la que el portavoz del grupo parlamentario Socialista se interesa por la situación de los mismos y sobre la que voy a informar a sus señorías a continuación.

Como información previa, he de decirles que, según la normativa que todavía está en vigor, los pasos a nivel que deben suprimirse son aquellos cuyo momento de circulación -un dato técnico que se denomina AxT- es superior a 24.000, denominándose momento de circulación al producto de los factores estadísticos de la intensidad media de tráfico de la carretera o camino y la media diaria real de circulaciones ferroviarias; es decir, al producto del número de trenes que pasa por la vía, por el número de vehículos que pasa por la carretera que se cruza, si es superior a 24.000 entonces es un paso a nivel

que debe suprimirse.

Para la supresión de estos pasos, se deberá, por lo general, porque tiene otras connotaciones que aclararemos más adelante, digo que se deberá, por lo general, realizar convenios entre los propietarios con los que tienen competencia de la carretera o camino (Comunidad, ayuntamiento o particulares) y Renfe o el propio Ministerio, y esto normalmente al 50%.

En la Región de Murcia quedan actualmente 18 pasos a nivel: 8 cuyas competencias, el camino o carretera que la cruza, es de la Comunidad Autónoma, 10 que es de los ayuntamientos, cuyo momento AxT es superior a 24.000, y a ellos estaban dirigidas las actuaciones que mediante sendos convenios con el Ministerio y Renfe se iban y se van a realizar.

Respecto al acuerdo con el Ministerio de Fomento, el texto del mismo ya está negociado y supone una inversión, en el período 2001-2006, de 3.000 millones de pesetas entre el Ministerio y la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Se pretenden suprimir 13 pasos a nivel; de ellos 2 están situados en Murcia, 2 en Alhama, 2 en Águilas, 2 en Lorca, 2 en Beniel, 1 en Cartagena, 1 en Alcantarilla y 1 en Torre Pacheco.

En cuanto al acuerdo con Renfe, el texto que está igualmente negociado ya y supondrá una inversión de 420 millones entre Renfe y la Consejería para efectuar la supresión de 12 pasos a nivel en el período 2001-2003. Se suprimirán 2 en Cartagena, 3 en Lorca, 2 en Murcia, 2 en Torre Pacheco, 1 en Librilla, Alhama y Puerto Lumbreras.

Ambos acuerdos, mediante los que serán eliminados 25 pasos a nivel, están previstos desde finales del pasado año, y el no haberse firmado todavía es debido a que por parte del Ministerio de Fomento, tras la comparecencia del ministro en el Congreso de los Diputados, a petición propia, con motivo del desgraciado accidente de Lorca, se presentó en la pasada reunión sectorial del mes de febrero una propuesta de real decreto, que ya ha sido informada por las comunidades autónomas, y que plantea, en términos generales, los tres aspectos siguientes que influyen en los acuerdos previamente preparados para la supresión de pasos a nivel:

Este nuevo decreto, que está próximo a su salida, a su promulgación, establece la posibilidad de firmar convenios con comunidades autónomas y ayuntamientos dependiendo del titular de la carretera, cosa que en realidad ya se venía realizando.

Segundo, para señalar la conveniencia de supresión de los pasos a nivel reduce el valor del momento de circulación AxT desde 24.000, que era el valor establecido y que en este momento está en vigor, a tan sólo 1.500.

Y en tercer lugar, introduce un nuevo elemento de análisis en la consideración de la peligrosidad de un paso

a nivel, que es el concepto de visibilidad técnica.

La previsible aprobación de esta nueva normativa y su posible influencia en los convenios ya acordados ha retrasado la firma de los mismos.

La reducción del momento de circulación a sólo 1.500 desde los 24.000 en que estaba fijado anteriormente, haría que el número de pasos a nivel a eliminar en nuestra región pasara de 18, como he dicho antes en la información anterior, a 39: 10 en caminos o en carreteras de la Comunidad Autónoma, 29 en caminos o carreteras de los ayuntamientos.

Y, por otra parte, la introducción de este nuevo concepto de visibilidad técnica en el nuevo decreto también podría hacer variar esa cifra.

Otro nuevo elemento de análisis es el hecho de que gran parte de nuestra infraestructura ferroviaria convencional puede y de hecho se va haber afectada por la construcción del AVE, como podría ocurrir con la línea Murcia-Lorca, Murcia-Cartagena o incluso la línea Murcia-Alicante, de las que todavía no se conocen los estudios informativos y que se tendrán el próximo verano.

Con estas incertidumbres, las mayorías de las cuales se resolverán en los próximos meses, se decidió finalmente, en reunión celebrada la pasada semana con el Ministerio de Fomento, mantener la eliminación de los pasos a nivel que estaban previamente acordados, y de ellos iniciar ya la de aquellos en los que la modificación que les puede afectar sea ya conocida, posponiendo los demás para su inmediata eliminación tras conocerse el trazado correspondiente, que, como he dicho, en algunos casos o en muchos casos se conocerá pasado el verano, y hacer de forma inmediata, como he dicho anteriormente, los estudios y proyectos de eliminación que en algunos casos serán diferentes de lo previsto hasta hace unos pocos meses, ya que la eliminación del paso a nivel deberá tener en cuenta las nuevas vías del AVE.

Así, el Ministerio de Fomento está redactando los proyectos de los pasos a nivel que le corresponden y tiene previstos 350 millones en los presupuestos de este año para iniciar dicha actuación. Por su parte, Renfe también está redactando los proyectos de los pasos a nivel que le corresponden y ya ha anunciado el inicio de la supresión de varios de ellos este mismo año. De hecho, en el Boletín Oficial del Estado del pasado mes de marzo, 13 de marzo del 2001, mediante resolución de la Dirección de Proyectos de Renfe, se establece la elaboración y la redacción del proyecto de supresión de 8 pasos a nivel en Murcia, y mediante esta resolución se ha convocado el concurso para la realización de dichos proyectos de eliminación de pasos a nivel.

En cuanto a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, lo primero que quiero decir a sus señorías es que a primeros de este año, tras el accidente de Lorca y el incremento de la sensibilidad social que produjo, se encargó un exhaustivo estudio, que les puedo presentar a sus señorías, que ha sido terminado en el mes

de abril del año 2001, es decir, este mismo mes, y este estudio nos hablaba del estado de las intersecciones de las líneas de ferrocarril con la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, a fin de conocer en profundidad sus condiciones de seguridad y los posibles defectos de que pudiera adolecer, abarcando el estudio, no sólo los pasos a nivel, sino también los pasos a distinto nivel que también pueden ofrecer peligro en el caso de que no resultase adecuada la protección anticáida, es decir, la protección de las barreras del puente.

Dicho estudio nos ha sido entregado, como he dicho anteriormente, este mismo mes de abril, y el mismo ha detectado, efectivamente, algunos defectos que afectan tanto a la señalización como al balizamiento de los puentes, y cuya subsanación ha sido evaluada por los técnicos de la empresa Elsamex en unos 40 millones de pesetas. Pues bien, ya se ha dado la orden de iniciar los trabajos necesarios para subsanar estos problemas en tanto se van suprimiendo también los pasos a nivel que hemos hablado anteriormente.

Con relación en lo que concierne a la Consejería y en lo que concierne a los pasos a nivel que en los acuerdos ya negociados corresponden al Gobierno regional, se están redactando los proyectos técnicos y se pretende iniciar este año la eliminación de alguno de ellos, para los que existe consignación en los presupuestos de la Comunidad para el año 2001.

Señorías, esto es lo que les puedo decir en cuanto a los convenios para la supresión de pasos a nivel, que creo es el tema central por cuya situación se ha interesado el señor Ortiz y el que ha motivado mi comparecencia hoy ante esta Comisión, sin menoscabo, por supuesto, de que, a petición de sus señorías, les puedo informar con más concreción de cuáles son los pasos a nivel que por parte del Ministerio, por parte de Renfe y por parte de la Consejería están en fase de proyecto. Están perfectamente explicitados, podemos entrar en ellos si ustedes así lo consideran. Así también como un informe breve sobre los datos y los pasos a nivel que el informe técnico también nos dice cómo necesarios de mejorar para evitar la peligrosidad actual.

Por otra parte, en la petición de comparecencia, por parte del grupo parlamentario Socialista, se me pide que informe sobre las demás actuaciones en la red convencional. A este respecto, esas actuaciones, aunque no estén recogidas en convenio, constituyen, en unos casos, una voluntad de acción que ya se está plasmando en realidades y, en otros casos, unos compromisos firmes hechos públicos por el propio ministro.

En cuanto a esas actuaciones que ya se están plasmando en realidades, cabe señalar que, independientemente de los proyectos referidos a la alta velocidad que ustedes conocen los últimos detalles, se están desarrollando dos proyectos de gran importancia para la red ferroviaria regional, ambos ya contratados y en avanzado

estado de desarrollo, que son los siguientes:

El primero, el proyecto de modernización y mejora de las instalaciones de seguridad en las líneas de la Región de Murcia; su redacción y construcción hará posible la duplicación del número de trenes que pudiesen transitar por la región, impidiendo la saturación que ya se prevé en especial en los tramos Murcia-Lorca y Murcia-Alicante. El estudio, con un coste de 45 millones de pesetas, ha sido adjudicado a INECO, y la inversión prevista es de unos 2.000 millones de pesetas.

El segundo es el estudio informativo de la línea convencional Murcia-Alicante. Esta línea tiene escasa capacidad y un trazado defectuoso, cuya mejora deberá determinar este estudio, una vez conocido el trazado del AVE en su tramo Elche-Murcia, que sólo coincidirá con el convencional en el corredor previsto en el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia en El Reguerón.

En cuanto al compromiso hecho público por el propio ministro respecto a la modernización de la red convencional, que además estaba reflejado en el documento que se firmó en Murcia sobre el trazado del AVE de Levante, aunque falte aún su desarrollo y planificación, dicha modernización va a afectar a las líneas de cercanías y regionales y a su adaptación al nuevo concepto de alta velocidad. Las previsiones, y así lo estamos negociando, son de que serán, estas líneas de cercanías, de ancho internacional, pudiendo en algunos casos, en los que las circunstancias lo permitan, ser utilizadas tanto por el AVE como por los trenes de cercanías y regionales.

Es cierto que aún es pronto para poder concretar estas circunstancias, puesto que, como ustedes conocen, sólo está terminado el estudio informativo y de trazado del corredor Novelda-Murcia en lo que afecta a nuestra región, y después de la declaración de impacto ambiental se realizará el proyecto constructivo.

De la misma forma, en los próximos meses se irán conociendo los distintos estudios e irá tomando forma la configuración de la estructura que tendrá el tren de alta velocidad y también su interrelación con la red de cercanías regionales y mercancías, así como los proyectos de las estaciones AVE que también están previstas.

Para concluir esta primera intervención, diré a sus señorías que las inversiones que el Ministerio de Fomento tiene actualmente previstas, afectando a nuestra región y que están anunciadas, son las siguientes: el tramo de Novelda-Murcia, que son unos 90.000 millones de pesetas; Murcia-Cartagena, 60.000 millones; Murcia-Lorca-Almería, 164.000 millones. Y además de dichas actuaciones, la construcción de las estaciones AVE, las actuaciones en la línea convencional, la eliminación de pasos a nivel y la mejora de las señalizaciones harán que la inversión total en ferrocarriles supere en los próximos años los 400.000 millones de pesetas.

Con esta información, quedo a la espera de aquellas aclaraciones que sus señorías consideren necesarias.

Nada más, señor presidente. Nada más, señorías.

SR. CERVANTES DÍAZ (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Se suspende la sesión por un plazo de diez minutos, tras los cuales se volverá a reanudar.

Se reanuda la sesión.

Por el grupo Mixto, tiene la palabra el señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, al comienzo de la reanudación del período de sesiones tras el período festivo que hemos tenido, saludar a todas sus señorías, y muy especialmente al consejero, al que agradecemos su presencia hoy aquí, así como al director general correspondiente, don Gregorio Albuquerque, compañero ayer en tareas parlamentarias.

Señor consejero, su intervención y su información nos produce dos cosas: incertidumbre, por una parte, y escepticismo, por la otra. Y esto no es una muletilla o no es un tic que tenga esta formación política o este diputado, es el resultado de tres cosas: de la constatación de la contradicción en los distintos anuncios oficiales en torno a la eliminación de pasos a nivel y en torno a la mejora del ferrocarril convencional; en segundo lugar, la contradicción, también, entre hechos y proyectos que viene caracterizando al Partido Popular en el Gobierno, y, luego, la propia indefinición de la normativa y de la suscripción de esos convenios, que van a posibilitar todas estas actuaciones.

Por una parte, y en torno al primero de los planteamientos, si cogemos los medios de comunicación en los tres últimos meses -dejando abril-: enero, febrero y marzo, incluso a primeros de abril, hay hasta cuatro cifras distintas que se dan en torno a la supresión de pasos a nivel. Cinco se daban en un primer momento; sesenta se dan en un segundo momento como actuaciones urgentes; veinticinco se dan en otro de los momentos, y hoy mismo en la comparecencia habla usted de trece, por un lado, y de doce, por otro. Por tanto, la propia versión oficial, la propia versión de las distintas administraciones (del Ministerio de Fomento y de la Comunidad Autónoma) se contradicen entre sí: hacen una serie de anuncios que no coinciden en lo que se refiere a sus cifras. Y eso está en las hemerotecas; en los periódicos y el resto de los medios de comunicación los tenemos aquí y podemos constatarlo fácilmente.

Luego está el tema de la contradicción entre hechos y proyectos. Que nos vengan ustedes ahora a contar que, efectivamente, hay veinticinco pasos a nivel a suprimir en un breve plazo de tiempo, cuando éstos tenían que estar muchos de ellos ya suprimidos de acuerdo con lo que se planteó en el Plan de Reactivación Económica y

el Plan de Reactivación Adaptada a finales del año 1999, la verdad es que si no se acompaña con instrumentos financieros y con otros instrumentos jurídicos y políticos, pues la verdad es que tiene poca credibilidad. Y, efectivamente, tiene poca credibilidad en cuanto está todo en el aire, y es la tercera razón, como usted mismo ha llegado a manifestar. Usted mismo ha hablado de incertidumbre, han sido palabras textuales suyas; incertidumbre por si la normativa que se va a contener en ese decreto que va a reducir el producto de trenes por coches en lo que se refiere a los pasos a nivel para su arreglo, que va a permitir esos convenios, se van a producir o no se van a producir, o cuándo se van a producir. Y la propia indefinición hoy de esos convenios, donde pueden estar los textos, pero los textos hasta que no se suscriben y hasta que no se llevan a la práctica no significan una realidad, sino que significan solamente una expectativa muchas veces incumplida, como ha ocurrido hasta ahora.

Pero, hoy por hoy, señor consejero, la realidad es que en la región sigue habiendo más de cien pasos a nivel, que en lo que llevamos de año ha habido prácticamente una veintena de muertos en accidentes en pasos a nivel en nuestra Comunidad Autónoma, y que esto es una realidad que no puede esperar. Y muchos de esos accidentes en pasos a nivel no han tenido lugar precisamente en pasos en los que haya una importante circulación de vehículos o de trenes, con lo cual a nosotros nos preocuparía también que esas ratios que ustedes están definiendo, aun cuando las están bajando sustancialmente en función del proyecto de decreto y de los convenios de los que usted nos habla de una forma, digamos, todavía bastante inconcreta y abstracta, pues a pesar de eso puede haber puntos de peligro en nuestra Comunidad Autónoma que queden fuera de esto.

Luego, además, no nos ha concretado usted, señor consejero, y a mí me gustaría que se concretara con claridad, la temporalización de esos convenios y la temporalización de esas actuaciones. ¿Cuántas de esas actuaciones, señor consejero, se realizarán este año? ¿Cuántas se realizarán el próximo año? ¿Qué plazo de actuaciones se están planteando? Porque quiero recordar, señor consejero, que en el mes de octubre se vio aquí una moción del grupo parlamentario al que represento, en la que solicitábamos un convenio Renfe-Comunidad Autónoma que permitiera que en cinco años pudiera abordarse la supresión de esos pasos a nivel, y que esa moción fue rechazada con los votos del grupo parlamentario Popular en su momento, que decía que era poco tiempo para la supresión de esos pasos a nivel, y que qué menos de diez años, como ofrecía Renfe.

Y es que otra de las constantes de la actitud del Gobierno regional con respecto al Ministerio de Fomento y a Renfe ha sido precisamente la falta de firmeza, ha sido precisamente la falta de exigencia, ha sido precisamente la falta de defensa de los intereses de la región. Una compañía rentable donde las haya, una com-

pañía que además tiene convenios suscritos con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia que suponen un desembolso económico todos los años. Bueno, pues esta compañía ralentiza las inversiones en la región; esta compañía suprime trenes en la región; esta compañía está dando un servicio en el conjunto de la región que dista de ser satisfactorio, y a partir de ahí nosotros hubiéramos esperado una respuesta mucho más clara por parte de un Gobierno regional, que hasta ahora se ha limitado más a planteamientos formales que a planteamientos que lleven a esa compañía a reconsiderar sus inversiones, a reconsiderar el servicio que presta en la región. Y ya no solamente han sido ustedes seguidistas de las políticas del Gobierno de la nación, aun cuando no hayan atendido los intereses y las demandas que en materia ferroviaria tiene la Región de Murcia, sino que además de eso ustedes ya son conformistas ante las políticas, inclusive, de la dirección de Renfe ante la supresión de trenes, ante la dilación de actuaciones y actividades necesarias en la región, ante el servicio que se viene prestando.

Y, claro, cuando usted nos habla del ferrocarril convencional y de la modernización del ferrocarril convencional y pasa sobre ascuas, pasa corriendo en este asunto, a pesar de que era una petición también expresa de la solicitud de comparecencia, a nosotros, como mínimo, también nos preocupa, porque usted ha dado una cifra de cuatrocientos y pico mil, 420.000 millones de pesetas de inversión. Pero, cuándo, cómo, no ha dicho dónde; cuándo, cómo, dónde se va a materializar esto. A mí lo que me preocupa es que una vez más el AVE se convierta en la cortina de humo para no acometer las inversiones necesarias en materia de ferrocarril convencional. Ya tuvimos ocasión, con ocasión de la comparecencia del presidente para explicar el famoso acuerdo del día 8 de enero con sus colegas de otras comunidades autónomas y con el ministro Álvarez Cascos, de manifestar que no nos satisfacía, única y exclusivamente, una frasecita que dice: "priorizar las actuaciones en la línea convencional de ferrocarril", sin saber en qué líneas son, sin saber con respecto a qué se priorizan esas actuaciones, sin saber, en definitiva, a qué se refiere esa frase, abstracta donde las haya, ambigua donde las haya, que figura ahí.

Y, claro, cuando aquí había 111.000 millones de pesetas en el Plan de Reactivación Económica y Plan de Reactivación Adaptado para arreglo de la línea convencional; cuando se gastaron 1.000 millones de pesetas en lo de la supresión del Barrio Peral y alguna otra actuación puntual y aislada; cuando, con respecto al año 2000, en el 2001 se ha bajado el presupuesto de inversión territorializada en nuestra región para el arreglo de pasos a nivel y del propio ferrocarril convencional; cuando la variante de Camarillas sigue ahí muerta de risa todavía, cuando era, además, una prioridad, y una prioridad que se iba a llevar a la práctica de una forma, digamos, próxima en el tiempo, que hoy sigamos hablando de estu-

dios y de estudios, y de proyectos y de más proyectos, no significa una respuesta a lo que la región demanda, no significa una respuesta a lo que hoy necesitamos en lo que se refiere a ferrocarril convencional.

Y luego tenemos más problemas, porque nosotros todavía seguimos preocupados por aquella respuesta del ministro a la diputada de Izquierda Unida en torno a que la línea de Chinchilla quedaría única y exclusivamente para mercancías y se excluiría el tráfico de viajeros por esa línea. Es verdad que usted en alguna ocasión ha dicho que esto no es así, pero no hemos oído ningún desmentido por parte del ministro Álvarez Cascos, que al fin y al cabo es quien tiene la sartén por el mango en ese tema, sobre esa línea convencional.

Por tanto, aquí el resultado sigue siendo el de siempre; aquí estamos con la gran esperanza blanca que supone el AVE. Es verdad que no sabemos todavía ni cuándo, ni cómo llegará, ni siquiera si al final llegará o no, y mientras tanto tenemos, seguimos teniendo unas demandas de soterramiento de vías, por ejemplo, en Alcantarilla, el soterramiento de vías en Murcia, de eliminación de pasos a nivel, de trenes de cercanías, de recuperación de comunicación con Andalucía, del propio desarrollo del ferrocarril de vía estrecha, de modernización de nuestras estaciones y de los servicios ferroviarios, de frecuencia de trenes, de pérdida de trenes. Y ésta es nuestra realidad.

Hoy, cuando estamos hablando del ferrocarril del siglo XXI, que ya veremos a ver si llega antes del XXII, lo cierto y verdad es que nuestra infraestructura ferroviaria responde más al siglo XIX que al siglo XXI. Y yo sigo pensando, señor consejero, que esta región no puede vivir constantemente de palabricas; no puede vivir constantemente de promesas; no puede vivir constantemente de estudios y más estudios, proyectos y más proyectos, que siempre son necesarios, pero, claro, cuando uno se queda en el estudio y no acomete la realidad, por mucho que el estudio sea necesario no va a satisfacer las demandas que nosotros tenemos en este momento.

Por tanto, nos queda un escepticismo profundo después de su intervención. Ni siquiera vemos convicción en usted mismo, señor consejero, de que estos temas se van a resolver, y además se van a resolver en un plazo de tiempo, digamos, razonable. Me da la impresión de que llevamos mucho tiempo esperando, pero vamos a esperar mucho tiempo más, si no hay, algo que yo le demando a usted, señor consejero, una actitud de firmeza, una actitud de reivindicación, una actitud de exigencia, una actitud de buena gestión, una actitud de buena representación de los intereses de nuestra región ante la dirección de Renfe, ante el Ministerio de Fomento, ante el Gobierno de la nación, y ésta es la petición concreta que yo quiero realizarle hoy y es la petición para la que yo le ofrezco el apoyo de este grupo parlamentario, como hemos hecho en otras ocasiones.

Los ayuntamientos ya están tomando cartas en el

asunto. Aquí, por ejemplo...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Dólera, debe ir concluyendo.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Termino inmediatamente.

Tengo aquí, de 1 de febrero del año 2001, un acuerdo plenario por unanimidad de los tres grupos parlamentarios en el Ayuntamiento de Puerto Lumbreras donde precisamente solicitan la activación por parte del presidente, en gestiones cercanas a Renfe y al Ministerio de Fomento, de todos los mecanismos necesarios para la urgente y prioritaria supresión de todos los pasos a nivel existentes en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y la necesidad, por tanto, de que haya esa gestión. Y como esto, pues ha habido otros ayuntamientos que también lo están planteando, lo están planteando en la región, lo está planteando la Asociación de Amigos del Ferrocarril de la Región de Murcia, lo están planteando los usuarios de los distintos servicios ferroviarios aquí en la región, pero, en fin, no parece que el Gobierno regional se haya hecho eco de esas demandas y de esas necesidades que tiene la Región de Murcia.

Por tanto, yo le ofrezco mis incertidumbres, le ofrezco también mi escepticismo, pero le ofrezco el apoyo en el momento en el que el Gobierno decida, de una vez por todas, dejarse de marear la perdiz en este asunto, coger el toro por los cuernos y trabajar por la resolución definitiva de los déficit que padecen las infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

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

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Muchas gracias, señor presidente.

Yo quiero empezar diciendo que me hubiera gustado un poco más de seriedad en la comparecencia del consejero respecto al motivo de la comparecencia, los datos que ha ofrecido, y algo menos de frivolidad.

Yo creo, señor consejero, que ha actuado usted esta mañana con cierta frivolidad, con poca seriedad respecto del motivo fundamental de la comparecencia aquí, y en cuanto a la manera en que nos ha expuesto los datos. Yo le quiero recordar a usted que la solicitud de comparecencia que este grupo parlamentario, a través de su portavoz, hizo fue exactamente: "situación de los acuerdos con Renfe y el Gobierno central relativos a la supresión

de pasos a nivel, otras actuaciones en la red convencional, financiación comprometida y plazos de ejecución". Usted ni ha hablado de cuál es la financiación comprometida ni ha hablado de plazo de ejecución. Ha hecho una serie de declaraciones de buena voluntad, de intenciones, de que todo se está negociando, de que hay contactos, de que se está intentando llegar a acuerdos, pero ni un solo acuerdo, ni ha puesto encima de la mesa un solo compromiso, ni en fechas ni en plazos, y ése era uno de los motivos de la petición que aquí tengo. Yo, si quiere usted, ahora se lo paso porque usted se ha quedado, como digo, en una mera declaración de intenciones que, desde luego, no satisface en absoluto a este grupo parlamentario.

De dos partes consta esta comparecencia, como bien se hace en la petición: una, los pasos a nivel, en la que usted se ha extendido y ha sido prolijo en datos; y la segunda parte, como digo, que es "otras actuaciones y compromisos de financiación y plazos", en la que usted ni siquiera ha entrado.

Con respecto al tema de los pasos a nivel, señor consejero, la política de su Gobierno es cero patatero, como a ustedes les gusta que se haga, cero patatero. Y, mire, a mí hay cosas que no me cuadran. Usted ha dicho esta mañana aquí que están negociando en torno a una inversión de 3.000 millones para los años 2001-2006, y por parte de Renfe de 420 millones, para veinticinco pasos a nivel. ¿Es verdad eso? Es así. Bien. Pues, mire, no me salen las cuentas, algo falla. No es posible porque, mire, ustedes tienen valorado aproximadamente la supresión de un paso a nivel como mínimo o como media en 250 millones, es lo que dicen ustedes en el Plan Estratégico, que es más, el que se va a suprimir de Alhama ahora está en 370. Es mucho más porque estamos hablando de distinto nivel, de supresión de pasos a nivel con vías a distinto nivel. Si usted divide 3.000 millones de pesetas entre 250 millones de pesetas, resulta que se podrán acometer doce pasos a nivel, pero ni uno más. Es decir, algo falla, y falla lo que falla, y lo que falla es que no es verdad lo que usted está diciendo aquí, y por eso le digo que algo menos de frivolidad, más seriedad y más respeto a esta Cámara y a los ciudadanos de la Región de Murcia.

Por cierto, hablando de respeto, le quiero recordar que desde el 8 de noviembre del año pasado este grupo parlamentario tiene solicitados a su Consejería los acuerdos, los convenios firmados con Renfe para la explotación de la línea Cartagena-Murcia y la línea Lorca-Águilas. Ésta es la hora y el día, cinco meses han pasado, en los que no disponemos -y sólo es una fotocopia- de esos convenios. A mí me gustaría que usted me dijera ahora a qué obedece esa razón, si es que hay algo que ocultar o si es que ustedes, por lo que sea, no quieren facilitar esa información.

Mire, señor consejero, en la Región de Murcia existen exactamente 138 pasos a nivel, si el delegado del

Gobierno informa adecuadamente. Yo tengo aquí una respuesta -es que he visto que se ha sonreído- del delegado del Gobierno a este diputado en la que me comunica el número de pasos a nivel que existen en la actualidad. De esos 138 pasos a nivel aproximadamente, aproximadamente no, 81 corresponden a ayuntamientos, 12 a la Comunidad, 16 a particulares y 28 a Feve. Ésos son los pasos que hay en la Región de Murcia.

Usted ha hablado aquí de una medida, de la modificación del decreto famoso para variar la fórmula por la que es obligatorio la supresión de pasos a nivel, más de 160 kilómetros y que el momento de circulación hoy está en 24.000 vehículos, pero, según la propuesta del Ministerio, va a estar en 1.500, la propuesta del Ministerio son 100 vehículos al día o la circulación de 15 trenes al día. Eso es lo que el decreto dice, y así el momento de circulación sale en 1.500. Bueno, pues ahora dígame usted las cifras, si no es lo que yo le estoy diciendo. El momento de circulación propuesto por el Ministerio es 1.500: 100 vehículos/día, 15 circulaciones de trenes. Yo la pregunta que le hago, señor consejero, es que a partir de ese momento es obligatorio, mientras todos aquellos pasos a nivel que superen ese momento de circulación que ha propuesto el Ministerio, es obligatorio la supresión a distinto nivel, a distinto nivel. Eso significa inversiones por más de 20.000 millones de pesetas, más de 20.000 millones de pesetas, señor consejero, más de 20.000 millones de pesetas. El problema es el siguiente: que la titularidad de los caminos que pasan esas vías, fundamentalmente, como le he dicho aquí yo, es municipal, ochenta y tantos pasos a nivel las vías son de titularidad municipal. Dígame usted, señor consejero, quién va a pagar eso y qué va a hacer la Comunidad Autónoma para que no vuelva a recaer sobre los ciudadanos de los pueblos, sobre los ayuntamientos, el coste de esa inversión, y quién lo va a pagar, y qué gestiones va a hacer usted ante el Ministerio para que una vez más no nos vuelvan a cargar a las comunidades autónomas con una cuestión que entendemos que debe ser competencia exclusiva del Estado, competencia exclusiva, y se lo digo así, competencia exclusiva del Estado.

Nos parece que si no, la política habitual de Renfe, que es la de engañarnos, señor consejero, y lo digo con letras gordas, engañarnos, y ustedes además lo consienten, la política de Renfe va a seguir lamentablemente en esta región haciendo de su capa un sayo, y ustedes mirando para otro lado. Ustedes están envueltos en una filosofía de hacer, como le decía, anuncios, anuncios, anuncios y más anuncios, pero que no llegan mucho más allá.

Como el tiempo que tengo es breve, me queda la mitad aproximadamente, quisiera entrar en la segunda parte de la intervención. Aparte de los pasos a nivel, señor consejero, insisto en que me gustaría que me diera plazos y que me explicara esas cifras que yo le he dado si son así o qué va a pasar, quién va a gastarse los 22.000

millones o 20.000 millones de pesetas que van a hacer falta.

Con respecto a la segunda parte del motivo de la comparecencia, "otras actuaciones en la línea convencional, compromisos de financiación y plazos". Mire, tengo que empezar diciéndole a usted que en principio han incumplido el apartado 4 del convenio que firmaron el 8 de enero relativo al AVE, a la llegada del AVE a la Región de Murcia o sobre el trazado del AVE. En ese artículo 4 o apartado 4 decían ustedes que el Gobierno se comprometía a priorizar actuaciones o inversiones en la red convencional. Usted ha anunciado aquí inversiones del AVE, en la línea del AVE, para el AVE, ha dicho usted, sí, cuatrocientos no sé cuántos miles de millones de pesetas, Murcia-Alicante, Murcia-Lorca y Cartagena-Murcia, eso es lo que yo he oído, si he tomado yo buena nota, ciento sesenta y tantos mil millones de pesetas para ese tipo de cosas, más las estaciones, más no sé cuánto y más no sé qué.

Primera pregunta que le hago: la línea Murcia-Albacete ni la ha nombrado, absolutamente nada, no ha dicho usted nada de esa línea. ¿Se va a suprimir esa línea, señor consejero? ¿Para qué va a quedar esa línea en el nuevo modelo ferroviario europeo, para mercancías, como es la propuesta que en este momento se está barajando en el Ministerio en las negociaciones que se están llevando a cabo con la Unión Europea, para mercancías?

Mire, usted ha anunciado aquí esta mañana 90.000 millones de pesetas para el trazado del AVE Novelda-Murcia, 90.000 millones de pesetas, es decir, por un trazado que es la prolongación del corredor mediterráneo, usted ya sabe cuál es nuestro criterio de eso, no es nada nuevo, nada nuevo absolutamente, es algo que iba a venir en cualquier caso, y en cambio ustedes renuncian o han renunciado, y digo han incumplido, incumpliendo con ello el apartado 4 del artículo, a invertir 80.000 millones de pesetas que ustedes tienen previstos en el Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia para el desdoblamiento, la variante de Camarillas y la electrificación de la línea Murcia-Albacete. Fíjese usted, señor consejero, si esos 90.000 millones de pesetas, además de ahí se invirtieran 80.000 en el tramo Albacete-Murcia, los ciudadanos de la Región de Murcia estaríamos en Madrid en menos de dos horas, en menos de dos horas, señor consejero, porque estamos hablando de que, desdoblada, electrificada y con la variante de Camarillas resuelta, señor consejero, podríamos meter ahí, por esa línea, talgos de última generación, fíjese, talgos de última generación cuya velocidad comercial...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, el tiempo del que su señoría dispone reglamentariamente, diez minutos, se ha agotado. Le ruego que vaya concluyendo.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Voy a ir concluyendo, señor presidente.

Talgos de última generación que pueden optar a unas velocidades comerciales de 200-220 kilómetros por hora, menos de 400 kilómetros, estamos hablando que en menos de dos horas los ciudadanos de la Región de Murcia estarían en Madrid, en tiempo competitivo y con precios de billete competitivos.

Señor consejero, me gustaría que me aclarara qué inversiones van a hacer en la línea convencional. Usted dijo en la Mesa del AVE de septiembre del año pasado, en la que estamos los grupos políticos, que estaba usted en negociaciones cuando le decíamos "vale, el AVE de acuerdo, pero las inversiones en la red convencional", usted dijo, recuérdelo, que usted estaba negociando personalmente con el señor Benigno Blanco inversiones para esa línea, inversiones para esa línea que iban a quedar reflejadas en los Presupuestos Generales del Estado. No tengo tiempo, no tengo tiempo pero no se han reflejado en los Presupuestos Generales del Estado de 2001.

No me queda más tiempo. En la segunda intervención procuraré, además de contestarle a usted a lo que nos diga ahora, procuraré entrar en otras actuaciones importantísimas para los ciudadanos de la Región de Murcia y para esta propia Región de Murcia, como son las actuaciones en cercanías. Están ustedes dejando que Renfe haga lo que quiera en la línea de cercanías Murcia-Lorca-Águilas; han suprimido el tramo Murcia-Cieza, lo sabe usted, lo han suprimido; le estamos dando a Renfe más de 300 millones anuales en convenios para mantener líneas y para mantener actuaciones, más de 300 millones; 200 millones para Lorca-Águilas y Murcia-Cartagena y otros tantos para la estación de Nonduermas, es lo que está en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma, señor consejero. Renfe está percibiendo, de los cuatrocientos y pico millones del presupuesto de este año en transporte ferroviario, de los cuatrocientos y pico millones de pesetas, trescientos y pico se los está llevando Renfe. ¿A cambio de qué? De suprimir instalaciones, de no hacer inversiones, de suprimir la venta de billetes de Alcantarilla, es decir, de suprimir servicios, y ustedes callados, señor consejero, ustedes callados.

A nuestro juicio, esto obligaría, y es una petición que le hacemos desde el grupo parlamentario Socialista, ustedes entendemos que se deben de hacer o elaborar como mínimo las líneas básicas de un nuevo modelo ferroviario regional, para que este modo de transporte tenga un peso mayor que el que tiene actualmente, sabe usted que no supera el 0,2% en cuanto a los modos, con respecto al resto de modos de transporte, y que es un transporte más limpio, más seguro y más barato, y que habría que apostar por él.

Entendemos que se debían de elaborar esas líneas básicas...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, debe concluir.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Termino con esto, señor presidente.

... esas líneas básicas del nuevo modelo de transporte ferroviario de la Región de Murcia, y debieran ustedes, utilizando la Ley de Ordenación del Transporte, que lo permite, iniciar las negociaciones con el Ministerio de Fomento, con el Gobierno, con el Estado en definitiva, para asumir las competencias en transporte de cercanías, transporte de viajeros, las cercanías de la Región de Murcia, en aquellos tramos de vía que están dentro de los límites de la Región de Murcia, desde luego con las compensaciones económicas correspondientes en aquellas líneas que puedan o que de hecho sean deficitarias, y sin dejarse engañar, señor consejero, como en el resto de transferencias.

No me da más tiempo, tengo muchas más preguntas que hacerle y que ahora seguramente en la segunda intervención podré hacerlo.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez Cerón.

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

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Gracias, señor presidente.

Señorías:

Desde el grupo parlamentario Popular queremos en primer lugar también saludar al señor consejero y al señor director general de Transportes y Puertos, señor Alburquerque Ros, que nos acompaña en esta comparecencia del señor consejero.

La opinión que a nuestro grupo parlamentario le merece la comparecencia y las explicaciones que ha dado el señor consejero desde luego dista mucho de los calificativos que ha merecido para los grupos de la oposición, algo que, por otra parte, también es lógico y obvio.

Por el grupo Mixto se ha calificado su intervención como de incertidumbre, o le ha merecido al grupo Mixto las impresiones de escepticismo y de incertidumbre, puesto que dice que hay una indefinición en el tiempo, en los proyectos. Y luego los tópicos de siempre también, que coinciden con el grupo parlamentario Socialista, de que hay conformismo con Renfe y con el Gobierno, falta de reivindicación por el descenso de necesidades en infraestructuras que tiene nuestra región... En fin, esto lo hemos oído muchísimas veces a lo

largo de muchas mociones, muchas iniciativas, muchas comparecencias.

Por el grupo Socialista también se califica de falta de seriedad y de cierta frivolidad incluso en la intervención del señor consejero. Yo creo que por lo menos en esta primera intervención es aventurado decir esos calificativos, hasta que al menos al consejero en su segunda intervención se le dé ese margen de confianza para que pueda matizar y decir cifras y datos, que en esta primera intervención nos parece suficiente de una forma general la información que ha dado, al menos a nosotros nos merece esa confianza. Y esa impresión que ustedes tienen de falta de seriedad y de frivolidad en absoluto la compartimos.

Muy por el contrario, entendemos que la intervención del señor consejero aporta nuevos datos a las diferentes informaciones que esta Cámara y esta misma Comisión tenía sobre los problemas ferroviarios y concretamente sobre el motivo de esta comparecencia, es decir, la supresión de pasos a nivel y también el estado de la gestión que lleva la Consejería respecto a las líneas convencionales y a la alta velocidad.

Se ha dicho que en esa falta de seriedad y en esa indefinición no se fijan financiaciones ni plazos de ejecución, y que esto es, más o menos, un permanente ganar tiempo, llevar a la gente en palabras, es otra cosa que se ha dicho, no hoy, pero otras veces, es decir, que se va llevando a la ciudadanía en palabras, y que siempre estamos ganando tiempo, que es vender humo... Eso no se puede decir con seriedad y, lógicamente, ustedes tienen que decir eso porque están en su papel y es ahora mismo lo que pueden decir. Pero naturalmente el tiempo, que a veces es aliado, al final se convierte en enemigo cuando inexorablemente los plazos se cumplen. Y nosotros vemos, muy por el contrario, que el señor consejero ha dado cifras concretas, ha dado plazos concretos, y que además hay una serie de... lo han dicho incluso ustedes, está bien que se hagan estudios, lo han dicho incluso ustedes, está bien que se hagan estudios, está bien que se hagan proyectos, está bien que se presupueste. ¡Pero si eso es lo que se está haciendo! Sin hacer eso no se puede llegar a la ejecución de los proyectos reales, y es precisamente lo que se está haciendo, y entendemos que se tiene que construir la casa por los cimientos, que es lo que se está haciendo.

No se pueden adelantar los proyectos antes de saber -y es un hecho fundamental que determina la política ferroviaria en esta región- el trazado definitivo del AVE, dónde irán ubicadas las nuevas estaciones AVE. No se puede todavía soterrar las vías ferroviarias en Murcia y Alcantarilla hasta saber la ubicación de la estación AVE. Por lo tanto, estas cosas son determinantes, absolutamente determinantes, para ver todas las cuestiones, para determinar todas las cuestiones que ustedes han planteado aquí como incertidumbres, como esos miedos, esas indefiniciones que ustedes ven. Digo que están ustedes

en su papel, pero nosotros también sabemos que están en su papel, y nosotros no vemos en absoluto esos fantasmas. Muy por el contrario, entendemos que los datos que ha dado el señor consejero van en la idea de que esta región está modernizándose en infraestructuras ferroviarias.

Dicen que no se han dado datos. Miren, se ha dicho que se ha negociado y que están ya ultimados los convenios con el Ministerio de Fomento para suprimir trece pasos a nivel y con Renfe doce pasos a nivel, y esos convenios están así y además tienen un tiempo. El Ministerio de Fomento es con un período del 2001 al 2006, y con una financiación de 3.000 millones de pesetas. Pues bueno, eso es decir plazos y financiación; lo demás es no querer oírlo. Con Renfe ha dicho también, y además es verdad, que están ya los convenios cerrados para el período 2001-2003, con una inversión por parte de Renfe de 420 millones de pesetas para suprimir doce pasos a nivel.

Han cambiado las circunstancias, ha anunciado el señor consejero un criterio que a nosotros nos alegra, nos complace, y es que el umbral de seguridad en los pasos a nivel ha aumentado notablemente. Ese criterio técnico que se llama "momento de circulación", de 24.000 se reduce a 1.500. Por tanto, eso debe ser motivo de satisfacción para todos nosotros y para todos los ciudadanos de la Región de Murcia que verán cómo se suprimirán muchos más pasos a nivel y además con un criterio de seguridad mucho más estricto. Se introduce un nuevo concepto que es el de "visibilidad técnica", que es un concepto nuevo que quizá el consejero nos pueda explicar más detenidamente, pero que, grosso modo, consiste en mejorar el tiempo de reacción desde que se ve aparecer el tren en ese paso a nivel con la velocidad que lleva ese tren, y el tiempo de reacción también con la velocidad que lleva el vehículo, para pasar un tiempo suficiente sin comprometer la seguridad del cruce.

Bueno, pues esos criterios se introducen en esos nuevos convenios. Habrá que revisar esos convenios y readaptar los plazos de ejecución, la cantidad de financiación e incluso rehacerlos si es necesario hasta firmarlos, porque esos nuevos criterios desde luego los dejan un poco en suspenso, debido precisamente a una comparecencia en el Congreso de los Diputados y a un real decreto que establece esos nuevos criterios. Por tanto, me parece lógico.

Por otra parte, deben ustedes entendernos y deben ustedes tener también la paciencia, incluso estando en oposición, de esperar a que se definan los proyectos que hay en relación con el AVE, saber cuál es el trazado definitivo, saber cuáles serán las estaciones, saber a qué líneas convencionales afectará y qué tramos de las líneas convencionales serán compartidos o no con el AVE. Por tanto, eso también afecta al número de pasos a nivel.

Se ha mareado también mucho la perdiz con el número de pasos a nivel. Miren, cada uno tiene unos

datos, quizá las fuentes sean distintas, y parece ser que el número más fiable es que en esta región hay noventa y nueve pasos operativos, noventa y nueve pasos a nivel operativos, es decir, por los que circulen trenes.

Por lo tanto, vamos a considerar que sean noventa y nueve, ciento uno, ciento cinco... Es lo de menos, es secundario decir si son noventa y nueve o ciento cinco, es secundario. Señor Martínez Cerón, lo cierto y verdad es que, independientemente de los que sean operativos en la región, unos son de titularidad de la Comunidad Autónoma, otros serán de titularidad de los municipios y otros de particulares. Usted plantea que, claro, que los municipios no deben de pagar nada, que todo debe ser a costa de Renfe; bueno, pues están establecidos unos convenios en que las partes deben de ser corresponsables.

Teniendo en cuenta los nuevos criterios, no solamente se van a suprimir los veinticinco que estaban previstos. Si tenemos en cuenta los nuevos criterios del momento de circulación y el criterio de visibilidad técnica, podrían llegar a cuarenta en algunos casos o incluso a cincuenta y ocho en otros casos. Si usted se quejaba de que no había financiación por lo menos prevista para atender a esos veinticinco previstos, pues para cincuenta y ocho faltará más financiación desde luego, faltará más financiación, eso es obvio. No se pueden hacer cincuenta y ocho con el dinero previsto para hacer veinticinco. Por tanto, eso es un elemento nuevo que distorsiona y que crea nuevas expectativas ante este problema. Sin embargo, los pasos a nivel previstos que no afecten al trazado del AVE ni que sean variados por estos nuevos criterios de momento de circulación y visibilidad técnica se van a realizar en los plazos previstos, y de hecho ya hay comprometidos por parte de la Comunidad, por parte de la Consejería, el paso de la Alameda de Lorca, concretamente en Lorca, la Alameda de Cervantes en Lorca, con 114 millones de pesetas; está también comprometido por parte de Renfe o del Ministerio de Fomento precisamente el de Alhama, es decir, que están previstos ya y con los proyectos...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Nogueroles, debe ir concluyendo.

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Es por tanto, yo creo, el problema del optimismo, de la botella medio vacía o medio llena, cada uno ve las cosas con su criterio.

Para nosotros la comparecencia y las explicaciones del señor consejero nos han llenado de esperanza, de satisfacción. Vemos que se está mejorando, y de verdad por parte del Consejo de Gobierno y del consejero hay una preocupación, hay una sensibilidad y hay, desde luego, una buena gestión en cuanto a la mejora de las

infraestructuras ferroviarias en esta región, y que los pasos a nivel se van a suprimir tal y como estaban previstos esos veinticinco, más los que ahora con los nuevos criterios se tengan que suprimir.

En la segunda intervención matizaremos más. Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.

Tiene la palabra, para el turno de contestación, el señor consejero.

SR. RUIZ ABELLÁN (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, presidente.

Señorías, aquí se han dicho muchas cosas, pero yo creo que de todas las que han dicho muy poquitas son las que tienen realmente certeza en cuanto a sus afirmaciones.

Empezando por el tema de Izquierda Unida, en cuanto a contradicciones, tengo que decirle a su señoría que tuve una intervención en la Asamblea con relación a la interpelación del tema de pasos a nivel (me parece que fue en el mes de octubre) en la que dije que eran veinticinco los pasos a nivel a eliminar. No he vuelto a decir una palabra más del tema. Si hay otra información, usted debe irse a la que de mi boca ha salido en esta Asamblea y ahí están los datos de la Asamblea para no decir lo que a usted se le ocurra que dicen otros. Lo que ha dicho este consejero estuvo en esa comparecencia en su día.

Desde luego, hay algunas incertidumbres que yo las he comentado con motivo de esa tremenda mejora que va a tener la infraestructura ferroviaria en nuestra región. Evidentemente, cuando se pone en marcha un plan de infraestructuras, sea de carreteras, sea de ferrocarriles, está clarísimo que los plazos que se consignan en los presupuestos o las fechas y en cuanto a su temporalización, viene marcado fundamentalmente por unos proyectos que inicialmente son estudios informativos, en segundo lugar o al mismo tiempo pueden ser estudios de trazado, después viene la declaración de impacto, después vienen las expropiaciones, después viene el proyecto de construcción y finalmente viene la construcción. Eso evidentemente impide, por mucho que ustedes quieran, pero eso lo saben ustedes y está dentro del –digamos– juego político, el que pidan que haya un compromiso de tiempos, de plazos, etcétera, que no se puede producir, que el propio ministro no lo dijo en su momento, solamente dio unos plazos, como ustedes conocen. Lo que estaba muy avanzado era el trayecto desde Albacete-Valencia, que ésa no es la línea que quiere Valencia, como ustedes conocen; la que quieren es de Motilla-Valencia, pero que evidentemente lo que dio el ministro fueron esos plazos, año 95.

El resto, lo que sí está claro es que los estudios están lanzados; que ustedes conocen que es un camino sin retorno; que hay un estudio terminado ya, que es el acceso a Murcia; que quedan otros estudios que los tendremos terminados este verano, que son los accesos desde Murcia a Almería, pasando por Lorca, y de Murcia a Cartagena, y que evidentemente los trazados, desde luego, modificaran en algún sentido lo que todos estamos hablando de los pasos a nivel, porque no existen trazados, no existe el estudio terminado, pero sí hay unas consideraciones por parte del Ministerio que han comunicado al Gobierno regional, y es la proximidad de los trazados, por ejemplo, entre la línea de Murcia a Lorca con el trazado convencional.

Y eso supone verdaderas modificaciones al trazado convencional. Entre otras muy importantes, es que la normativa existente, señor diputado, portavoz del grupo parlamentario Socialista, la normativa existente que la hicieron ustedes en el año 90, y que ahora hablaremos de ella, lo que dice es que cualquier ferrocarril con velocidades superiores a 150 kilómetros por hora no puede ir con paso a nivel que no sea distinto nivel. Evidentemente, si la línea Murcia-Lorca va a ser una línea por donde van a pasar cercanías y trenes de alta velocidad, pues esa línea en su construcción evitará, por la propia normativa, todos los pasos a nivel.

Otra cosa es la posible incertidumbre o incredulidad de algunos de ustedes en el sentido de que por esa línea los cercanías y el AVE no van a poder funcionar. Desde luego, la convicción del Ministerio es que sí. Por lo tanto, en las líneas convencionales tienen en la Región de Murcia una modificación importante que afecta a todo el futuro y que, desde luego, en este momento no se puede concretar, pero ése es el plan de actuación comunicado por el Ministerio al Gobierno regional.

Sobre todos estos temas, empezando por el tema del señor Dólera, de Izquierda Unida, el portavoz de Izquierda Unida, la incertidumbre y el escepticismo, yo tengo que decir además de que el tema del número de pasos a nivel a eliminar eran 25.

En cuanto a que tendrían que estar eliminados, usted conoce que hay un Plan Estratégico de la Región de Murcia en donde se establece, que fue aprobado por todas las partes, donde evidentemente lo que hay es un tiempo, que puede que no esté cumplido en su totalidad, pero hay un tiempo y unas inversiones. En ese tiempo y en esa inversión, pues no se habla de que tendrían que estar hechos. Evidentemente, la historia del ferrocarril es centenaria y, por lo tanto, no me vaya usted a decir que todos esos pasos a nivel que existen desde toda su historia tendrían que estar eliminados, pues a lo mejor tendrían que estar eliminados, pero eso sería competencia de muchos gobiernos y no solamente de éste. Pero lo que hay es un plan de actuación y que se pretende cumplir en la medida que sea posible, y en la medida que sea posible con todas las modificaciones que en este momento esta-

mos teniendo.

El número de pasos a nivel, que es un tema importante, en cuanto a lo que concierne a la red del Ministerio, de Renfe, son en concreto 108, y en lo que concierne a Feve son 26, con lo cual son 134, que yo no sé si se aproxima a lo que dice el delegado del Gobierno. Pero, hombre, lo que sí está claro es que esos 134 -no, no, ahora se lo explico, señor diputado- tiene usted que contar con 9 de la línea Alguazas a Ribera de Molina, que no existe, y que usted no sabe que no existe por lo que veo, y por otro lado tiene que contar que de los 26 de Feve solamente 5 tienen tráfico rodado, con lo cual el número de pasos a nivel que hay que considerar son muchos menos, en concreto serían 99 más 5, serían 104, pasos a nivel que ahora habría que mirar cuántos vehículos pasan y cuántos trenes pasan para saber de quiénes son las competencias.

Con relación a esto, tengo que decirle, también, señor Dólera, que me saca una moción del Ayuntamiento de Puerto Lumbreras, como otras manifestaciones que ha habido, en cuanto que el Ayuntamiento de Puerto Lumbreras pide la supresión de todos los pasos a nivel que pasan por su municipio. Pero aquí hay una norma que, repito, es del año 90 (también lo han pedido otros ayuntamientos, es decir, yo conozco esas mociones), de 28 de septiembre, norma o reglamento de ferrocarril que no fue hecho por el Gobierno popular, y con esto quiero que el señor Martínez Cerón vea qué grado de cinismo y demagogia tiene en sus actuaciones, cuando una norma que su propio partido cuando gobernaba estableció decía lo siguiente: “la supresión de pasos a nivel será por cuenta de los organismos o entidades que tengan a su cargo las carreteras si su circulación es igual o superior a 1.000, y por cuenta de los organismos o entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria si su circulación es superior a 24”; 1.000 por 24 son 24.000. Esta norma que ustedes mismos hicieron, de cara a Puerto Lumbreras cuando el número de trenes que pasan son 6, dígame usted a quién le afecta. Fueron ustedes los que establecieron que los ayuntamientos pagaran el tema de la supresión de pasos a nivel. Ustedes, no nosotros. Es decir, no establezca esa demagogia, con ese cinismo que es habitual en usted, de decir que si nosotros vamos a hacer cargar sobre los ayuntamientos el coste de la supresión de los pasos a nivel, cuando la normativa existente en este momento, en este momento todavía, es de un Gobierno socialista. Por lo tanto, fueron ustedes los que descargaron sobre los ayuntamientos la corrección de estos pasos a nivel.

Sin embargo, en esos pasos a nivel que nosotros tenemos contemplados en los convenios con el Ministerio y con Renfe, se suprimen pasos a nivel en los que las competencias son de los propios ayuntamientos, y no hacemos nosotros. Es decir, esto es totalmente distinto a lo que usted está diciendo. Ustedes establecieron una norma por la que tendrían que ser los ayuntamientos y

descargaban sobre los ayuntamientos este coste, y, sin embargo, nosotros estamos intentando ayudar a los ayuntamientos para que esto les sea mucho más reducido.

Así es que vamos a decir las cosas como son y no establezcamos ningún tipo de demagogia que en este momento no viene al caso y que usted debe conocerla, ya que está en esta comparecencia y se le supone que usted es el portavoz de estos temas y, por lo tanto, los conoce bien.

En cuanto al señor diputado de Izquierda Unida, tengo que decirle que cuando dice que Renfe suprime, yo no sé a qué se refiere usted, porque desde que el Gobierno popular llegó a Murcia, el número regionales, por ejemplo de Murcia a Cartagena, se ha elevado considerablemente; el número de talgos con Madrid se ha elevado considerablemente, e incluso el número de cercanías. Por un tren Estrella que se ha perdido, usted utiliza esa demagogia de decir que Renfe pierde trenes en Murcia, cuando realmente ha mejorado el servicio de forma muy considerable. Con lo cual, no quiero decir, señoría, que las infraestructuras de Renfe o, digamos, todo el sistema de trenes de Renfe sea el más óptimo que existe.

Evidentemente, Murcia desde siempre ha tenido unas infraestructuras que han sido muy deficientes, las tuvo o las tiene todavía en ferrocarril y las ha tenido hasta ahora en carretera, pero evidentemente yo creo que todos los ciudadanos son conscientes de que el sistema de infraestructuras de la Región de Murcia está sufriendo un vuelco considerable, y por mucho que ustedes digan en esta Asamblea, y por mucho que traten de transmitir a los medios de comunicación lo contrario, evidentemente la realidad es tozuda: están cambiando las infraestructuras de la región de una forma rapidísima, y en el sentido de mejorarlas al mayor ritmo posible.

Y, desde luego, en carreteras está claro son hechos ya que se están viendo, y en ferrocarril, en este momento, después del convenio firmado el día 8, el acuerdo firmado el día 8 de enero, son una realidad, porque con gran rapidez se están llevando a cabo los estudios que van a permitir la entrada en Murcia de la alta velocidad.

En cuanto a la temporalización de los temas de eliminación de pasos a nivel, lo que tengo que decirle es que había un plan de actuación, que evidentemente tiene un retraso, al menos de un año, en el Plan Estratégico; que en el Plan Estratégico se hablaba exactamente, si no me equivoco, de 12 pasos a nivel. Y las inversiones en el sentido de la red del Ministerio de Fomento son 1.500 millones, y respecto al número de pasos a nivel se identificaron 12 pasos a suprimir, cuyo coste se calcula en 250 millones de pesetas por actuación, pero que evidentemente no tiene que ver nada con la actuación de Renfe, que es otra supresión de pasos a nivel, que son otros 12, aquí de 12 se ha subido a 13, hemos mejorado lo que decía el Plan Estratégico, en Renfe son 12. Y que en la supresión de pasos a nivel de Renfe, que son en muchos

casos pasos a nivel con un momento más bajo, y que lo que se va hacer y se está haciendo, de acuerdo al BOE del martes 13 de marzo del 2001, la resolución de la Dirección General de Proyectos y Coordinación de Inversiones de Renfe, es suprimir pasos a nivel, en el sentido, en algunos casos, de concentración con paso inferior entre, por ejemplo, dos caminos que cruzan, unos 8, realmente son 6, digamos, pasos a distinto nivel, concentrando dos de ellos, y que está perfectamente especificado, son 208 millones la inversión que se va a realizar y los estudios se han puesto en marcha.

Por lo tanto, quiero decir que antes de llevar a cabo una inversión, lo que es necesario que se hagan los estudios, y la voluntad clara de hacer esa inversión, pues realmente es cuando se comienzan las actuaciones y cuando el Boletín Oficial del Estado refleja esas actuaciones.

Esto en cuanto al caso de Renfe está claro que se va hacer. Y en el caso del Ministerio, desde luego, yo les podría decir, de acuerdo a la última información que el Ministerio nos ha enviado, el plan de actuación o por lo menos los estudios que están realizándose en la Región de Murcia, esto es un tema de marzo del 2001, y aquí hay una serie de pasos a nivel en fase de proyecto: uno en Alhama, otro en Beniel, otro en Alcantarilla, otro en Murcia, otro en Lorca y otro en Lorca.

Por lo tanto, estamos hablando de que hay un plan de actuación. Yo en este momento, evidentemente, no les puedo decir que van a ser dos en el año 2001, 5 en el año 2002, 4 en el 2003, etcétera. Eso no se lo puedo decir, no lo dice nunca nadie, porque realmente hay muchos problemas cuando se inician los proyectos y cuando están en fase de tramitación, declaración de impacto, etcétera. Pero, evidentemente, cuando se inicia un proyecto se inicia con un estudio, y esos estudios están iniciados.

Con relación a los temas que hemos hablado, por acabar con el tema de cosas que no se hacen, que estamos bajando nuestra firmeza con Renfe, como dice el portavoz socialista. Yo le diría que nosotros no sé qué estamos perdiendo con Renfe, yo creo que poco. Al revés, tal vez no mejoramos la infraestructura convencional, pero estamos en un proyecto de mejora radical de los trenes de viajeros en la Región de Murcia. Ahora, yo recordaría también al portavoz socialista que en concreto quien perdió algo fue en el año 85, por ejemplo, la línea Lorca-Águilas, Gobierno socialista en Murcia, alcalde socialista en Lorca, se pierde la línea Lorca-Águilas, no sé qué me tiene que decir de eso. Espero que algo me dirá de una normativa que ustedes mismos hacen para descargar sobre los ayuntamientos el costo de los pasos a nivel, porque evidentemente la Comunidad Autónoma tiene 8 pasos a nivel competencia suya; el resto son de particulares y de ayuntamientos. La normativa la hacen usted, sobre qué descargan el peso, ¿somos nosotros o son ustedes? Y después, ¿quién suprime? Lorca-Águilas

me parece que fueron ustedes quienes suprimieron la línea, no fuimos nosotros, o por lo menos se dejaron suprimir la línea. Y eso, como usted sabe, y se lo mandaré en el convenio correspondiente, le cuesta a la Comunidad Autónoma muchos millones de pesetas. Usted lo verá en el convenio, que yo no tenía idea de esta solicitud de información, se la enviaré, pero usted verá lo que nos cuesta una línea que ustedes mismos dejaron. Y para mantenerla mediante un convenio... -no existe, no existe, porque el Ministerio la cerró en el año 85- y, de acuerdo a la información del ministro que tengo yo aquí, se tuvo que poner -no existe oficialmente, no existe oficialmente-.

Y yo le leo una respuesta del ministro Álvarez Cascos al señor Gallego, del Partido Socialista. Y le contesta -esto fue el 17 de enero de 2001-: "Quiero decirle que la línea Lorca-Águilas se suprimió oficialmente en el año 1985; por tanto, no es un problema". Porque, claro, el señor Gallego le preguntaba que estaba preocupado por esta línea, y le contestaba el señor ministro: "no es un problema para que su señoría esté preocupado, tiene que estar preocupadísimo". Y le dice -no sé si su señoría era alcalde de Lorca o no, me parece que sí era, diez años alcalde, pues imagínese lo que supone si estaba ahí-: "La Comunidad Autónoma de Murcia desde entonces mantiene abierto el servicio". ¿Cuánto le cuesta, señor Cerón?, ¿por qué le cuesta?". Murcia-Cartagena cuesta porque hemos aumentado las frecuencias considerablemente, pero ésta cuesta porque ustedes cerraron la línea.

Lo que hay que ver son las cosas como son, porque no se puede...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, le ruego no establezca diálogo desde el escaño.

SR. RUIZ ABELLÁN (OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Bien, vamos a hablar de otros temas que ustedes están comentando.

Evidentemente, hay otro tema que hay que tener en cuenta en cuanto a la supresión de pasos a nivel. En la supresión de pasos a nivel, el momento, como usted conoce, es 24.000, pero 24.000 suponía que tenían que pasar no menos de 1.000 vehículos por la carretera o no menos de 24 trenes. En este momento se pasa a 1.500, y, usted tiene más o menos razón, pero no lo ha dicho, eran 100 vehículos por la carretera y 12 frecuencias de trenes. Eso ha sido modificado, y en el próximo decreto lo que saldrá serán 250 vehículos o seis trenes. Por debajo de eso, evidentemente, habría otras señalizaciones. Yo le quiero decir que esto es lo que creemos que previsiblemente va a salir, porque está teniendo una serie de negociaciones con las comunidades autónomas, pero por ahí

están todos los tiros.

Bien, vamos a hablar del tren convencional, que es de lo que usted también quiere que hablemos. Nos dice que no he hablado nada de la línea Murcia-Albacete, no, Murcia-Chinchilla, porque la de Albacete..., Chinchilla también, bueno, la línea convencional de Murcia-Albacete, porque nos dice usted que los 90.000 millones de la línea Novelda-Murcia ya iban a venir; pero con ustedes no, ¿eh?, iban a venir con el Gobierno popular, no con el Gobierno socialista; en el programa de Borrell no aparecía para nada que llegara hasta Murcia la línea de alta velocidad, venía con el Gobierno socialista.

Ahora bien, ¿también estaba Murcia-Cartagena? ¿Es que estaba Cartagena contemplada en la línea de alta velocidad, o eso se ha conseguido desde la región? ¿O lo tenían ustedes previsto con el programa de Borrell.

Claro, eso cuesta muchos miles de millones, muchos miles de millones que superan de forma extraordinaria la previsión que había entonces de ciento cuarenta y tantos mil millones. Estamos hablando de que la Región de Murcia va a tener unas inversiones superiores a 400.000 millones. No había estaciones AVE tampoco en su momento, se van a hacer.

Y, desde luego, lo que le tengo que decir en relación con la línea convencional es que las previsiones, dentro de esa incertidumbre que el señor Dólera dice, pero que en este momento está en estudio, por lo tanto no sabemos exactamente cómo va a terminar; pero las previsiones que existen, intención del Ministerio, voluntad política de las dos administraciones, son que las líneas de cercanías y regionales de la Región de Murcia sean de ancho internacional. Y habrá una línea de mercancías desde Cartagena a Madrid, que será, inicialmente, durante los primeros años, o durante estos próximos años, será de ancho ibérico, evidentemente.

Lo que estamos negociando es que por esas líneas de cercanías y por esas líneas de regionales circulen los trenes con alta velocidad, y es voluntad de Alta Velocidad, incluso en cercanías, mejorar las infraestructuras; y es voluntad del Ministerio que así sea, y se está trabajando en ese sentido.

Y lo que le tengo que decir también es que en el recorrido entre Murcia-Chinchilla, por Cieza y Hellín, la reivindicación permanente del Gobierno es que esa línea se mejore en el sentido que estaba previsto, es decir, que vayan trenes con velocidades de 200-220.

La manifestación del ministro sobre esa línea es que esa línea en este momento desde Murcia a Chinchilla, que, como usted sabe, hubo un momento que fue, digamos, puesto por el Gobierno regional de Murcia un cercanías (no sé si cercanías o regional) entre Murcia y Cieza, que después fue suprimido por falta de rentabilidad, desde ese momento no funcionan líneas regionales o cercanías. Pero la intención del Gobierno es que en esa línea puedan funcionar trenes con velocidades de 200-220, y es lo que estamos negociando también en este

momento.

Luego, dentro de esa incertidumbre que el señor Dólera dice, pero que nosotros no la tenemos, en el sentido de que las infraestructuras de Murcia van a mejorar radicalmente, que vamos a tener trenes de alta velocidad para viajeros en largo recorrido, y una infraestructura de cercanías y regionales que va a superar muchísimo en velocidad, en tecnología y en capacidad, también para viajeros dentro de la Región de Murcia, y en sus conexiones con Almería y con Alicante. Y estamos negociando, ya le digo, en su conexión con Chinchilla-Hellín-Cieza. Por lo tanto, ése es el tema en cuanto a la línea de cercanías.

En cuanto a presupuestos, mire, en los presupuestos del Estado todavía no están, porque evidentemente este año no hay presupuestos del Estado que reflejen las actuaciones de la construcción de esas infraestructuras, porque evidentemente yo considero que hasta dentro de año y medio o dos años aquí no se va a empezar a construir nada. Estamos en fase de estudio, declaración de impacto ambiental, proyectos, y lo que se va a hacer es toda la mejora de la infraestructura de la línea, de la línea convencional y de la línea de alta velocidad. Por lo tanto, no me pida usted que en los presupuestos de este año aparezcan cantidades de grueso calibre, en el sentido de mejora de las líneas de alta velocidad o incluso de la línea convencional.

Lo que sí está claro, señor Cerón, es que hay ya estudios e información por escrito, información del Ministerio, de lo que se va a invertir en la Región de Murcia en los trenes para viajeros de largo recorrido, que es realmente la mejora que va a tener la Región de Murcia, y que eso lleva consigo aparejado la mejora de cercanías y regionales, y que estamos hablando de una inversión que se aproxima a los 400.000 millones, si no la sobrepasa.

Por lo tanto, yo no tengo mucho más que decir a sus señorías, es cuestión de que, como en todo lo anterior, ustedes crean o tengan fe en lo que se dice; yo no se la pido, yo sí la tengo. Yo sí la tengo, porque realmente los pasos se están dando, los estudios se están realizando, el tema de la supresión de pasos a nivel se está, también, negociando, y desde luego vemos que se va a producir. Toda la voluntad política de hacerlo está clara: los convenios o los acuerdos de los cuatro presidentes y el ministro están realizados, los pasos se están produciendo, y, desde luego, yo no tengo duda y tengo realmente la convicción -y no como dice el señor Dólera, escepticismo- de que todo esto se va a producir, exactamente igual como se están produciendo las infraestructuras en carreteras, y como finalmente tendremos una región que tenga unas infraestructuras realmente muy superiores a las que nosotros nos encontramos.

En cuanto al último tema del señor Martínez Cerón, línea Murcia-Chinchilla, dos horas, es un tema muy polémico. Yo creo que sería muy polémico si nosotros

estuviésemos enfocando solamente la solución de Murcia-Madrid por talgos, y no por líneas de alta velocidad, con Chinchilla, porque, claro, usted me dirá: nosotros ponemos una línea Murcia-Albacete, o la que tenemos mejorada, como usted dice -que estamos intentándolo, pero estamos intentando al mismo tiempo otras cosas-, y esto tardaría menos de dos horas. Evidentemente usted me tendría que decir por dónde. Es decir, supongo que no por Cuenca, a lo mejor, o por la línea AVE, o con un tren que tenga..., ¿por donde va ahora mismo? Es posible o no es posible, porque realmente usted conoce que la línea Madrid-Alcázar de San Juan va a ser una línea de alta velocidad. Supongo que usted conoce cuál es el desarrollo del futuro.

En fin, ahí hemos de intentar por todos los medios que la línea sea una línea de alta velocidad, de velocidades 200-220, y en ese esfuerzo estamos también trabajando para conseguirlo dentro de unos plazos razonables. Usted conoce este tema, porque usted pertenece a la Mesa del AVE, y le comuniqué perfectamente cuál era el acuerdo que había. Entonces es una reivindicación permanente del Gobierno regional que nosotros esperamos conseguir y que, evidentemente, en este momento estamos negociándolo. Y, desde luego, Murcia-Chinchilla, con talgos Murcia-Madrid en dos horas, nada. Digamos que tres horas menos cuarto, podría pensarse en esa solución, que es la que nosotros estamos barajando.

Yo no sé exactamente si queda algún tema, porque he apuntado todos los temas de Izquierda Unida, y yo creo que está todo prácticamente dicho. No me queda ningún tema, excepto que si en la última intervención queda alguna duda en las respuestas que le he dado, yo les responderé.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Turno de réplica.

Señor Dólera, tiene la palabra.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

En primer lugar, yo sí quiero agradecer, desde el punto de vista formal, la sinceridad que ha tenido el consejero en esta última intervención, donde ha remarcado la incertidumbre y ha pedido fe. Quiero decir que el resumen de la comparecencia del señor consejero no puede ser más ilustrativo: mire usted, está todo en el aire, está todo pendiente de estudios. No hay nada amarrado, no hay nada que nos permita poder decir ya, jurídica y políticamente, que esto va a ser de esta manera, pero tengan ustedes fe.

Este ha sido el resumen, a mi juicio, de la intervención que ha tenido el señor consejero. Y, en ese sentido,

yo le agradezco la sinceridad que ha tenido, porque así por lo menos sabemos a qué atenernos, y nos damos una real idea de que el Gobierno en este tema está con la misma o mayor incertidumbre todavía que la que podíamos tener nosotros, eso sí, con mayores dosis de fe de las que se puedan tener.

Y en eso ha contrastado con la intervención del portavoz del grupo parlamentario Popular. Mire usted por dónde, cuando el portavoz del grupo parlamentario Popular hablaba de tópicos, incertidumbres -ustedes que son incrédulos, escépticos, como siempre-, ha visto cómo le enmendaba la plana el propio consejero reconociendo que, efectivamente, lo que estábamos planteando en la propia intervención no era más que la realidad que se está viviendo hoy.

Y es que, mire usted, señor consejero, con la situación que tienen hoy por hoy nuestras infraestructuras ferroviarias, con seis años ya en la región de Gobierno del Partido Popular, yo creo que sería malo ir a cualquiera de los dos caminos por los que usted apuntaba: de nuevo otra vez a mirar al pasado y a mirar a una Ley de 1990 o a una supresión de líneas ferroviarias en 1985, que desde luego nosotros desde Izquierda Unida criticamos en su día y seguimos criticando; pero ustedes también con nosotros: estábamos en la misma Mesa por el Ferrocarril, y ustedes llevan seis años gobernando, nosotros no hemos tenido posibilidad de gobernar, y esto sigue tal y como estaba.

Por tanto, menos apelaciones a la responsabilidad de otros, y más apelaciones a la propia responsabilidad por parte del Gobierno y a las propias actuaciones por parte del Gobierno, pero sobre todo a las consecuencias por parte del Gobierno.

Luego, en segundo lugar, hombre, yo creo que con seis años de Gobierno venir pidiendo actos de fe frente a realizaciones concretas, pues la verdad es que demuestra la falta de ideas de un Gobierno, la falta de energía de un Gobierno a la hora de resolver estos asuntos y la falta de compromisos con el Gobierno sobre este tema: no, miren ustedes, está todo así, pero ya verán ustedes como todo se realizará, y ya verán ustedes cómo habrá una mejora de infraestructuras, y ya verán ustedes... Miren ustedes, todo eso son palabras huecas, son palabras vacías, son palabras abstractas, son palabras que se lleva el viento, y son palabras que no pueden, en ningún caso, colmar las expectativas que tiene que tener, necesariamente, esta región en esta línea.

Porque yo quiero recordarle al señor consejero que aquí no solamente se suprimió el tren Estrella de Cartagena, se suprimió también un talgo que llegaba a Cartagena y que se sustituyó por un cercanías, con el evidente malestar por parte de los usuarios. Quiero recordarle, señor consejero, también, que aquí en la Región de Murcia venimos hablando ya muchos años de supresión de pasos a nivel, pero el único paso a nivel que hemos visto suprimido viene ya de la época anterior y del Plan de

Reactivación Económica, que era el tema del Barrio de Peral en Cartagena, que fueron prácticamente las únicas inversiones ferroviarias que se llevaron a cabo.

Y luego, cuando usted me habla de que tenga confianza en el futuro, y cuando usted me habla de que tenga confianza en la supresión de pasos a nivel o en la modernización de la línea convencional, me tiene usted a partir de ahí que decir con qué instrumentos cuenta usted para que esa confianza no sea irracional, no sea sobrenatural, tenga que ser lógicamente empírica, porque aquí a la Asamblea no venimos a hacer actos de fe, sino a ver qué instrumentos tenemos y de qué instrumentos disponemos.

Y cuando llega usted al apartado presupuestario entonces, señor consejero, dice usted: mire usted, como aquí hay estudios... nos da una explicación, una lección de Derecho Administrativo en lo que se refiere a proyectos, ejecución, licitación, adjudicación de obra pública, desde luego totalmente ajustada esa explicación, pero no es usted capaz de materializar más allá de esas explicaciones, en cifras concretas, en plazos concretos, en cuestiones concretas. Y mientras tanto nosotros seguimos debatiéndonos entre ¡la esperanza en un mañana que será sin duda alguna de felicidad suprema para toda la región! y la realidad de un presente en el que siguen muriendo personas en la región. Una vez me acusaron de dramatismo por este asunto desde el grupo parlamentario Popular, y miren ustedes por dónde, desgraciadamente, dos meses después de aquello se produce el accidente desgraciado de aquellos ecuatorianos, donde pierden la vida más de una decena de personas, y por tanto...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Dólera, debe concluir.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Termino.

Por tanto, yo lo que creo es que aquí hay una falta de concreción tremenda y pretenden que sustituyamos por la fe lo que son cuestiones y consecuciones concretas.

Y luego el tema del AVE, y termino ya. Miren ustedes, cuando en aquella Mesa del AVE, que yo también estaba presente, que no era Mesa del AVE, se llamaba "Mesa del Ferrocarril", que es distinto... No, no, Mesa del Ferrocarril se llama esa mesa, desde el principio fue el planteamiento; no le cambiemos el nombre ahora, no vaya a ser que nos quedemos sin AVE y sin ferrocarril. Cuando en aquella mesa usted dijo que efectivamente se suprimirían los pasos a nivel porque circularían los trenes de cercanías por la misma línea que los trenes del AVE, las personas que había allí, que tenían conocimientos técnicos, que son profesionales del ferrocarril, de los sindicatos sobre todo, se echaron las manos

a la cabeza, dijeron: estamos hablando de una cuestión que es totalmente imposible, estamos hablando de una cuestión que no sirve nada más que para camuflar una realidad de falta de voluntad política en la supresión de esos pasos a nivel.

Miren, cuando está ahí la variante de Camarillas, que se lo he dicho también en la primera intervención, y está esperando a ver qué hacen ustedes con ella, y está ya dos años en esa situación, cómo nos pueden pedir ustedes un acto de fe en este sentido. Cuando el ministro dice que esa línea será solamente de mercancías, en una respuesta parlamentaria, cómo podemos hablar de fe en que se va a modernizar la línea convencional.

Yo creo, señor consejero, que lo que hace falta en su gestión -y ya con esto sí que termino, presidente- en materia ferroviaria es menos fe, más firmeza, más reivindicación, más exigencias y sobre todo más rigor a la hora de plantear estos temas, porque estos temas están en uno de los vértices del desarrollo de la región y en elevación del nivel de servicios y de calidad de vida de nuestros ciudadanos y, por supuesto, del desarrollo económico. Y es verdad, 2001-2006 no sé cuantos pasos a nivel; sí, pero es que esos mismos estaban ya previstos en el 93, en el 97 y en el 99, y estamos en el 2001 y todavía estamos preguntándonos cómo se realizarán esos estudios y cómo se presupuestará eso, porque todavía no está presupuestado porque no están realizados esos estudios.

Yo creo que deberían reconsiderar la propia actitud del Gobierno regional y de la Consejería en este sentido e ir hacia realidades concretas y tangibles.

Nada más.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señor Martínez Cerón.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, cuanto más se hincha el globo y cuanto más se hinchen ustedes, no se preocupen, que luego la explosión será más grande. El único acto de fe que estoy dispuesto a hacer en política en ese aspecto, el único acto de fe al que estoy dispuesto, señor consejero, y la única fe que tengo es que en poco tiempo ustedes ya no estarán gobernando y podremos corregir esta situación.

Mire, me ha hablado de suprimir la línea Lorca-Águilas. Tengo poco tiempo y muchas cosas que decir, pero usted mismo se ha dado la respuesta en su contestación: esa línea no está suprimida, existe, porque la Comunidad Autónoma hizo en un momento determinado -ahora entraremos en algún dato específico de ese tema-, existe y se está prestando un gran servicio a los ciudada-

nos. Otra cosa es que Renfe ni suprime los pasos a nivel ni mejora las vías ni ustedes hacen que eso sea así.

Hablando de suprimir, señor consejero, que usted lo ha utilizado como arma arrojadiza, mirando hacia atrás, que es lo único que saben, mirar para atrás, porque para adelante miran bastante poco. Hace muy poco tiempo se suprimió la línea Murcia-Cieza, y ustedes se callaron, señor consejero, se callaron. Esa línea, aunque exista en los papeles, no se puede utilizar, porque ustedes no le han exigido a Renfe que esa línea la mantenga abierta, esa línea de cercanías. Sin embargo, la sensibilidad de los alcaldes y del Gobierno socialista cuando Renfe en el año 85 dijo que iba a cerrar la línea, fue decir: no señor, mire usted, esa línea hay que mantenerla porque es buena para los intereses de los ciudadanos de la región, y tendremos que aportar un dinero, y ahí está y está mantenida. No es lo que ustedes han hecho con la línea Murcia-Cieza, que han dejado a más de 80.000 ciudadanos sin ese servicio, señor consejero. Renfe ha dicho: suprimase la línea, y ustedes han dicho... Pero entonces no tiene sentido que ustedes echen en cara lo que hipotéticamente se hizo antes, de que había que cerrar la línea Lorca-Águilas porque no era rentable, y ahora ustedes admitan, sin reclamar absolutamente nada, que se cierre la Murcia-Cieza. Señor consejero, menos hipocresía, menos hipocresía, señor consejero.

Mire, le están ustedes dando a Renfe para el mantenimiento de esa línea, de la línea Lorca-Águilas, este año tienen ustedes previsto 89 millones de pesetas. Sí, en los presupuestos de la Comunidad Autónoma, convenios... ¡Hombre!, señor consejero, no me diga usted que no porque entonces... El año pasado tenía usted dos proyectos: "Explotación ferrocarril Lorca-Águilas", uno por 51.601.000 pesetas, y otro proyecto, "Ferrocarril Lorca-Águilas 2000-2001", 31 millones de pesetas, en total 82 millones de pesetas. Por cierto, señor consejero, a 31 de diciembre del año 2000 le habían pagado ustedes 108 millones de pesetas, cuando los presupuestos eran 82 millones de pesetas. Explíquemelo porque no lo entiendo, a 31 de diciembre del año 2000. Explíquemelo, señor consejero.

Pero bien, yo le decía: ustedes le dan a Renfe, según los presupuestos, a 31 de diciembre de 2000, 105 millones de pesetas por la prestación de esos servicios. Yo, que tengo el convenio, señor consejero, aunque usted no me lo haya dado, pero tengo los convenios anteriores, se hace por el déficit que acumula la línea. Yo le puedo decir a usted, señor consejero, que en el año 93, por ejemplo, el déficit de esa línea eran 42 millones de pesetas. Dígame usted, hasta los 105 que le han pagado el año pasado, ¿en qué conceptos se los han pagado?, ¿a cambio de qué?

En aquellos años del 90 al 95, señor consejero, se invirtieron entre 1.500 y 2.000 millones de pesetas en la línea Murcia-Lorca-Águilas para acometer actuaciones, proyectos de supresión o puesta en servicio de semiba-

rreras automáticas, sustitución de tramos metálicos y rehabilitación de la línea Alcantarilla-Lorca, además de las actuaciones y los convenios que se firmaron con los distintos ayuntamientos para mejora de las estaciones, entre ellas Totana, Alhama y Lorca. Eso hasta 1995.

De 1995 para acá, señor consejero, nada de nada, es decir, ustedes 262 millones el año 99, 205 el 2000, 204 este año de subvención a Renfe para mantenimiento de las líneas de cercanías Lorca-Águilas y Murcia-Cartagena, y estudios para el tren ligero Murcia-Espinardo... Por cierto, señor consejero, me ha dicho usted que es que yo no sé que existen 8 pasos a nivel en la línea esa, me lo ha dicho usted. ¿Esa línea existe?, ¿existe en los papeles?, ¿está suprimida? Esa línea existe, y le recuerdo que tienen ustedes un compromiso en el Plan Estratégico de poner en marcha el tren ligero Murcia-campus de Espinardo. Dígame cuándo lo van a hacer, y dígame si van a consentir que el Ayuntamiento de Molina ocupe ilegalmente las vías y no cumpla con el acuerdo del Ministerio de Fomento -sabe usted que hay una denuncia en ese sentido-. Y me pregunto: ¿van a permitir ustedes que se desmantele esa vía, lo van a permitir ustedes, señor consejero, y van a incumplir así el compromiso...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, debe ir concluyendo.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

...y el acuerdo que hay de poner el tren ligero Murcia-campus en el Plan Estratégico de Desarrollo?

Mire, señor consejero, es patético lo que usted ha venido aquí a ofrecernos esta mañana. Las inversiones en pasos a nivel desde el año 95 para acá han caído totalmente; es decir, dígame usted qué inversiones se han hecho del 95 al 2001, por parte de Renfe, por parte del Estado o por parte de la Comunidad Autónoma. Mire, el Estado, cero patatero, señor consejero; estudios, renovación de vías e instalaciones, 35 millones para el año 2001, ¿en qué, señor consejero?, y lo demás todo estudios, todo estudios. Mire, ¿quiere usted estudios? Si ustedes quisieran, el desdoblamiento de la línea Murcia-Chinchilla, Murcia-Albacete, lo podrían hacer porque tienen aquí un proyecto que hizo su anterior consejero, el señor Bustillo, que presenta aquí con grandes alharacas y grandes cosas. ¿Y sabe usted lo que decía ya en este estudio?, que en el trayecto hasta Madrid estaba en las dos horas veinte minutos, ya en aquel momento. Y hoy por hoy le digo yo, señor consejero, que en torno a las dos horas, o menos, con las previsiones que aquí se contemplan y la tecnología, que ha avanzado, por esa línea en menos de dos horas estaríamos en Madrid, a un precio más barato para el usuario y con un menor coste en todos los servicios de inversión. Y eso, señor consejero, evi-

dentemente, sin renunciar a que el AVE o a que se prolongue el Euromed hasta Almería. Evidentemente, si nadie está diciendo eso, no quiera usted interpretar o mal interpretar las palabras del grupo parlamentario Socialista.

Lo que le hemos venido diciendo, señor consejero, es que ésta es una actuación que nos parece bien, pero que la prioridad para la Región de Murcia es el transporte convencional, la red convencional y las inversiones en esa red, en largo recorrido y en cercanías.

Le comentaba yo fuera de micrófono hace un momento que a cambio de lo que le damos a Renfe, que es lo que ustedes ponen en los presupuestos, yo estoy utilizando sus propias...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Martínez Cerón, debe concluir.

SR. MARTÍNEZ CERÓN:

Termino, señor presidente.

...utilizando sus propias fuentes, ustedes este año a Renfe le van a dar 204 millones en virtud de esos convenios. Pero además para la adaptación de la estación de Nonduermas, también por el capítulo VII, 89.640.000 pesetas. Es decir, más de 300 millones. Pero además en estos años atrás, ¿a cambio de eso qué nos está dando Renfe? Dígame. Yo lo que le pido es: dígame las inversiones que se han hecho del 95 para acá, ¡jojo!, y yo las tengo, ¡eh!, y sé lo que se ha hecho, y le puedo decir: no superan los 150 millones de pesetas en estos 6 años, señor consejero, porque no se han hecho obras ni por parte de ustedes ni por parte del Estado. No superan, en inversiones, de verdad, en inversiones, no superan los 150 millones de pesetas, y eso es lamentable, señor consejero.

Le decía -y con esto termino, señor presidente- fuera de micrófono que a cambio de todo esto Renfe nos da incomodidad, nos da supresión de servicios, nos da la supresión, por ejemplo, de la oficina de viajeros de Murcia. Oiga, por qué se suprime en Murcia y se mantiene la de Alicante, ¿qué hemos hecho los murcianos? Pretenden suprimir la venta de billetes en Alcantarilla, ya le he dicho que más de 15.000 billetes y más de 25 millones de pesetas que se venden ahí en esa estación, ¿no entendemos por qué!

Ustedes debieran ser más reivindicativos y más exigentes con la política de Renfe, que al fin y al cabo, señor consejero, es la política de su partido y es la política del Gobierno del señor Aznar.

Nosotros no podemos compartir la fe que ustedes tienen, porque la realidad pone bien a las claras que la situación de la Región de Murcia en este tema es muy preocupante, y ustedes no han hecho nada desde el año 95 para cambiar esa situación.

Yo le vuelvo a pedir que elaboren ese plan maestro de líneas básicas del nuevo modelo ferroviario regional y que inicien esas negociaciones con el Ministerio para asumir las competencias en materia ferroviaria de cercanías dentro de la Comunidad Autónoma de Murcia.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez Cerón.
Señor Nogueroles.

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Gracias, señor presidente.

Señorías, en esta segunda intervención los portavoces de la oposición han vuelto a incidir en sus posiciones anteriores repitiendo lo que se ha dicho, los tópicos de siempre.

Bueno. La cuestión de fe, la fe es una cosa muy subjetiva, ustedes son muy libres de creer o no creer, y con la misma libertad que ustedes no creen, con esa misma libertad nosotros sí creemos, sí creemos porque consideramos que la comparecencia del señor consejero es todo lo contrario de lo que ustedes la califican. Nosotros consideramos que los datos que ha dado son, desde luego, ilustrativos, nos han informado y han aportado novedades con respecto a otras intervenciones anteriores o a otras comparecencias anteriores, sí nos han informado. Otra cosa es que ustedes digan que no, no se lo quieran creer. Bueno, es su problema.

La intervención ha ido además coherente con la línea del Gobierno regional, y además ha sido rigurosa, rigurosa en el más estricto sentido de la palabra, puesto que ha dicho lo que puede decir. No puede adelantarse al futuro dando fechas y dando cifras que todavía, por la propia naturaleza de las obras y de las inversiones, no se pueden dar. Es decir, ¿cómo pueden ustedes querer que el señor consejero se pille los dedos adelantando aquí unas fechas, unos plazos y unos datos de inversión, antes de estar terminados los estudios, los proyectos de determinadas infraestructuras? ¿Cómo pretenden también que se especifique concretamente qué infraestructuras en el caso de los pasos a nivel se van a suprimir, antes de saber también cómo afectará el trazado del AVE, que hemos dicho que es un dato fundamental para el planeamiento futuro de las infraestructuras ferroviarias? Han de saber cómo el trazado del AVE afectará a determinados pasos a nivel o a determinadas líneas convencionales. Ustedes pretenden sencillamente que aquí el señor consejero haga eso, una declaración donde después se pueda contradecir, y ustedes después, cuando la realidad de los hechos venga a demostrar esas contradicciones, castigar y criticar al Gobierno regional.

Por tanto, nosotros consideramos que el señor consejero ha informado coherente y rigurosamente hasta

donde puede informar, que es de las negociaciones, de los trámites, de las gestiones que ha hecho con el Ministerio de Fomento y con Renfe. Ha dado los datos concretos, ha dicho los plazos en que esos veinticinco pasos a nivel van a ser suprimidos, y de esos veinticinco plazos a nivel se van a iniciar aquellos que no sean afectados ni por el trazado del AVE ni por la nueva normativa en cuanto al momento de velocidad y visibilidad técnica; se van a ejecutar en los plazos previstos, en esos períodos de 2001-2006, o de 2001-2003 en el caso de Renfe. Que además ha anunciado también las inversiones previstas en las líneas convencionales, tanto de alta velocidad como convencionales. Ha dicho, por ejemplo, que Renfe tiene previsto invertir en este año que estamos 632 millones en seguridad, en mantenimiento de infraestructuras, en circulación, en terminales de carga, etcétera, esos son datos que ha dado.

Que ustedes digan "no, es que como no se ha invertido de aquí para atrás, pues nosotros no nos lo creemos". Bueno, es su problema.

Y también podríamos discutir las cifras que el señor Martínez Cerón ha dado de las inversiones en los últimos seis años, pero, bueno, es una cosa que ahora mismo tendríamos que tener datos que yo en este momento no tengo.

Ustedes en su segunda intervención, desde luego, ha sido muy farragosa, han salido por los cerros de Úbeda, han hablado de todo, han hecho un tótum revolútum y lo han mezclado todo. Desde luego, yo creo que el sentido de la comparecencia del señor consejero, que era hablar de los pasos a nivel, cómo estaban las gestiones con el Ministerio de Fomento y con Renfe en cuanto a la supresión de los pasos a nivel de la Región de Murcia, al mismo tiempo que informar sobre las gestiones también con el Ministerio de Fomento en cuanto a líneas convencionales y AVE, yo creo que la información ha sido suficientemente amplia, ha sido rigurosa y ha sido coherente, desde luego, para nuestro criterio.

Ha dicho -y eso es algo que quizá ustedes se lo creerán o no, o quizá ahí les pica, porque muchas veces quizá se pone el dedo en la llaga y ahí es donde escuece- que las inversiones son infinitamente superiores a las que sus gobiernos, tanto central como autonómico, tenían en su momento. Ha dicho que el Ministerio de Fomento tiene previsto invertir en la Región: en la línea Novelda-Murcia, 90.000 millones; en la línea Murcia-Cartagena, 60.000; en Murcia-Lorca-Almería, 164.000; y en estaciones del AVE, eliminación de pasos a nivel y mejora de Lorca-Águilas, 400.000 millones. Como ven, muy superiores a las que gobiernos socialistas, tanto en el Gobierno central como en la Comunidad Autónoma, tenían en materia ferroviaria para esta región.

Por lo tanto, para nuestro grupo parlamentario, el grupo parlamentario Popular, la comparecencia del señor consejero nos ha parecido amplia en el sentido informativo, que era el fin primordial de esa comparecencia; ha

sido también coherente con la línea de gobierno del Gobierno regional y ha sido también desde luego rigurosa en cuanto a que ha dicho lo que puede decir, lo que de verdad puede atestiguar con la gestión que él ha hecho tanto con el Ministerio de Fomento como con Renfe. Por tanto, desde nuestro grupo parlamentario felicitamos y animamos al señor consejero a que siga con esa línea y que disipe, en la medida de lo posible, esa incredulidad ya crónica que los portavoces o los grupos parlamentarios de la oposición tienen en esta materia.

Y termino diciéndoles a los grupos de la oposición lo que he dicho antes: el tiempo puede ser de momento su aliado, pero al final se convertirá en su enemigo cuando los proyectos vayan saliendo. Se ha llegado incluso a cuestionar en esta misma sesión todavía que el AVE no va a llegar a Murcia, es decir, todavía se cuestiona eso. Claro, con esos planteamientos desde luego difícilmente vamos a poder convencer a los grupos de la oposición, pero, ya digo, el tiempo dará la razón a quien la tenga.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.
Señor consejero.

SR. RUIZ ABELLÁN (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, presidente.

Me tengo que descubrir ante la inteligencia política del señor Dólera, que se ha aferrado a las palabras de incertidumbre y falta de fe, y por lo tanto éste ha sido el tema central de su segunda intervención.

Yo le explicaré en lo que yo tengo incertidumbre, que es un tema técnico y no tema desde el punto de vista de realidades de futuro.

Lo que sí está claro y desde luego yo tengo la completa seguridad, señor Dólera, de que en Murcia hasta el año (eso es un hecho) 98 no existía alta velocidad. Se estaba hablando de línea convencional con velocidad alta, usted recuerda perfectamente.

Después tenemos con toda seguridad, y ya realizándose los proyectos, los estudios correspondientes para la llegada del tren AVE no sólo a Murcia y Euromed hasta Almería, sino también hasta Cartagena, es una realidad, es un hecho incontestable, los estudios se están realizando, y yo creo que ahí no hay ningún tipo de incertidumbre.

Para mí está también claro que los trenes de cercanías de Murcia van a ser trenes que van a ser mejorados de una forma sustancial. También está claro que vamos a suprimir los pasos a nivel, el mayor número de pasos a nivel que queden en nuestra región que sean peligrosos. Y evidentemente también es una realidad que se han

mejorado sustancialmente los servicios de Renfe, y se van a seguir mejorando de acuerdo al plan de actuación de disminuir y eliminar la peligrosidad existente y mejorar la señalización con un proyecto de 2.000 millones de pesetas y un plan de actuación que ya se está ejecutando. Por lo tanto, no existe en mi caso ninguna incertidumbre a que eso se va a producir.

En cuanto también a la respuesta del ministro que nos han dicho los dos portavoces de la oposición, en la que el ministro dijo que por la línea Murcia-Chinchilla-Albacete iban a pasar sólo mercancías, tienen también que decir que esa respuesta le llegó al grupo parlamentario el día 8 de enero, lunes. Se supone que si le llegó el día 8 de enero, lunes, estaba escrita con anterioridad. Ese día 8 de enero, lunes, casualmente el ministro estuvo aquí y firmó un acuerdo con todos los presidentes, con cuatro presidentes de comunidades autónomas, y en ese acuerdo y en esa reunión el ministro encargó al director general de Infraestructuras que esa línea las mejoras que tuviese deberían ser mejoras para adecuarlo a la línea alta velocidad homologada por la Unión Europea, que se considera a partir de 200 kilómetros/hora. Luego ya estamos hablando de tiempos distintos. Ésa fue una respuesta que se produjo antes del día 8, y el día 8 hubo unas negociaciones (por cierto, muy duras) que acabaron, como ustedes saben, a las cinco de la tarde y empezaron a las doce de la mañana, y que desde luego no estaba, como todo el mundo pensaba, que aquello iba a ser una especie de paripé en el que se iba a firmar unas cosas que estaban previamente consensuadas. Allí hubo negociaciones duras, y desde luego ésas fueron las manifestaciones del ministro. Nosotros seguimos trabajando en esa línea para que también tenga esa velocidad, pero quiero decirles que ésas siguen siendo nuestras certidumbres.

Incertidumbres son de tipo técnico. De tipo técnico es: ¿la línea de cercanías y la línea de alta velocidad van a ser las mismas o van a ser distintas? Se está trabajando por parte del Ministerio; saben que ha aparecido un nuevo contexto, que es la travesía polivalente, que sirve para poder compaginar esa situación, y que se están haciendo pruebas en una línea en Extremadura para llegar a conseguir en esa línea polivalente la alta velocidad. Pero eso es incertidumbre porque todavía el Ministerio no las tiene, y eso no tiene nada que ver con el desarrollo y con la mejora sustancial de la infraestructura del ferrocarril en nuestra región, y por lo tanto ahí no puedo entrar, porque realmente incluso en algunos casos se están haciendo pruebas.

Pero en todo lo demás, perfectamente claro para este Gobierno que tendremos AVE, que tendremos una conexión con Madrid en una hora y cincuenta y cinco minutos, que tendremos una mejora en cercanías sustancial, que tendremos ancho internacional para los mercancías, que suprimiremos los pasos a nivel que realmente haya que suprimir por el nuevo decreto, por su peligrosi-

dad o por su momento (el AxT que hemos hablado anteriormente), siempre y cuando esté por encima de esos parámetros.

Así es que, señor Dólera, inteligencia por su parte, y ya he declarado cuáles eran las incertidumbres, pero son de tipo técnico, no son de tipo en cuanto a la realidad de la llegada de la mejora de estas infraestructuras. Y yo creo además que todos los ciudadanos de Murcia son conscientes de que eso es así, y desde luego es el mensaje que a mí me llega. Por esa línea, señor Martínez Cerón, yo no creo que ustedes vayan a estar gobernando cuando realmente el AVE llegue a Murcia, porque igual tampoco llega, pueden cambiarlo ustedes con este tema.

Me parece que el mezclar churras con merinas en el tema de la supresión de la línea y supresión del servicio, eso no tiene nada que ver. Ustedes la línea Lorca-Águilas la suprimieron oficialmente, por eso usted está hablando de que hay que pagar para dos cosas: una es para mantener el servicio, que son 58 millones lo que pagamos el año pasado, y otra para mejorar la línea con unos convenios que vienen de antes porque la línea, como ustedes ya la dejaron y no es del Ministerio, la tenemos que arreglar entre Renfe y la Comunidad Autónoma, las infraestructuras, las mejoras de la línea, en convenio con Renfe y al 50%, por no ser del Ministerio esas infraestructuras.

Y no me compare con la supresión del servicio con Cieza. La línea está abierta, la línea está abierta. En el servicio hay una diferencia fundamental: en los trenes de Cieza, señor Martínez Cerón, viajaron de media dos personas por día, mientras que en la línea con Lorca-Águilas están viajando 130.00 personas al año, es decir, que hay una diferencia fundamental, aunque haya que dividir por 360, hay mucha diferencia entre una y otra. Evidentemente, yo no creo que los ciudadanos de Murcia estén en condiciones de pagar esa subvención que hay que pagar a Renfe para mantener un tren con dos personas al día. Por lo tanto, ése es un tema que hay una diferencia fundamental entre una cosa y otra.

Y de la hipocresía que usted está hablando, vuelvo a decirle: usted fue el que suprimió la línea, usted el que hizo las normas para que pagaran los ayuntamientos y, por lo tanto, ustedes son responsables de verdaderos temas en cuanto a infraestructuras de ferrocarril que han dejado a Murcia realmente en la situación en la que se encuentra.

Tengo que decirle, y si puedo esta tarde se la daré, una contestación del señor Ortiz a una interpelación en el año 95, febrero (entonces era consejero de Política Territorial). Había una interpelación del grupo Popular, decía lo siguiente, más o menos: "reconocemos que las actuaciones en infraestructuras ferroviarias han sido muy deficientes hasta la fecha, lo que pasa es que nos hemos volcado en las autovías de la Región de Murcia y, por lo tanto, una vez que éstas están ya construidas, ahora viene el período, el momento de mejorar nuestro ferrocarril".

Eso lo dijo el señor Ortiz en el año 95, febrero, que yo se lo daré en una interpelación porque lo dijo y porque además se lo comenté en la intervención que tuve en el mes de octubre, en la que dije (como siempre) que el número de pasos a nivel iba a ser de 25, no otros.

Por lo tanto, tengo que decirles, señores diputados de la oposición, que desde el punto de vista del Gobierno regional estamos realmente satisfechos del cambio radical que está teniendo la Región de Murcia en el tema de infraestructuras del ferrocarril, que creemos que la ciudadanía así lo está contemplando y que realmente se valora el esfuerzo que se está haciendo para conseguir

que en el plazo menor posible esté la Región de Murcia en una situación en carretera, en ferrocarril y también en aeropuerto, señor Dólera, totalmente distinta, muy mejorada conforme nosotros nos la encontramos en el año 95.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias, señorías.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

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

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

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