



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA SECTORIAL

Año 2002

V Legislatura

Número 34

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 23 DE ABRIL DE 2002

ORDEN DEL DÍA

- I. [Moción 158, sobre iluminación de la autovía de Murcia en su entrada a Cartagena](#), formulada por don Pedro Trujillo Hernández, del grupo parlamentario Socialista.
- II. [Moción 183, sobre actuaciones en la carretera MU-531 entre Alguazas y el puente de Los Barrancos de Albudeite](#), formulada por don Joaquín Dólera López, del grupo parlamentario Mixto.
- III. [Moción 237, sobre estudio valorado y calendarizado sobre estado de las carreteras de Lorca y comarca del Guadalentín](#), formulada por don Francisco Fernández Lidón, del grupo parlamentario Socialista.
- IV. [Moción 203, sobre ampliación del acceso a la autovía del Noroeste-Río Mula desde el enlace de Baños de Mula](#), formulada por don Diego Cervantes Díaz, del grupo parlamentario Socialista.
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 30 minutos.

I. Moción 158, sobre iluminación de la autovía de Murcia en su entrada a Cartagena.

La señora Rosique Rodríguez, del G.P. Socialista, defiende la moción 863

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Dólera López, del G.P. Mixto 863

El señor Jiménez Torres, del G.P. Popular 864

La señora Rosique Rodríguez interviene de nuevo 865

Se somete a votación la moción transaccionada 866

II. Moción 183, sobre actuaciones en la carretera MU-531 entre Alguazas y el puente de Los Barrancos de Albudeite.

El señor Dólera López, del G.P. Mixto, defiende la moción 866

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Fernández Montoya, del G.P. Socialista 867

El señor Pacheco Atienza, del G.P. Popular 868

El señor Dólera López interviene a continuación 869

Se somete a votación la Moción 183 870

III. Moción 237, sobre estudio valorado y calendarizado sobre estado de las carreteras de Lorca y comarca del Guadalentín.

El señor Fernández Lidón, del G.P. Socialista, defiende la moción 870

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Dólera López, del G.P. Mixto 871

El señor Nogueroles Pérez, del G.P. Popular 872

El señor Fernández Lidón interviene de nuevo 873

Se somete a votación la Moción 237 874

IV. Moción 203, sobre ampliación de acceso a la autovía del Noroeste-Río Mula desde el enlace de Baños de Mula.

El señor Fernández Montoya, del G.P. Socialista, defiende la moción 874

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Dólera López, del G.P. Mixto 875

El señor López Lucas, del G.P. Popular 876

El señor Fernández Montoya interviene de nuevo 877

Se somete a votación la Moción 203 878

Se levanta la sesión a las 12 horas y 35 minutos.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Se inicia la sesión.

Primer punto del orden del día: aprobación del acta de la sesión anterior.

¿Se aprueba el acta? Queda aprobada el acta por asentimiento.

Segundo punto del orden del día: debate y votación de la **Moción sobre iluminación de la autovía de Murcia en su entrada a Cartagena**, formulada por el señor Trujillo Hernández y defendida por la señora Rosique.

Señora Rosique, tiene la palabra.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Como dice el cuerpo de la moción, en toda España las autovías están iluminadas suficientemente en su entrada a las ciudades, pero no ocurre lo mismo en la entrada a la ciudad de Cartagena, donde la autovía de Murcia está muy mal iluminada.

Hay y existen torres de focos, muy pocas, que, más que iluminar, deslumbran a los conductores.

En la entrada a Cartagena de la autovía de Murcia, desde el desvío a La Manga hasta la plaza de Alicante existen varias entradas y salidas (tenemos La Manga-Alicante; Torreciega-polígono industrial; Santa Lucía-puerto; plaza de Bastarache-centro ciudad) que con la carencia o poca iluminación actual hacen peligrosa la circulación, agravada por la contaminación de Potasas y la entrada en curva. Entenderán sus señorías que cuando esta moción se presentó era el 15 de febrero de 2001, y claro, un año después pasan muchas cosas, algunas, algunas, buenas, como ésta a medias, tengo que decir que buenas a medias, porque no era tanto el cierre como su traslado al valle de Escombreras lo que realmente hubiésemos deseado.

Por este motivo, el grupo parlamentario Socialista presenta para su debate y aprobación la siguiente moción: “La Asamblea Regional insta al Consejo de Gobierno para que solicite al Gobierno de la nación la iluminación suficiente de la autovía de Murcia, en su entrada a Cartagena desde el desvío de La Manga hasta la plaza de Alicante”.

Señorías, yo creo que esta moción necesita poca defensa, es una realidad perfectamente constatable, que demuestra que nuestra ciudad, una ciudad importante en la Región de Murcia, pues carece de una entrada en condiciones por una vía rápida como es la autovía.

Desde el grupo parlamentario Socialista entendemos que la Asamblea Regional debe impulsar la respuesta del Gobierno central en este sentido y, por lo tanto, proponemos que el Gobierno regional inste al Gobierno central para que ponga en condiciones la entrada a Cartagena por la autovía de Murcia.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Rosique.

Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Brevemente, para mostrar el apoyo de Izquierda Unida a esta iniciativa, que yo creo que pretende un doble objetivo: por una parte, mejorar en ese tramo la seguridad vial y, por otra parte, yo creo que también tiene que ver con la fachada de la entrada a Cartagena en esta dirección.

Los que nos vemos obligados diariamente a transitar por esa autovía para venir a esta santa casa, apreciamos dos cosas: cuando es de noche y la iluminación está prácticamente brillante por su ausencia, pues obviamente hay dificultades para poder salir del municipio de Cartagena por esa zona; por las mañanas, sobre todo en invierno, las neblinas, producto muchas veces de la contaminación, también convierten en un punto de accidentes de tráfico en esa zona que hay a la penetración de Cartagena. Todo eso se adereza con el buen olor que viene de la depuradora existente en esta zona, es decir, tenemos todos los componentes en esta carretera.

Si ustedes van a Murcia, en la autovía de Murcia, a la entrada de Murcia, vemos cómo desde más allá del campus de Espinardo ya empiezan las farolas hasta que uno penetra en Murcia. Si vamos a otras ciudades, efectivamente, españolas, se puede poner Madrid, pero se pueden poner muchas otras, se puede poner Valencia, se puede poner Albacete, por poner una que esté más cercano a nosotros, se puede poner incluso Almería, que está aquí al lado, estamos observando cómo bastante antes de la entrada está iluminado.

Sobre todo porque hay que reducir velocidad. Y luego el tramo se complica, el tramo de autovía, una vez que uno llega a la salida de La Manga, se complica, hay más curvas y el trazado, pues obviamente no es el mismo que el resto de la autovía, tampoco tiene por qué serlo, porque estamos ya casi en vía de penetración a una ciudad. Pero lógicamente si a esa complicación del tramo le añadimos una iluminación no adecuada, pues estaremos poniendo un factor de riesgo en la seguridad vial. Y precisamente así lo entiende el mismo Ministerio de Fomento cuando en la penetración a otras ciudades pone esas mismas farolas que se están planteando aquí en esta iniciativa.

Por tanto, yo creo que la iniciativa en ese sentido cae por su propio peso y, desde luego, por parte de este grupo parlamentario se va a apoyar.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.
Señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ TORRES:

Bien, señor presidente, buenos días a todos.

¿Qué estamos debatiendo aquí? Pues precisamente una infraestructura diseñada e instaurada bajo responsabilidad de un Gobierno socialista. ¿Y qué pretende la moción? Pues solucionar presuntas deficiencias de origen en su iluminación.

Entonces, para ello, en el cuerpo de la exposición se dice que está mal, que es insuficiente su iluminación, y yo creo que estos argumentos no son convincentes para que consideremos que la moción es necesaria. Se dice, por otro lado también, que las autovías en toda España están iluminadas suficientemente en la entrada a las ciudades, pero que en Cartagena no, en Cartagena está mal iluminada.

En primer lugar, todas las iluminaciones de las autovías están diseñadas para las normas y estándares de iluminación y, por supuesto, la iluminación de la entrada a Cartagena no se queda atrás en este tema, está diseñada con las mismas normas de todas las autovías de España. Entonces, tengo que decir que no se ha diseñado a capricho, ni ha venido un extraterrestre a diseñarla.

Y en segundo lugar, señorías, si la portavoz socialista en su exposición, pues no me dice los lúmenes, entendiendo que es la unidad de flujo luminoso, el lumen, no ha medido nada, qué cantidad y, por comparación, si se ajusta a la normativa que indica los lúmenes adecuados, o por el contrario si están por bajo de los valores prescritos, pues por tanto yo creo que no es un argumento que se pueda tener en consideración.

Para mí, señora Rosique, es un argumento subjetivo del grupo parlamentario Socialista, pero sin ningún rigor.

Porque, señorías, yo tengo que decir que el diseño de la iluminación está de acuerdo con los criterios de la Comisión Internacional sobre Iluminación en Autovías y las normas UNE de alumbrado de carreteras, y precisamente para un nivel de iluminación de 24 lux, que lo cumple, que lo cumple en toda la superficie de la carretera. Coeficiente también de uniformidad general superior a un 35%, que también lo cumple, y de uniformidad media superior al 65%. Yo tengo que decir que lux es la unidad de iluminación de un metro cuadrado por un lumen que se recibe uniformemente.

Así que vamos a ver, ¿está en disposición la señora Rosique de afirmar que los coeficientes que he dicho tienen sus valores por debajo en la carretera, los que he manifestado? Si no es así, pues yo creo que no podemos aceptar al argumento de que la iluminación es insuficiente.

Y otro argumento, se está hablando de torres, de

focos y pocas. Bueno, vamos a ver, este argumento yo creo que se descalifica precisamente por la experiencia del sistema de iluminación empleado en este tramo de autovía. Digo experiencia porque, señora Rosique, el sistema utilizado habitualmente en gran número de nudos carreteras, autovías y autopistas, con calzadas al mismo o a distinto nivel, es lo mismo que el que hay establecido aquí en la entrada a Cartagena, y no teniendo además constancia de que sean motivo de accidentalidad, que es el fondo de esta cuestión, de la moción, precisamente por deslumbramiento.

Yo tengo que llegar a la conclusión de que la portavoz socialista, en este caso, no le gusta el sistema de iluminación por torres del tramo de acceso a Cartagena por la autovía, y aquí, llegados a este punto, haría la observación, señora Rosique, de que estoy, a lo que parece, en el papel de defensor de unas infraestructuras que fueron diseñadas bajo gobiernos socialistas, y ustedes están instalados como si fuesen fiscales de esas instalaciones, que se montaron en 1995 por el que antes se denominaba MOPTMA.

Y he dicho antes “elegidas con buen criterio”, porque la iluminación por torres no se eligió por azar o por capricho, porque a consecuencia precisamente de la propia construcción del viaducto que sobrevuela las instalaciones de Renfe y las antiguas de Potasas, pues hay una serie de condicionantes, porque soportar columnas entre 10 y 14 metros, como tenemos en mente todos los que estamos aquí, de entrada a ciudad, sistema convencional de farolas, precisamente soportarlas a la estructura del viaducto supone una seria dificultad por cuestiones técnicas: esfuerzo de viento, fatiga de material, etcétera.

Por otro lado, porque instalar un sistema de alumbrado rasante continuo en los laterales de la calzada, en una longitud de unos 700 metros, es de un coste bastante irrealizable. Por eso entonces el MOPTMA instaló el mejor sistema para iluminar el viaducto, como mejor solución económica de instalación y de mantenimiento, con una altura libre por encima de la autovía entre 18 y 19 metros, el tablero de la autovía, y una distancia de separación entre columnas del mismo lado de unos 200 metros.

Señoría, yo tengo que decir que esta instalación cumple con las normas UNE y CIE a las que antes me he referido, permitiendo, por supuesto, la visibilidad de cualquier obstáculo que se encuentre en el campo de visión del conductor. Es lo que en términos de lumino-tecnia se denomina uniformidad de iluminación.

Se trata, por tanto, de que el sistema elegido, torres y focos, cumple con el necesario equilibrio precisamente entre la uniformidad de iluminación y el control de deslumbramiento.

Algunos de ustedes podría pensar que me está saliendo una intervención eminentemente técnica, pero yo no puedo aceptar un discurso político, un pseudodiscurso

en donde se diga que hay poca luz sin demostrarlo, que las torres son pocas y que deslumbran sin dar valores medibles, y que se diga que la carencia o poca iluminación hace peligrar la circulación, por deslumbramiento parece que dice aquí. En qué quedamos, hay carencias, hay deslumbramiento, parece que son dos conceptos antagónicos. Y porque, además, señora Rosique, los informes de accidentalidad nocturna han sido, por supuesto en el sentido de entrada a Cartagena, donde antes de entrar en la curva para encarar la recta de entrada precisamente a la ciudad, hay una señalización de reducción progresiva de velocidad, desde los 120 kilómetros a que estamos acostumbrados teóricamente de la autovía, a 100 kilómetros, para luego pasar a 60, a unos 50 metros de la mencionada curva.

Yo, la verdad, no invitaría ni invito a sus señorías a aumentar la velocidad por encima de los 60, porque hay que frenar bruscamente, porque si no, como se dice vulgarmente, te comes la curva, que además no tiene peralte a favor de una velocidad superior a la prescrita, porque no tiene peralte recta.

Si no se respeta la velocidad, señorías, habrá situación comprometida probablemente, debido a esta causa y no al posible deslumbramiento por supuesto si se mira a los focos directamente, pero ningún conductor mantiene esa conducta de mirar al sol o de mirar a los focos; por tanto, creo yo que no es la conducta normal entre los conductores.

Bien, señorías, yo creo que con lo que he manifestado entiende el grupo parlamentario Socialista que la moción no la podemos secundar y no la vamos a apoyar. Pero lo que sí es cierto es que la autovía de Murcia, en su tramo de desvío a La Manga, Escombreras, Alumbres, todo ese nudo hacia Cartagena no tiene iluminación, y ahí no se puede medir porque no hay iluminación.

Y como existe un proyecto a tal fin, yo creo que sería positivo aprovechar esta moción e impulsar al Gobierno para que el Ministerio de Fomento active la licitación, porque está pendiente de ese tema, y por lo que en aras, además, vuelvo a repetir, de aprovechar la oportunidad de esta moción, yo le propongo al grupo parlamentario Socialista la siguiente transacción, que paso al señor presidente:

“La Asamblea Regional insta al Consejo de Gobierno para que solicite del Ministerio de Fomento que active el proyecto de alumbrado de acceso a Cartagena en la autovía Murcia-Cartagena, entre los puntos kilométricos 442.5 a 445.2”.

Nada más, señorías. Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Jiménez.

Señora Rosique.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Le ha costado al señor Jiménez darnos la razón al grupo Socialista, y al final nos la va a dar el Ministerio.

Nosotros lo que estamos planteando en la moción, en la propuesta es la iluminación de la autovía de Murcia en su entrada a Cartagena desde el desvío de La Manga hasta la plaza de Alicante. Lo que pasa es que al Partido Popular le cuesta hasta en estas cosas ir más allá de lo que se encontraron cuando consiguieron el Gobierno.

Es decir, toda la justificación la ha basado en que el proyecto de autovía del Partido Socialista recogía lo que estipulaba la legislación. Aquí nadie cuestiona lo que planteaba la legislación, y en todo caso se hizo una obra muy positiva para Cartagena, como fue la construcción de una autovía. Lo que pasa es que después, cuando pasa el tiempo, con independencia de que las cosas se hagan conforme manda la ley, conforme pasa el tiempo uno va encontrando la necesidad de mejorar lo que ya era bueno en sí. Aquí no estamos cuestionando la autovía y que lo que se hizo en su momento no correspondiera con lo que la legislación estipulaba, que es la defensa que el señor don José Carlos ha hecho en esta cuestión.

Lo que estamos planteando es que hay otras alternativas a la iluminación que tenemos a la entrada a Cartagena, otras alternativas que existen prácticamente en todos los accesos, en todas las entradas a las ciudades en este país, el señor Dólera ha hecho una exposición exhaustiva con nombres y apellidos de distintos ejemplos, y que no entendemos que haya ninguna razón para que Cartagena no cuente con la misma solución que cuentan otros accesos a otras ciudades, donde después de haber pasado unos años de construcción de algo muy positivo para Cartagena como es la construcción de la autovía, muy bien reconocido por don José Carlos, que ha dicho “construida por el Partido Socialista”, pues se demuestra que la iluminación es insuficiente y que, por lo tanto, sería conveniente iluminarla.

Es más, el Ministerio, según el propio portavoz del grupo parlamentario Popular, tiene un proyecto para hacer lo que el grupo Socialista está pidiendo.

Lo que nosotros planteamos, a partir de esa transacción, es que no nos basta con que el Ministerio tenga un proyecto, porque aquí de los proyectos que tiene el Partido Popular ya tenemos muchos ejemplos, sobre todo en Cartagena, de que son proyectos que no avanzan, y lo que queremos desde el grupo parlamentario Socialista es que se impulse la acción del Gobierno, para que ese proyecto que usted dice que existe se concrete y se realice, que en definitiva es lo que estamos proponiendo desde el grupo parlamentario Socialista.

En cuestiones técnicas no vamos a entrar, porque no es nuestro papel, para eso tiene el Ministerio técnicos suficientes y muy bien remunerados, como para que se calienten la cabeza, y ver qué solución y qué alternativa se puede dar, según el diseño físico que tiene la autovía de entrada a Cartagena.

Nosotros no vamos a entrar en qué es lo que se tiene que poner, ni en la fórmula para ponerla; lo que sí estamos proponiendo es que la entrada a Cartagena tiene que contar con la iluminación suficiente, y que no queremos un agravio comparativo a la entrada de la segunda ciudad más importante de la Región de Murcia, cuando desde el propio Ministerio se está reconociendo la necesidad de poner en marcha un proyecto que dé una respuesta a lo que el grupo parlamentario Socialista está planteando.

Por lo tanto, señor portavoz del grupo Popular, el grupo Socialista va a aceptar la transacción del grupo parlamentario Popular, y esperamos que en un plazo corto tengamos una concreción de realización de ese proyecto por parte del Ministerio, que Cartagena cuente con una entrada acorde con la categoría de ciudad que tiene.

Y respecto a la seguridad, yo creo que la prevención también es importante. El hecho de que no haya habido accidentes, según decía el portavoz del grupo Popular, por causas de la falta de iluminación, no significa que no tengamos que hacer una medida de prevención y de garantías de seguridad, incrementando la iluminación de la entrada a la ciudad.

Nada más. Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Rosique.

Señorías, procedemos a la votación de la moción, y al haber sido aceptada la transacción por el grupo proponente, votamos la moción en su nuevo texto, según el texto transaccional. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. La moción ha sido aprobada por unanimidad.

Tercer punto del orden del día: debate y votación de la **Moción sobre actuaciones en la carretera MU-531 entre Alguazas y el puente de los Barrancos de Albudeite**, formulada por el señor Dólera, que tiene la palabra para su defensa.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Estamos ante una actuación pendiente desde hace muchos años, y que además de estar pendiente era ya necesaria con el antiguo Programa de Actuación en Carreteras.

Efectivamente, aquel Programa de Actuación en Carreteras 1994-99, que votó esta Cámara, que estudió esta Cámara y que señalaba prioridades e inversiones, establecía, con el nivel 2 de catalogación, 536 millones de pesetas para el arreglo de la carretera MU-531, entre Alguazas y Albudeite, así como una carretera perimetral de 600 metros rodeando Albudeite.

Lo único, después de vencido el Plan de Carreteras,

prácticamente tres años sin Plan de Carreteras que estamos en este momento, han sido el arreglo de unas decenas de metros en Campos del Río, pero no así el arreglo de la carretera en general.

Mi compañero de grupo y hoy coordinador de Izquierda Unida, Cayetano Jaime Moltó, en agosto de 1995 formuló pregunta para respuesta escrita al entonces consejero de Política Territorial y Obras Públicas, señor Bustillo, sobre actuación en la carretera que une Alguazas con Campos del Río y Albudeite.

Le preguntaba el 1 de agosto del 95 el señor Jaime Moltó: ¿tiene el equipo de gobierno voluntad de llevar a cabo las actuaciones de arreglo de esa carretera descrita en el Programa de Actuación de Carreteras? Y en caso afirmativo, ¿cuándo piensa licitarlas? La respuesta del señor Bustillo, estábamos en los primeros momentos de gobierno del Partido Popular, cuando todavía se contestaban las preguntas en tiempo real, cuando se estaba dando la cara amable para allanar el camino al señor Aznar hacia La Moncloa, decía el señor Bustillo: “Efectivamente, el eje que une la C-415 con la MU-531 entre Alguazas y Albudeite demanda actuaciones de mejora en su firme y en su trazado, por lo que esta Consejería tiene como objetivo a lo largo de esta legislatura realizar dichas mejoras”.

Obviamente, el señor Bustillo con esta respuesta venía a hacer dos cosas: reconocer el mal estado que tiene esa carretera, que tenía ya hace siete años, en el año 1995, y cumplir, o por lo menos manifestar la voluntad política de cumplir el Plan de Carreteras, terminando en el año 1999, todo lo más, las obras entre Alguazas y Albudeite.

Pero, claro, han pasado los años, han pasado los consejeros, ha terminado el Plan de Carreteras, no hay Plan de Carreteras, y esta carretera sigue estando como antes o peor, porque se ha deteriorado por el transcurso del tiempo. Hay un trazado sinuoso, tortuoso; hay un trazado con estrechez, curvas muy peligrosas, baches, falta de quitamiedos en cunetas que además algunas de ellas dan a barrancos, tienen varios metros de desnivel entre el arcén de la carretera y el barranco de que se trate o la cuneta.

La importancia de la carretera no se puede minimizar, porque entre Campos del Río, Alguazas y Albudeite hay unas relaciones históricas, sociales, económicas importantes. Una buena parte de la población de Albudeite trabaja, por ejemplo, en conservas Halcón, de Campos del Río; tiene que desplazarse diariamente desde Albudeite a Campos del Río, y lo tiene que hacer por una carretera que no está en condiciones de ser llamada como tal. A mí me gustaría que pudiera ir un día esta Comisión a poder ver esa carretera y ver el estado en que se encuentra. Ha habido ya accidentes de tráfico con resultados mortales y de heridos graves en esa carretera. Y además pasan camiones que transportan tanto materia prima, materia prima que se va recogiendo del campo y

de la huerta para poder transformarse en la fábrica que nuclea el entorno económico de la zona, y también pasan camiones con el producto ya elaborado.

Es decir, estamos ante una vía que es estratégica desde el punto de vista económico para los tres municipios y desde el punto de vista también laboral, y por otra parte una vía que ya en el 95 reconocía el señor Bustillo que precisaba de un arreglo, una actuación de mejora de firme y de su trazado. Siete años han pasado y seguimos todavía como estábamos.

Ahí hay que añadir que estamos en municipios, sobre todo Albudeite y Campos del Río, que son de los de peor nivel económico que existen en este momento en la Región de Murcia, menor nivel de renta económica por habitante, menor nivel de infraestructuras.

Por otra parte, hay que decir que el puente de los Barrancos se utiliza en la actualidad como acceso desde Albudeite a la autovía del Noroeste y presenta un nivel de peligrosidad muy importante. El Ayuntamiento en Pleno del municipio de Albudeite, así como el de Campos del Río han reclamado en numerosos acuerdos el arreglo de la mencionada carretera, principalmente desde el puente de los Barrancos hasta Campos del Río por lo menos.

En los últimos presupuestos de la Comunidad Autónoma propusimos ya una enmienda, en el mes de diciembre se vio y se desestimó por el grupo mayoritario, planteando que se hiciera el arreglo de la MU-531 y se incluyese una circunvalación para Albudeite, porque el proyecto en la actualidad no contempla la zona urbana de la MU-531, y sería peligroso que el municipio de Albudeite tuviera que soportar el tráfico de vehículos que van a desembocar a la autovía del Noroeste. Cuando una de las cosas que en la autovía del Noroeste se han planteado como positivas es que elimina las travesías urbanas que había por algunas poblaciones, pues obviamente no tendría sentido volver a eso convirtiendo a Albudeite en una zona de tránsito de esos vehículos.

Por tanto, lo único que estamos reclamando es el cumplimiento del Programa de Actuación en Carreteras, donde se establecía con prioridad 2, tres años y pico después de haber perdido vigencia o de haber expirado por el transcurso del tiempo este Plan de Carreteras. Y, por otra parte, lo que estamos pidiendo es el cumplimiento de ese compromiso de voluntad política que a través de la pregunta con respuesta escrita al diputado, señor Jaime Moltó, el 28 de septiembre del 95 planteó el señor Bustillo siendo consejero, y que siete años después, expirada la legislatura, no se ha cumplido.

Por tanto, haciendo una llamada al grupo parlamentario Popular para que tenga sensibilidad con esta zona, con esta carretera, con los habitantes del municipio de Albudeite, con el movimiento económico que se registra en la zona por la presencia de una importante industria agroalimentaria, y con los trabajadores y trabajadoras que tienen que desplazarse todos los días

hacia esa industria agroalimentaria, es por lo que pedimos que se apruebe una iniciativa que lo que pretende es que se declaren de urgencia y se agilicen las actuaciones de arreglo, ensanche y mejora del trazado de la MU-531, desde el límite con la autovía del Noroeste-Río Mula, por Albudeite, hasta Alguazas, de tal modo que esté concluida como máximo el día 31 de diciembre del año presente, del 2002, es decir, tres años después del período en que tenía que estar concluida.

Creo que el nivel de exigencia que se plantea en esta iniciativa al Consejo de Gobierno, desde luego no es de apretar excesivamente.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Señorías:

Sirvan nuestras primeras palabras para indicar el apoyo total del grupo parlamentario Socialista a la moción que presenta el señor Dólera, que pide actuaciones en la carretera MU-531 entre Alguazas y el puente de los Barrancos en Albudeite.

Señalar que el pasado sábado tuve el atrevimiento de pasar por esa carretera, y tras conocerla desde principio a fin indicar que no podemos estar de acuerdo, pese a que el señor Dólera remarca en la exposición de motivos todas y cada una de las deficiencias de la citada carretera, no podemos estar de acuerdo con el portavoz de Izquierda Unida en algunos extremos de la exposición de motivos. Y no estamos de acuerdo en lo siguiente: se dice que el estado es lamentable; debe decir que el estado es muy lamentable. El trazado se dice que es sinuoso; debe decir que el trazado es muy sinuoso. Con peligrosas curvas; debe decir que son muy peligrosas curvas, dado el tráfico que soporta y que se le exige en la actualidad. Igualmente debe indicar: mal señalizada, con desniveles y precipicios muy peligrosos, donde efectivamente no hay quitamiedos y donde se hace muy difícil y peligroso el tránsito por la misma. Cuando encima está lloviendo, que coincidía que estaba lloviendo, y te encontrabas con camiones que venían, en ese discurrir del transporte que señalaba muy bien el señor Dólera, puesto que indica todas y cada una de las cosas que le pasan a la carretera, pues no podemos decir que utilizamos precisamente un lenguaje hiperbólico, sino que es una realidad bien palpable.

Igualmente podemos señalar las medidas que se deben de tomar sobre el puente que une esta carretera con la autovía, llamado puente de los Barrancos.

Y es que hoy, señorías, todavía quedan muchas de

estas carreteras del interior que precisan con urgencia una actuación. Ésta seguramente es una de ellas, y es quizá de las primeras.

Cuando hablamos del desarrollo de nuestros pueblos, pues hemos de apoyarlo con actuaciones que beneficien a toda la población. Precisamente el comunicar de forma rápida, de forma cómoda, de forma segura a las poblaciones de Albudeite, Campos del Río con Alguazas, sin duda mejora las condiciones de vida y de trabajo de sus habitantes, y eso sí que es de verdad intentar salir del Objetivo 1, ¿sí es que de verdad queremos salir del Objetivo 1, que yo a veces tengo mis dudas! Yo lo he remachado en muchas ocasiones, he remachado lo del Objetivo 1 en muchas ocasiones.

Cuando decimos, señorías, que Murcia está incluida dentro de las regiones de Objetivo 1, digo otra vez más que está en el Objetivo 1 porque hay ciertos puntos, ciertas comarcas, ciertas poblaciones, ciertos núcleos de población que están muy por debajo de la media, para que luego estemos casi aproximados a la media europea. Para eso en las estadísticas tiene que ocurrir que poblaciones como Albudeite, Campos del Río y núcleos de Mula, al igual que del Noroeste, estén muy por debajo, y eso es lo que da el que esas poblaciones tengan muchas dificultades en igualarse a la media, y eso es lo que da realmente el que seamos Objetivo 1. Porque Objetivo 1 no lo somos por algunas poblaciones ribereñas del Mar Menor ni de la Vega del Segura, eso es evidente. ¿Y dónde hay que incidir entonces si es que de verdad queremos salir del Objetivo 1? Pues hay que incidir principalmente en poblaciones que tienen estas pegas.

¿Y cuáles son esas pegas que hay? Pues muchas veces son de equipamiento, otras veces son de infraestructuras, otras son siempre de diferencia de renta de unas zonas con otras. Y ésta es la cuestión, si hay deficiencias o desequilibrios de equipamientos, de infraestructuras y de renta en poblaciones como las que hemos indicado, pues habrá que hacer un esfuerzo, habrá que hacer un impulso, y no pequeño, y no caminar sencillamente con buen paso, sino correr para que el equilibrio se pueda producir. Es el caso concreto de Campos del Río y de Albudeite, que pese al esfuerzo de sus poblaciones, pese al esfuerzo de los ayuntamientos y pese al esfuerzo de la Administración, que también se empeña en mejorar en esos municipios, pese a eso siguen siendo la cola de la cola. Y claro, si encima tenemos una carretera que los une, y que ir por ella te invita a no volver, pues evidentemente no les estamos haciendo mucho favor a estos municipios de Albudeite y de Campos del Río.

Por tanto, desde el grupo Socialista así lo defendemos y así lo propugnamos, y eso muchas veces no tiene el eco en la prensa, porque son los pueblos pequeños, ¿y a éstos quién les hace caso?, realmente eso no tiene mucha importancia. Y eso viene ocurriendo así, así lo padecemos, pero, en fin, eso ya casi nos hemos acostumbrado a que sea así, a que el eco sea mínimo porque la inciden-

cia en las personas, en el grupo de personas pues también es pequeña.

De cualquier forma, lo que sí está claro es que el grupo parlamentario Socialista apoya esa moción que en lo principal dice que se declaren de urgencia y se agilicen las actuaciones del arreglo, del ensanche y de la mejora del trazado, porque eso obras son amores y no buenas razones, señorías.

Gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.
Señor Pacheco.

SR. PACHECO ATIENZA:

Gracias, señor presidente.

Buenos días, señoras diputadas, señores diputados.

Venimos en la mañana de hoy a debatir la moción presentada por el grupo Mixto, de Izquierda Unida, referente a una carretera, la carretera que une las poblaciones de Alguazas, Campos del Río y Albudeite. Cuando el señor Fernández Montoya en su exposición hacía referencia a su visita el sábado, qué casualidad, yo también el sábado visité esa misma carretera. No debió ser en la misma hora porque si no hubiésemos coincidido. Y la visité también acompañado del consejero, porque a mí también me gusta documentarme y ver las carreteras, sobre las cuales después he de debatir, en vivo y en directo.

Yo la verdad no puedo compartir con él los adjetivos que le ha aplicado a la carretera, que los ha hecho superlativos en cuanto a la calificación original que hacía el proponente de la moción. No es tan peligroso, no son tan sinuosas, no está tan mal el estado. Pero decirlo es subjetivo, hay que hacer una valoración objetiva, y la valoración objetiva está en función de los informes técnicos que nos digan sobre esa carretera, porque cada uno va a ver si no la carretera desde un punto de vista distinto.

Señorías, desde la Dirección General de Carreteras se tiene previsto el ensanche y mejora del trazado, no de esta carretera, sino de todas las carreteras regionales cuya intensidad de tráfico media diaria (el IMD) no se ajusta a un determinado ancho de calzada y estado de firme.

Estos IMD son los siguientes, a los cuales quiere llegar la Dirección General de Carreteras: para un IMD, intensidad media diaria, de 1 a 1.500 vehículos la calzada debe ser de 6-8 (6 metros de calzada y 1 metro de arcén a cada lado); para un IMD de 1.501 a 3.000 vehículos diarios, la calzada 7-9, y para un IMD de 3.001 a 5.000 vehículos diarios, 7 metros de calzada y 1,5 de arcén.

Bien, señorías, la carretera a que se refiere el dipu-

tado proponente, señor Dólera, la MU-531, entre Alguazas-Campos del Río-Albudeite, unión con la autovía del Noroeste... por cierto, autovía real, no autovía virtual, tiene una longitud de 16,1 kilómetros de plataforma, con 5 metros de calzada más medio metro de arcén a cada lado, con firme de aglomerado asfáltico y en regular estado de conservación. La intensidad media diaria a la salida de Alguazas es de 2.214 vehículos diarios, de los que 141 son pesados, y entre Campos del Río y Albudeite la IMD es de 1.248 vehículos diarios, de los que 48 son pesados. Éstos son datos facilitados por la Dirección General de Carreteras, son datos objetivos, no datos subjetivos. No son datos políticos, sino datos reales; reales, reales, señor Montoya, porque aquí si no nos vamos a tener que ir fijando en qué carreteras queremos que se arreglen, hacia qué pueblos queremos que vayan las actuaciones, y no quisiéramos volver la vista atrás, que no me gusta a mí, cuando se hacía en función del color político, sino que es en función de las necesidades y con la limitación de medios.

La Consejería ya dispone de un proyecto entre Campos del Río-Albudeite-autovía del Noroeste, recogido en los Presupuestos Generales de la Región de Murcia para el año 2002 en el programa 513D, "Planificación y mejora de la red viaria", dentro del objetivo 3, "Acondicionamiento de carreteras secundarias": acondicionamiento del tramo MU-531, autovía-Campos del Río, dentro del conjunto de actuaciones destinadas a aumentar la capacidad y seguridad de la red viaria regional, proporcionando accesibilidad a los núcleos de población y centros de producción mediante la mejora del trazado.

Por ello entendemos que el esfuerzo inversor recogido en los presupuestos de este año se ha centrado en la Dirección General de Carreteras para que se actúe no en el lugar que en cada momento queramos, sino allí donde las necesidades sean más acuciantes, ya que el transporte por carretera, al menos para el grupo Popular, tanto de viajeros como de mercancías constituye el soporte básico de desarrollo de una zona, pero para ello se ha de basar en criterios objetivos, como índices de densidad de red por superficie y población.

Señorías, el grupo parlamentario Popular entiende que se están dando los pasos necesarios para que esta zona, que antes sí que era una zona totalmente deprimida, avance, para que la unión entre sus municipios sea una realidad, y si no yo invito a que se visite la nueva carretera entre Campos del Río con la autovía, y se verá la diferencia que existía cuando no existía la autovía y no existía esta carretera de lo que era llegar desde Campos del Río a Murcia, a lo que representa hoy día.

Se nos propone, señorías, para finalizar, que se haga en unos plazos, unos plazos que por parte del grupo parlamentario Popular creemos que no son factibles, que no se pueden ajustar, las obras tienen que salir a contratación, y una vez que salgan a contratación se harán esas

obras, esas obras que también entendemos que son necesarias, que son prioritarias, pero que han de seguir unos trámites administrativos.

Señorías, por ello nosotros no podemos admitir esta moción, pero advertimos que desde el Gobierno regional se están haciendo actuaciones para hacer salir a esa bolsa que había allí atrasada hacia un progreso.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Pacheco.
Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

También yo he transitado varias veces por esta carretera, y mire, yo creo que no es exagerado el planteamiento que hacía el señor Fernández Montoya, aunque yo agradezco que haya pasado por allí el sábado, y además me congratulo de que su integridad física no haya sufrido ningún problema.

Señor Pacheco, en lo suyo me lo explico, porque tal y como ha descrito usted el asunto yo creo que se equivocó de carretera, yo creo que se equivocó de carretera. Mire usted, yo pasé la semana pasada por ahí y la única actuación que se había hecho en esa carretera era cortar la hierba que crecía en los arcenes, en las cunetas, sí, en las cunetas había unos hierbajos que sobresalían y los han limpiado. Bien, pues me decía el primer teniente de alcalde de Albudeite: "para hacer esto se debían de haber quedado quietos, porque al fin y al cabo los hierbajos de los arcenes paraban a los que se salían de la carretera; ahora sin esos hierbajos los barrancos y los desniveles de cuneta todavía son mayores".

Bien, mire usted, vamos a olvidarnos de la impresión subjetiva suya, de la impresión del señor Fernández Montoya, de la mía y hasta de lo que en un momento determinado dice usted que dicen los técnicos de la Consejería.

Aquí hubo un Plan de Carreteras 1994-99. Ese Plan se hizo de acuerdo con los diagnósticos que realizaron toda una serie de técnicos, y en función de los diagnósticos y del estado de las carreteras esta Asamblea Regional debatió sobre ello y llegó a un acuerdo de un Plan 94-99. En ese Plan se contemplaba esta carretera con el nivel 2 y se planteaba que como máximo en el 99 tenía que estar terminada. Por lo tanto, me imagino que aquellos técnicos no serían peores que los técnicos que pueda haber ahora.

Pero, es más, miren ustedes, yo en los milagros ya no creo, y si dice el señor Bustillo el 28 de septiembre del 95, y yo me lo creo, me lo creo: "efectivamente, el eje que une la C-415 con la MU-531 entre Alguazas y Albudeite demanda actuaciones de mejora en su firme y

en su trazado, por lo que esta Consejería tiene como objetivo a lo largo de esta legislatura realizar dichas mejoras". Oiga, si en el año 95 ya reconocía la Consejería que demandaba actuaciones de mejora en su firme y en su trazado, si desde el año 95 no se ha hecho ninguna actuación de esas características y si en el año 95 había esa necesidad y el trazado era un trazado complicado y un trazado que no era compatible con la seguridad vial, ¿me quieren ustedes decir por qué milagro siete años después, pasando camiones como están y vehículos pesados todos los días, sin haberse hecho ni una sola obra allí más que un par de decenas de metros en el municipio de Campos del Río, me quieren ustedes decir cómo puede estar mejor la carretera que entonces?

Tercero, me dicen ustedes que es que los plazos... Oiga, mire usted, pero si es que estos plazos son plazos de Hermanitas de la Caridad, si es que ustedes tenían que tener esto terminado desde el año 99, es que esto lo tenían que tener terminado en el año 99 y estamos hablando de finales de 2002, estamos hablando de tres años después en una carretera que tiene que actuarse prioritariamente en ella.

Y por último, no me hablen de color político, ¿eh?, no me hablen de color político porque aquí había un Programa de Actuación en Carreteras que establecía unos parámetros objetivos en función de las necesidades y en función de los escenarios presupuestarios. Puede ser mejor o peor, nosotros hicimos nuestras críticas en su día a ese Programa de Actuación, pero lo teníamos. Es que ahora ustedes se han negado a que tengamos un Programa de Actuación en Carreteras. Me vienen planteando una serie de criterios de la Consejería que no han sido debatidos socialmente, que no han sido debatidos parlamentariamente y que yo creo que, en función de la obra, lo hacen de una forma o lo hacen de otra.

Señor presidente, estoy seguro de que si Campos del Río no estuviera gobernada por el Partido Socialista Obrero Español y Albudeite no estuviera gobernada por PSOE e Izquierda Unida, esas obras se hubieran hecho ya, se hubieran hecho en sus plazos y se hubieran hecho en su ritmo, no hubieran pasado otras obras que estaban posteriores por su menor necesidad en el Programa de Actuación en Carreteras por encima de ésta.

Hay una discriminación clara del Gobierno regional con respecto a los municipios de Campos del Río y Albudeite, y, miren ustedes, tenemos que constatar esto y tenemos que constatar que por encima de las palabricas hay una falta de voluntad política por parte del Gobierno de cometer una actuación necesaria, y se está poniendo en riesgo a esos trabajadores que tienen que ir todos los días de Albudeite a Campos del Río, y se está poniendo en riesgo el tráfico de la zona y se está poniendo en riesgo el resurgimiento económico de esa zona que tiene unos centros de producción en esa fábrica que existe en Campos del Río y que parte de la producción se trae de la zona de la huerta de Alguazas y otra de la zona de

Albudeite, y que por eso precisamente necesitan por ese eje pasar vehículos.

No solamente es el número de vehículos, son las características de los vehículos que pasan por la zona las que hay que tener en cuenta. Por tanto, lamento que una vez más esta propuesta se estrelle contra el muro de la incomprensión del grupo parlamentario Popular, y estoy seguro de que se está castigando a los ciudadanos de Campos del Río y Albudeite por no haber votado al Partido Popular mayoritariamente en las elecciones.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

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

Señorías, la Presidencia, al amparo del artículo 58.2 y a petición del grupo parlamentario Socialista, propone a la Comisión la modificación del orden del día consistente en debatir a continuación la última moción, la **Moción 237, sobre estudio valorado y calendarizado sobre estado de las carreteras de Lorca y comarca del Guadalentín**, formulada por el señor Fernández Lidón, y para ello solicita el consentimiento de los portavoces de los grupos. Se acepta.

Señor Fernández Lidón, tiene la palabra.

SR. FERNÁNDEZ LIDÓN:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías:

Desde que terminó la vigencia del Plan de Actuación en Carreteras, al que hacía referencia hace un momento el portavoz de Izquierda Unida, Joaquín Dólera, los grupos de la oposición venimos reclamando del Gobierno regional la elaboración de un nuevo plan de actuación en carreteras que permitiría no solamente ser conocido, ser debatido, ser aprobado por esta Asamblea, sino poder ejercer un control más riguroso de la actuación del Gobierno en esta materia.

Bien, como sistemáticamente las distintas iniciativas han sido rechazadas por el grupo mayoritario en esta Asamblea Regional, en nombre del grupo parlamentario Socialista el portavoz que les habla propone que se elabore un estudio sobre las carreteras de Lorca y su comarca, que permita establecer las prioridades para la actuación en futuros ejercicios presupuestarios.

Miren, señoras diputadas, señores diputados, el estado en que se encuentran las carreteras denominadas de segundo nivel en la comarca de Lorca, en la comarca del Guadalentín, por decirlo de una forma suave, clama al cielo. Hay que recordar el estado en que se encuentran carreteras como la de Zarzadilla de Totana, carretera de

los Alporchones en la diputación de Marchena, la carretera de Almenara en diputación de Campillo, el camino viejo del puerto en Torrecilla, la carretera de Altobordo también en Campillo, la carretera de Pulgara a su paso por Pulgara, Marchena y Aguaderas hasta llegar a Morata y Ramonete, para saber que existe un déficit extraordinario en ese tipo de carreteras.

Son carreteras que en la mayoría de los casos son la única vía de comunicación de estas pedanías con el centro de la ciudad de Lorca, y su estado es de lo más deplorable, lamentable, incluso peligroso, no ya por su estrechez, que la tiene históricamente, sino por su trazado sinuoso y, sobre todo, por el estado en que se encuentra el firme.

Creo que es hora de que por parte del Gobierno regional se estudie el estado de estas carreteras, y como somos conscientes de que todas no se van a poder abordar de la noche a la mañana, si se me permite la expresión, ni probablemente en un solo ejercicio presupuestario, sería preciso que de ese estudio se desprendiera también un calendario que nos permitiera poder ir dando respuesta, a través de los distintos ejercicios presupuestarios, a las necesidades que se plantean.

Son carreteras, como he dicho, de segundo nivel, pero son las únicas que sirven a los ciudadanos de estas zonas. El tráfico suele ser denso, el tráfico suele ser importante y, sobre todo, el tráfico presenta una dificultad para aquellas personas que día tras día tienen que utilizarla para desplazarse a su lugar de trabajo o simplemente para salir de sus pedanías y dirigirse a hacer cualquier trámite al centro de la ciudad de Lorca.

Por eso, señoras y señores diputados, conscientes de que las necesidades pueden ser muchas, conscientes de que todo no se puede abordar, por eso solicitamos que se haga un estudio, que no tiene por qué costar dinero, siempre se nos reprocha que las limitaciones presupuestarias... se nos dice que la limitación presupuestaria no permite abordar toda la necesidad de una sola vez, por eso se propone que se haga un estudio y se establezca un calendario.

Si no se aborda este tema, día tras día los problemas van a ser mayores y las dificultades para abordar económicamente el estado de estas carreteras va a ser superior. Por eso solicito del grupo Popular, del grupo mayoritario en esta Comisión, y también, por qué no, del grupo mayoritario de Izquierda Unida, que ya que no se quiere hacer un plan de actuación en carreteras para toda esta Comunidad Autónoma, por lo menos que se estudie y se valore y se haga el calendario para la actuación en la comarca del Guadalentín.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Lidón.
Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Yo no sé si el presidente y los diputados y diputadas componentes de esta Comisión han caído en la cuenta de la cantidad de iniciativas que podríamos estar ahorrando en esta Comisión si hubiera un instrumento objetivo que permitiera determinar las necesidades, los escenarios presupuestarios y las prioridades en materia de carreteras, si hubiera, en definitiva, un programa de actuación en carreteras que estableciera unos criterios objetivos más allá del color político que puedan tener los ayuntamientos o que puedan tener las zonas en las que hay que actuar en carreteras, y que el criterio de necesidad y que el criterio del estado de esas carreteras pudiera ser la guía que permitiera arreglar una o arreglar otra.

Porque aquí de nuevo tenemos una iniciativa que viene intentando que, de alguna forma, haya un instrumento objetivo para poder arreglar determinadas carreteras que hoy por hoy necesitan de ese arreglo, como son las que ha citado, y algunas otras más, el señor Fernández Lidón, ponente de esta iniciativa.

Es verdad que precisamente por ello en los primeros planes de carreteras, precisamente por poner en valor la costa de la Región de Murcia y el tema turístico, se hizo una serie de apuestas por la costa de la Región de Murcia. Por eso, al llegar el año 1994 lo que se planteó, y la filosofía del debate parlamentario sobre el Programa de Actuación en Carreteras, fue precisamente el que, puesto que había habido un vuelco hacia la costa en los anteriores planes de carreteras, era el momento de volcarse hacia el interior, y fundamentalmente hacia tres comarcas, la comarca del Noroeste, que no basta con la autovía, que hay ahí un montón de carreteras que están sin arreglar y que además comunican núcleos importantes (aparte de aquellas que ha cortado la propia autovía y que los propios vecinos de esos municipios están demandando un acceso, ahora vamos a ver alguna de ellas), y también del Guadalentín y de la comarca Oriental de la Región de Murcia. Ésta era la orientación del Programa de Actuación en Carreteras 94-99.

Quiero recordar que el todavía presidente de esta Comunidad Autónoma, señor Valcárcel... digo todavía porque le queda prácticamente un año, ha anunciado que no se va a volver a presentar a las elecciones, por lo cual no tiene ninguna posibilidad, lo anunció al principio de la legislatura y yo creo en la palabra del señor Valcárcel, con lo cual, digo, el todavía presidente en su discurso de investidura del año 1995 planteó con mucha claridad que iba a hacer un nuevo programa de actuación en carreteras que sustituyera a éste que había concluido un año antes, en 1994. Claro, se le dijo "mire usted, yo creo que lo que tiene usted que hacer es ejecutar el Plan de Carreteras y cuando llegue el año 99, si todavía gobierna usted, hacer un nuevo programa de actuación en carreteras". Ni se cumplió el Plan de Carreteras, ni se apostó por el inte-

rior, como era la filosofía del Plan de Carreteras, ni se hizo un nuevo plan de carreteras, pero, es más, cuando ha terminado éste ha sido el último plan de carreteras hasta que no deje de gobernar el Partido Popular.

Claro, a partir de ahí yo entiendo la iniciativa del señor Fernández Lidón: hay un estado de las carreteras en Lorca y en la comarca del Guadalentín que es lamentable en algunos de los tramos, se arreglan carreteras pero no hay un criterio político, debatido política y socialmente, que permita hacer esto, pues, bueno, vamos a empezar por hacerlo a nivel local y a nivel comarcal.

Yo voy a apoyar la iniciativa. Ahora, para mí esto no es un sustitutivo del programa de actuación en carreteras, para mí son actuaciones necesarias ante la ausencia del programa de actuación en carreteras, pero además actuaciones que puedan servir para poder confeccionar después el programa de actuación en carreteras de acuerdo con estos estudios, que dice "el Guadalentín y Lorca", pues sí, la verdad es que es una de las zonas que hoy por hoy tiene más problema respecto a la carreteras y, por tanto, se podría empezar perfectamente por ahí, pasado mañana por la comarca Oriental y al otro por la comarca del Noroeste e ir configurando ese plan de carreteras a través de un diagnóstico de necesidades y de recursos económicos para poder subvenir esas necesidades.

En esa dirección y con esta orientación y, desde luego, sin renunciar a un programa de actuación en carreteras que vamos a seguir reclamando, es por lo que planteo el apoyo y el voto favorable de Izquierda Unida a esta iniciativa.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.
Señor Nogueroles.

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Muchas gracias, señor presidente.
Buenos días, señores y señores diputados.

El señor Fernández Lidón nos presenta en esta moción sobre las carreteras de Lorca y de su comarca, comarca del Guadalentín, una especie de propuesta de un miniplan, miniprograma de actuación en carreteras, es decir, un plan comarcalizado, un plan comarcal de actuación en carreteras circunscrito a Lorca y su comarca.

Nuevamente se trae a colación por ambos grupos de la oposición la necesidad para ellos de la elaboración de un plan regional de actuación en carreteras que ha sido objeto de numerosas iniciativas a lo largo de esta legislatura, plan de actuación en carreteras que sostenemos desde este grupo parlamentario que existe, aunque no con la concepción o a la manera que lo entienden los grupos de la oposición. Y es que, el señor Fernández Lidón, que es docente como yo, entenderá por ejemplo

que hay conceptos y metodologías distintas para hacer las cosas.

Así, por ejemplo, el concepto tradicional de la evaluación acumulativa de un período largo de tiempo en que todas las materias se programaban para evaluarse en un determinado momento ha cambiado, y actualmente se sigue un criterio mucho más permanente, mucho más flexible, que es la evaluación continua, que permite eso precisamente, la evaluación de un trabajo permanente y continuo.

Pues, efectivamente, hay un plan mucho más flexible y mucho más dinámico, puesto que las carreteras no son algo estático que se tengan que evaluar en un período determinado de tiempo, de años, sino que son algo que evoluciona día a día en función de diversos parámetros que desde luego técnicamente se miden y tienen unos resultados objetivos.

En función de esos parámetros, pues anualmente se llevan a cabo actuaciones puntuales y también actuaciones plurianuales cuando se programan así.

Existen yo creo que tres grados de actuación en carreteras: uno a largo plazo, que no es otro que el Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia, que establece a largo plazo aquellas actuaciones que se consideran prioritarias y que generalmente son grandes vías, grandes infraestructuras que necesita la región y que, lógicamente, necesitan un período largo de tiempo para su ejecución; hay también actuaciones a medio plazo, que son aquellas actuaciones que se programan plurianualmente con presupuestos plurianuales para ejecutarse; y actuaciones a corto plazo, que las determina especialmente la Ley General de Presupuestos de la Región de Murcia, que cada año va estableciendo esas prioridades, esas actuaciones concretas en carreteras.

El plan que usted propone, circunscrito a Lorca y su comarca, no nos parece en principio una metodología muy adecuada, es decir, no podemos compartimentar la región en comarcas, ni mucho menos en municipios. La región consta de cuarenta y cinco municipios, y todos ellos son tan dignos como el de Lorca, y por tanto deben ser atendidos en los Presupuestos Generales de la región.

Por otra parte, como le digo, este plan anual de actuación en carreteras es objetivo. Se tienen en cuenta diversos factores que a través de los técnicos de la Dirección General de Carreteras se objetivan, se plasman en una serie de estudios. Así se realizan permanentemente, continuamente, estudios sobre la intensidad media de tráfico, intensidad media diaria de tráfico, que se totaliza anualmente y que se hacen de todas y cada una de las carreteras de la región en sus diversos tramos.

También se estudian los estados del firme, proponiendo aquellas actuaciones de mejora del trazado y del estado de la calzada en aquellos puntos en que tanto los agentes meteorológicos como sobre todo la intensidad del tráfico van deteriorando las carreteras.

A este respecto existe en la plantilla de ingenieros

de Caminos adscritos a la Consejería de Obras Públicas, pues una división de la Red Regional de Carreteras en la que a cada uno se le adjudica un tramo lineal de 1.000 kilómetros, del cual es responsable de su vigilancia y control, y a este respecto allí donde hace falta actuar anualmente se programa esa actuación con la antelación necesaria.

También se hacen estudios sobre la necesidad de mejorar los anchos de calzada y las mejoras de trazado en aquellos puntos donde la accidentalidad o las circunstancias del tráfico así lo aconsejan, y todo ello acompañado, como es lógico, de los pertinentes estudios de seguridad vial en aquellos tramos donde también la siniestralidad aconseja mejorar esta circunstancia.

Es, por tanto, yo creo que una metodología distinta a lo mejor a la que ustedes concibieron en su día, hicieron unos planes cuatrienales que tienen cierta reminiscencia con aquellos planes quinquenales soviéticos, pero que, de cualquier forma, aquellos planes cuatrienales demostraron que tenían un grado de ejecución presupuestaria que difícilmente superaba el 50% anual. Es decir, se hacían unos presupuestos teóricos, pero que después en la práctica difícilmente se llegaba a ejecutar el 50%.

Con esta planificación y esta metodología continua, es decir, atendiendo a la disponibilidad de los presupuestos generales para cada año, se llega a una ejecución presupuestaria cercana al 100%, siempre por encima del 95% tanto en conservación como en mantenimiento y mejora de carreteras. Por tanto, entendemos que la metodología es sustancialmente mejor y más operativa que la que ustedes emplearon en su día, con todos los respetos para sus preferencias de programación y de planificación. Entendemos, por tanto, que la Dirección General de Carreteras y la Consejería de Obras Públicas a este respecto está consiguiendo mejores objetivos que los que ustedes consiguieron en su etapa de gobierno.

Por otra parte, aunque usted personaliza o particulariza en la comarca del Guadalentín y en la ciudad de Lorca, el municipio de Lorca, y que usted ciertamente ha citado algunos casos de carreteras que pueden estar en regular estado de conservación y que necesitan mejoras sin duda, muchas carreteras de la región necesitan mejoras y en eso está el Gobierno regional, pues yo le tengo que decir que en los últimos tres años, en los tres años de esta legislatura, se han invertido en Lorca y su comarca casi 3.600 millones de pesetas, lo que hace una media de más de 1.200 millones de pesetas anuales, lo cual tampoco está mal, habida cuenta de que los presupuestos, lógicamente, tienen una limitación pecuniaria, y por tanto la región no solamente es Lorca y la comarca del Guadalentín, con todo lo que tiene de importante y de peso esta comarca en el conjunto de la región. Pero entendemos que sí se ha hecho una actuación y se ha atendido al territorio de Lorca y su comarca con esa inversión que, como digo, supera los 3.500 millones de pesetas en los

tres últimos años.

Por tanto, señor Fernández Lidón, entendemos desde el Gobierno regional, desde este grupo parlamentario entendemos que la metodología y el plan continuo y anual que aplica la Dirección General de Carreteras, no solamente en Lorca y su comarca, sino en la totalidad del territorio de la región es, con todo lo que necesite más recursos y mejoras, sustancialmente mejor y más operativo, más fructífero, que el que ustedes emplearon en sus etapas de gobierno, y los resultados por tanto son bastante mejores que los que ustedes obtuvieron.

Por eso, señor Fernández Lidón, porque sería compartimentar, sería fraccionar el plan regional anual de actuación en carreteras en miniplanes o planes sectorizados por comarcas lo que usted propone, entendemos que no podemos aprobar esa moción que usted nos propone hoy y entendemos también mucho más acertada la política que actualmente lleva la Consejería de Obras Públicas en cuanto a atender las carreteras de la Región de Murcia. Por eso nuestro grupo parlamentario va a rechazar esta moción.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.

Señor Fernández Lidón.

SR. FERNÁNDEZ LIDÓN:

Sí, señor presidente.

Señor Dólera, efectivamente, para nada esta moción pretende obviar o pretende condenar al olvido la necesidad que tiene esta región de contar con un plan de actuación en carreteras. Yo creo que ha quedado claro en distintas iniciativas que tanto usted como mi grupo hemos presentado en esta Asamblea.

Pero ante la tozudez del grupo mayoritario en no querer establecer ese plan de actuación en carreteras, pareció a mi grupo parlamentario que por algo había que empezar y que lo menos no evita lo más. Evidentemente, nosotros seguimos reclamando que se elabore un plan de actuación en carreteras para esta Comunidad Autónoma, plan de actuación en carreteras que, según el señor Nogueroles, existe. No lo discuto, existirá, pero no se conoce.

¿No cree usted, señor Nogueroles, no creen ustedes, señores diputados del grupo mayoritario, que esta Asamblea Regional tiene perfecto derecho, yo diría casi obligación, de conocer el plan, los planes que tiene la Comunidad Autónoma, el Gobierno regional, para actuación en carreteras? Yo creo que sería lo más transparente y lo mejor para que todos los ciudadanos pudieran evaluar, no ustedes, la actuación del Gobierno.

Usted me habla de evaluación continua. Mire usted, efectivamente, soy político transeúnte y enseñante de

profesión, y la evaluación continua es un buen sistema, pero una evaluación continua está fundamentada en base a un programa, y ese programa se va desarrollando y se va evaluando día a día. Si no, señor Mateo, que también es compañero mío de profesión, se lo podrá decir. Nunca la evaluación continua está basada en criterios arbitrarios, y si no son arbitrarios, pues mire usted, lo parece, lo parece, porque como nadie sabe cuáles son las actuaciones, de la noche a la mañana se ven las máquinas en una carretera y dicen: bueno, pues nada, se está trabajando, ¡bendito sea!, como dicen en mi tierra, ¡bendito sea!, pero en base a qué planificación se está haciendo esto.

Mire, señor Nogueroles, efectivamente, en estos tres últimos años se ha invertido una cantidad importante de millones de pesetas en la comarca del Guadalentín, concretamente en Lorca. Pero se han invertido en terminar el tramo I de la autovía, de Campillo, la autovía Lorca-Águilas (que, por cierto, está sufriendo unos deterioros alarmantes y yo ya lo he puesto en conocimiento, y alguna actuación se está haciendo por parte de la Consejería). Se está abordando también el arreglo de la carretera de Pulpí, la MU-720, que, por cierto, formaba parte y se introdujo esa carretera vía enmienda en el Plan de Actuación en Carreteras 94-99. También se ha empezado a actuar por fin en la carretera de la Parroquia, la MU-701. Por cierto, con ciento sesenta y pocos millones que hay para este ejercicio presupuestario poco se va a hacer, y estamos ya acabando el primer trimestre y no sabemos qué va a pasar con ese dinero.

Mire, pero yo no me refería a esas carreteras, yo me he referido siempre a las carreteras denominadas por la Consejería de segundo nivel, no autovías, que son necesarias, no carreteras principales, que son también necesarias, sino carreteras como las que he mencionado en mi primera intervención, que ni se les contempla ni se les nombra en los presupuestos ni se dice nada, y en una partida colchón de cuatro mil y pico millones, cuando pretendemos desglosarla dicen: no, no, está previsto pero en esta partida. Mire usted, no, los ciudadanos de esas pedanías, de esos núcleos urbanos necesitan saber cuándo se les va a resolver su problema, y eso es lo que pretendemos, y a lo mejor hay que decirle que tienen que esperar tres años, ¡si no lo discuto!, si yo comprendo que las posibilidades presupuestarias son las que son, los dineros son los que son y las necesidades también son las que son. Pero vamos a decirle a los ciudadanos de la comarca del Guadalentín: mire usted, para esta carretera son tres años, para ésta olvidense, lo hablaremos dentro de tres y veremos cuándo entramos en lista de espera, eso que ustedes han inventado ahora con el tema de la sanidad, la lista de espera para entrar en lista de espera, eso es un método que se está haciendo famoso, por lo menos allí en Lorca lo estamos intentando hacer famoso, la lista de espera para entrar en la lista de espera.

Pero debemos de saber, los ciudadanos deben saber cuándo se va a poder resolver su problema, y eso no se

puede hacer nada más que a través de una planificación, planificación que ni siquiera se pretende desde este grupo que encorsete de una forma extraordinaria a la acción del Gobierno, porque una planificación se puede modificar, pero lo que solicitamos es que se diga, que con transparencia se traiga aquí, se discuta, se enmiende por -si lo podemos enmendar- los grupos de la oposición, porque ustedes serían los que lo elaborarían, nosotros lo enmendaríamos, intentaríamos corregirla, pero al final se aprobaría, y los ciudadanos de tal o tal lugar sabrían cuándo se le iba a poder resolver su problema.

Yo en una anterior intervención, y termino, señor presidente, invité al señor consejero, recién entrado, a que tomara conciencia in situ de lo que estamos hablando. Yo creo que no hay precedentes, pero yo con mucho gusto estaría dispuesto a servirles de anfitrión y esta Comisión que saliera de estas paredes, de esta casa y un día visitara in situ las carreteras de la comarca del Guadalentín. Y señor Nogueroles, estoy seguro de que ustedes nos darían la razón y ustedes elaborarían ese programa y lógicamente eso sería un primer paso para ir abordando esta problemática con arreglo a las posibilidades presupuestarias que tiene esta Comunidad Autónoma que, como no puede ser de otra manera, son limitadas en esto como en todo lo demás.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Lidón.

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

Señorías, procedemos al debate y votación de la **Moción sobre ampliación del acceso de la autovía del Noroeste-Río Mula desde el enlace de Baños de Mula**, formulada por el señor Cervantes Díaz y defendida por el señor Fernández Montoya.

Tiene la palabra el señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Señorías, por tener que ausentarse hoy mi compañero diputado socialista, don Diego Cervantes Díaz, me corresponde debatir esta moción que presentó él en septiembre del año 2001.

Como consecuencia de las obras efectuadas en la autovía Noroeste-Río Mula se han producido, como es frecuente en estos casos, una serie de cambios en la carretera 415 que afectan significativamente a algunos trazados, tal es el caso del trazado de La Puebla de Mula. Y también es normal que los habitantes de esta pedanía del municipio de Mula le hayan puesto pegas a lo que es la salida natural hacia el Este. Tienen que salir en su

actividad diaria, tienen que acceder a la autovía para sus desplazamientos, tienen que acceder a pueblos limítrofes y tienen que acceder, como es lógico, a la capital de la región.

El acceso a la autovía Noroeste-Río Mula por la salida Este, de La Puebla de Mula, presenta algunos problemas a los vecinos dado que tienen que trasladarse al enlace de los Baños de Mula, pasando por un recorrido que es deficitario en señalización, estrecho y tortuoso. Así lo expresaba el señor Cervantes en la exposición de motivos de forma clara y precisa. Pero, señorías, el sábado pasado me desplazé al lugar y lo conocí in situ, y además de gozar con la lluvia que caía, además de gozar con arco iris dobles que se veían en el horizonte, pues pude también sufrir ese pequeño recorrido que es deficitario, que la señalización es mala, hasta el punto de que si te introduces por él y continuas lo que era la carretera comarcal 415, pues te puedes equivocar porque no hay ninguna señal que indique que aquel camino ya está cortado y que tienes que tomar la redonda para coger el camino de Murcia, que por cierto solamente dice Alcantarilla, no indica Alcantarilla y Murcia, y naturalmente no es correcto este punto para la normal circulación.

Es también entonces lógico que los vecinos no estén satisfechos precisamente por esta salida intrincada, que puede originar accidentes de tráfico y que pidan que se cuente con un acceso más cercano, más próximo a la salida de la que era antes carretera de Fuente Librilla.

Créanme, señorías, que esta moción no pretende quitar méritos a la bondad de la autovía, que mejora sustancialmente la situación anterior. Para los habitantes de La Puebla la situación que hoy tienen con respecto a la anterior, pues sin duda es mucho mejor. Decimos simplemente que en este punto como en otros, lamentablemente bastantes, de la autovía se precisa corregir una incorporación y que esta incorporación se haga más corta, más accesible, más segura para cuantos, saliendo desde La Puebla de Mula por el Este, se incorporan a la autovía Noroeste-Río Mula.

Así pues le pedimos al Gobierno regional que se haga eco de esta justa petición y para ello contamos con el apoyo de los grupos de Izquierda Unida y del Partido Popular a la misma, moción que, como pueden observar sus señorías, en su parte resolutive es bien clara y precisa: “La Asamblea Regional de Murcia insta al Gobierno regional a que se realicen las actuaciones necesarias, dentro de las disponibilidades presupuestarias, para ampliar el acceso a la autovía Noroeste y Río Mula desde el enlace de Baños de Mula, a fin de mejorar la seguridad para tránsito de personas y vehículos, o el recorrido desde La Puebla de Mula, en su caso, y se planifique una nueva a la citada autovía más cercana a La Puebla de Mula que lo es la actual incorporación”.

De momento nada más, muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.
Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Yo creo que estamos una vez más ante uno de los problemas que en los accesos presenta la autovía del Noroeste-Río Mula y que hemos venido comentando a lo largo de toda la legislatura y que hemos intentado resolver, hasta ahora sin éxito, y yo creo que debe haber sensibilidad del grupo mayoritario teniendo en cuenta que La Puebla de Mula ha sido un pueblo que durante muchos años se ha visto obligado a ser una travesía que cortaba por dos la población de la C-415 anteriormente a la autovía del Noroeste, además con una calzada estrecha a su paso por el municipio que ha provocado numerosísimos accidentes de tráfico, aparte de las incomodidades que por los ruidos y todo eso tenían los vecinos que vivían a ambos lados de la carretera que servía como travesía, y que era ruta obligada para llegar a Caravaca, a Cehegín, a Bullas, a Moratalla, etcétera, por la C-415.

Efectivamente, los vecinos de La Puebla de Mula se han beneficiado de la autovía en el sentido de que les quita la travesía urbana que había. Pero, claro, no es justo que, una vez que se les ha quitado el problema de la travesía, se les genere un nuevo problema, y es precisamente la salida Este, una salida que -yo corroboro la versión del señor Fernández Montoya- tiene un trazado muy estrecho en alguna de sus partes, pero sobre todo la ausencia de señalización y el estado de la carretera no es el mejor posible. Claro, si los vecinos tienen que ir hasta el enlace con los Baños de Mula y tienen que volver luego hacia La Puebla de Mula, incluso en alguna ocasión este diputado ha salido por ahí para poder entrar a Mula y hay un recorrido y un trazado en el que se pierde tiempo y, desde luego, es una incomodidad manifiesta.

Es por eso que los vecinos de La Puebla han venido demandando un nuevo acceso que les sitúe, digamos, más cerca del núcleo poblacional en el que habitan, y a nosotros nos parece una reivindicación que haría justicia histórica con lo que ha soportado este núcleo poblacional y nos parece además una reivindicación ajustada y adecuada.

Este mismo tema que hoy se plantea aquí lo llevó el portavoz del grupo municipal de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Mula, don José Luis López Herrera, y lo planteó en un Pleno municipal. La respuesta que recibió por el equipo de Gobierno municipal era que sí, que habían hecho ya gestiones con Carreteras, pero que de habilitarse una nueva salida estaríamos ante dos salidas que están muy cerca y que esto en Carreteras no es posible ni conveniente.

Yo quiero decirles que en la misma autovía, en la zona de Albudeite, las dos salidas que hay de Albudeite están a una distancia entre sí menor que la que habría

entre el acceso Este y un acceso directo a La Puebla de Mula. Por tanto, no nos sirve ese argumento y sí que nos sirve el tener en cuenta el criterio que han planteado, con toda la razón del mundo, los habitantes de La Puebla de Mula.

Yo creo que no podemos solucionarle un problema a los ciudadanos para crearles otro. Le hemos solucionado el problema de que ya La Puebla de Mula no es la travesía de la C-415 y, por tanto, el tráfico por esa carretera digamos que se reduce con la reducción proporcional de los riesgos y de las molestias a los vecinos, y del propio corte del trazado urbano del municipio. Pero, claro, si al mismo tiempo lo que hacemos es incomunicarlos o dificultarles la comunicación con Murcia y con la propia autovía del Noroeste, yo creo que les estamos generando un problema para quitarles otro.

Los vecinos de La Puebla de Mula, que han soportado durante muchos años estoicamente el tránsito de la C-415 por su núcleo urbano, tienen derecho en este momento a que se habiliten una de las dos soluciones alternativas que se plantean en la iniciativa: bien construir un nuevo acceso o bien ampliar el acceso desde los Baños de Mula. En cualquiera de los dos casos, verían resuelto el problema que les ha generado la autovía del Noroeste y, desde luego, mejoraríamos esos accesos.

Por todo ello, quiero anunciar la posición favorable de mi grupo parlamentario a la iniciativa que presenta el grupo parlamentario Socialista, y anuncio que votaré que sí.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señor López Lucas.

SR. LÓPEZ LUCAS:

Sí, señor presidente, muchas gracias.

Señores diputados, estamos esta mañana hablando por segunda vez de la autovía del Noroeste y de algunos de sus enlaces. Anteriormente nuestros compañeros hablaban de la carretera Alguazas-Campos del Río-Albudeite, que fue visitada por los diputados el sábado, y que también el que defiende la moción por parte del Partido Socialista visitó también este enlace de La Puebla de Mula.

Bueno, pues yo no coincidí el sábado, yo la visité el domingo, que fue otro día distinto y al día siguiente del sábado, y una de dos, o yo con los vecinos que hablé el domingo en La Puebla de Mula seguro que no son los mismos vecinos con los que habla el señor Dólera, porque ninguno me planteó ningún problema de la salida hacia la autovía de La Puebla de Mula. Me plantearon otros problemas que no vienen al caso y tampoco los voy a decir aquí, pero, en fin, que no tienen que ver nada con

el de la salida de la carretera. Por tanto, pienso que los vecinos con que hablé no eran los mismos.

Yo estuve ahí, en aquella zona, aproximadamente alrededor de 40-45 minutos y el único coche que entró y salió por esa autovía fue el mío en ese espacio de tiempo. Todos sabemos que La Puebla de Mula tendrá alrededor de 300 habitantes más o menos, no sé pero por ahí andará, alrededor de unos 300 habitantes, y por ello la densidad de vehículos tampoco es muy grande.

Por lo que sí hablé con ellos, los vecinos sí están satisfechos con la autovía de Mula y con esta salida, puesto que la salida que tienen los vecinos de La Puebla de Mula va en la misma dirección que la propia autovía. Por tanto, si el espacio que recorre aproximadamente está entre kilómetro y medio y dos, no lo medí bien con el coche, pero entre Baños de Mula y La Puebla aproximadamente hay de kilómetro y medio a dos kilómetros, va en la misma dirección que va la autovía; por tanto, los vecinos no pierden absolutamente nada del recorrido.

Efectivamente, hay una parte más estrecha de ese recorrido, que además tengo que decir que está en la propia C-415, o sea, es la misma carretera en la cual se sustenta la salida y la entrada de La Puebla de Mula. Y tienen también otra ventaja los vecinos de La Puebla de Mula, que tienen otra salida en la zona de Yéchar, que tampoco se ha comentado que tiene otra salida, la de Yéchar. Por tanto, los propios vecinos tienen en muy corto espacio de tiempo dos salidas: una por la zona de Yéchar y otra por Los Baños de Mula.

Los accidentes de tráfico, efectivamente, como ha dicho el señor Dólera, pues posiblemente se producían cuando existía ese paso por La Puebla de Mula por la antigua carretera 415. Como eso ya no existe y la carretera 415 solamente se ha quedado de acceso a La Puebla de Mula, bueno, si ocurre algún accidente, que desde que se ha inaugurado la autovía no tengo conocimiento de ninguno, pues puede ser de los propios vecinos que algunos choquen entre ellos, pero yo no creo que tampoco sea así. Y la única estrechez que existe en este tramo es en la propia que existe dentro de La Puebla de Mula, donde por objeto de las viviendas, que están muy cerca de la calzada, limitan que se pueda ensanchar ese tramo. El resto de la carretera es la misma C-415, donde antes circulaban miles de vehículos por ella, y por tanto ahora solamente circulan los vehículos de los vecinos de La Puebla de Mula. No hay ningún problema en esa estrechez y cumple todas las normas.

El acceso a la autovía del Noroeste-Río Mula de los vecinos de La Puebla de Mula desde el enlace de Baños de Mula es el más adecuado, ya que La Puebla de Mula tiene su enlace con la autovía lo más cerca técnicamente posible, porque usted vería también, si estuvo allí, que hay que pasar el río, hay un río que pasa por allí antes de llegar a Los Baños de Mula, y necesariamente hay que pasar ese río para poder hacer ese enlace con la autovía. Si se hiciese antes, pues podría tener muchos más pro-

blemas técnicamente y no se podría hacer.

Y en estos momentos no es posible ni aceptable, por la propia seguridad de la autovía, construir otro enlace más cercano a La Puebla de Mula, y ya he dicho que esa distancia de kilómetro y medio o dos kilómetros se recorre en el mismo sentido que la autovía, por tanto no se pierde recorrido.

En su momento se realizaron las modificaciones pertinentes al trazado derivadas de la topografía de detalle y las conexiones con los viales existentes, y allí donde fue necesario se planteó la modificación de trazado de diseño. En concreto, en el enlace Mula-este se mejoró la conexión de la zona norte del enlace con la carretera de Yéchar, aumentando el diámetro de la glorieta norte y la longitud total del eje de acceso, y además se reajustó su rasante.

El trazado de la autovía supuso el desdoblamiento de la C-415 hasta las proximidades de La Puebla de Mula, y a partir de ese momento, que es lo que le he dicho anteriormente, la autovía es de nuevo trazado a excepción de tramos puntuales como el desdoblamiento de la variante de Bullas, pero casi todo son trazados nuevos.

En cuanto al tramo que nos ocupa, no se puede hablar de tramo estrecho por cuanto cuenta con las medidas reglamentarias en los tramos nuevos que conectan con la plataforma de la C-415, que sigue pasando por el centro de La Puebla de Mula, y es allí -lo he dicho anteriormente- donde se produce esa estrechez que la carretera tiene, debido a la cercanía de las construcciones de vivienda y otras edificaciones.

No obstante, en lo único que sí encontramos un poco es en el tema de señalamiento, y no obstante la Dirección General de Carreteras está estudiando la señalización para mejorarla si ello es posible. Yo creo que sí se puede mejorar, y por tanto en este sentido la Dirección General de Carreteras sí va a hacer una actuación para mejorar la señalización de este tramo.

En cuanto a la seguridad vial, la construcción y señalización de la vía, de acuerdo con las normas de ingeniería y de seguridad de tráfico, es la adecuada para esta autovía, que cumple las más modernas normas de construcción y las del Código de Circulación para su señalización.

Por otro lado, se han tenido en cuenta todas las características geográficas de la zona por donde discurre esta autovía; así, por ejemplo, cuenta con medidas antisísmicas debido a que atraviesa una zona con riesgo de temblores y donde se han construido catorce viaductos. Esta autovía ha supuesto, además de superar el tradicional aislamiento geográfico de esta comarca, reducir el tiempo en realizar tanto el trayecto Mula-Caravaca como el trayecto Mula-Alcantarilla. Yo lo recorrí, efectivamente, entrando por la salida del puerto, desde el puerto crucé la variante nueva, también visité por primera vez la autovía de Alcantarilla, y pasé a la de Mula, y cuál fue

mi sorpresa que cuando me di cuenta con el coche, bueno, en fin, el coche anda un poco, pero en menos de veinte minutos ya estaba en Mula, cuando fui a darme cuenta ya estaba metido en Mula.

Yo creo que eso es lo que los vecinos de toda la comarca han visto, y yo creo que el trayecto Mula-Alcantarilla se hace muy corto, y no sólo para los vecinos de la comarca, sino también para los núcleos de población cercanos, donde nos encontramos con Puebla de Mula y que en estos momentos se encuentra mejor comunicada con la capital que anteriormente estaba.

Por otro lado, la inauguración de la autovía ha supuesto la culminación de un deseo expresado en multitud de ocasiones por los vecinos de esta zona. Desde su inauguración el número de viajeros va en aumento, ya que se accede de manera más fácil y cómoda a los municipios por donde discurre. La sensación de proximidad es mucho mayor, y esta circunstancia invita a los ciudadanos a visitarlos, lo que ha supuesto un aumento el turismo, y no solamente de turismo, sino también de suelo industrial por el fácil acceso de la autovía a estos terrenos.

Por tanto, señor Dólera, usted ha recordado muchas veces que no se daban fechas, que era una carretera virtual, que el Gobierno regional sólo decía palabras, que no se comprometía con nada, y aquí en este caso se demuestra que, efectivamente, el Gobierno regional no da solamente palabras, actúa con hechos, el tronco de la autovía se inauguró seis meses antes de lo previsto, aproximadamente en octubre de 2001, y a partir de ese momento yo creo que todos los vecinos de la zona de Alcantarilla hasta Caravaca disfrutan de una gran autovía y que su tiempo se ha reducido enormemente, así también como yo espero también que los accidentes, puesto que antes la carretera C-415 tiene mucha diferencia con esto, con una autovía. Por tanto, yo creo que los vecinos de toda la comarca están muy satisfechos con esa autovía y no vamos a aceptar la moción.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López Lucas.
Señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Estamos otra vez de acuerdo con el señor Dólera en la detección del problema que estamos tratando del acceso este de La Puebla de Mula. Por tanto, agradecemos el apoyo que va a dar a esta moción.

Decir al señor López Lucas, portavoz del grupo Popular en esta ocasión, que, efectivamente, cuando hablamos de la autovía, ya hablamos de una autovía real, no es virtual. Faltaría más que con el dinero que ha cos-

tado encima fuera virtual.

Es cierto que los vecinos del Noroeste están contentos de tener una vía que les comunique mejor, y todos los que pasamos por ahí también lo notamos, qué duda cabe.

Pero es que no estamos hablando de eso, señoría, ahora estamos hablando de otra cosa, y tengan la humildad de reconocer que toda obra, por muy buena que sea, tiene sus deficiencias, que muchas veces se debe al apresuramiento y otras veces se debe a que se quería gastar menos y luego la realidad demuestra que había que invertir más, y se debe, pues, incluso a fallos lógicos de previsiones, eso también entra dentro de lo normal. Tiene una serie de flecos, algunos flecazos, que se deben corregir, y eso no es malo. Y la oposición lo viene diciendo desde hace mucho tiempo, y creo que así se está recogiendo por parte del Gobierno regional o se debe de recoger.

Si el otro día estuvo el consejero, hace bien en ver todas estas cosas, supongo que estaría viendo también este punto, y si vio la carretera, la verdad es que lo que decía antes, la carretera que indicamos, la 531, si el señor Arsenio Pacheco Atienza la veía así, pues yo diría que Santa Lucía le conserve la vista, porque la verdad es que no estamos de acuerdo, no estamos de acuerdo con eso.

Lo que también es cierto es que las carreteras tienen más circulación cuando se mejoran. La prueba la tenemos en la 552, Mula-Calasparra, que ya pasan muchos más vehículos por la sencilla razón de que se ha arreglado. Si ésta no se arregla, pues cada vez pasarán menos. Y además habría que decirles: no pasen por aquí porque sería peligroso.

Y en este punto de La Puebla de Mula, que es objeto de esta moción, pasa lo mismo, por pocos que sean, señor López Lucas, pasarán pocos, pero es que cada vez pasarán menos, porque aquella carretera se ha descuidado, era la antigua 415, efectivamente, se ha descuidado, no se ha puesto la señalización adecuada, se ha dejado casi como de paso para los conocidos del lugar, hasta el punto de que, claro, cuando vas por allí, y el señor López Lucas no lo habrá reconocido, pero no es raro que también se equivocara si salió de los Baños.

¿Y habló con los vecinos? Si no les preguntó y les dijo: “¿qué problemas tienen ustedes?”, pues seguramente los vecinos no van a decir que tienen problemas

con la autovía, ya que la autovía es una cosa importante para ellos. Pero en cuanto a la salida Este es una mala salida, que habría que mejorar mucho si se mantiene así. Y si se quiere, de verdad, hacer un acceso mucho mejor, pues el acceso lo tiene muy cercano a donde llega la carretera de Fuente Librilla, que es una de las soluciones que se da como posible en esta moción.

Naturalmente, hay una parte de la carretera en el acceso que no se puede cambiar, que es lo que corresponde al mismo pueblo. Pero una vez que pasas el río, el río Mula, una vez que lo pasas, a la derecha sí hay la posibilidad de, en vez de meterse hacia la izquierda, ir hacia la derecha e incorporarse por la misma parte, lógicamente, en dirección Murcia.

De manera que sí que vemos que es una cosa que se debe estudiar y se debe posibilitar el que La Puebla de Mula, como bien ha dicho el señor Dólera, que ha tenido durante tanto tiempo que soportar tantas cosas en la 415, pues que ahora si tiene dos accesos, que no están muy cerca precisamente, pues los tengan, porque el acceso que tiene por el Oeste es un acceso que está mucho más lejos y que corresponde al enlace de Yéchar y otros.

De manera que creemos que sí es oportuna la moción, que sí sería una buena cosa el que éste como otros flecos de la autovía se mejoren, y que el Gobierno regional con eso lo que va a hacer es mejorar su imagen, mejorar su actuación, y en ningún modo eso significa que la autovía del Noroeste no valga, es sencillamente, y no quieran salirse por la tangente, para no hacer una obra que es necesaria. Porque seguro que si hubieran ido con el director general de Carreteras, que sí conoce palmo a palmo esa situación, pues seguro que hubiera dicho: sí, esto es una realidad que tendremos que mejorar o que tendremos que hacerlo; pero no decir que eso no hace falta, puesto que la falta es evidente.

Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

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

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

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

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

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