



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL, MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y AGUA

Año 2003

V Legislatura

Número 3

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 11 DE FEBRERO DE 2003

ORDEN DEL DÍA

- I. [Moción 231, sobre mejora de la línea ferroviaria de cercanías C-2, Águilas-Lorca-Murcia](#), formulada por don Joaquín Dólera López, del grupo parlamentario Mixto.
- II. [Moción 241, sobre implantación del ciclo formativo de grado superior en enología en el Centro Integrado de Formación y Experiencias Agrarias de Jumilla](#), formulada por don Francisco Abellán Martínez, del grupo parlamentario Socialista.
- III. [Moción 250, sobre construcción de un nuevo carril de acceso, Caravaca centro, a la autovía Noroeste-Río Mula](#), formulada por don Juan Fernández Montoya, del grupo parlamentario Socialista.
- IV. [Moción 276, sobre elaboración de normas básicas que fijen condiciones, formación específica y misiones en el ámbito de competencias de trabajo a los agentes de medio ambiente de la Comunidad Autónoma](#), formulada por don Juan Fernández Montoya, del grupo parlamentario Socialista.
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 45 minutos.

I. Moción 231, sobre mejora de la línea ferroviaria de cercanías C-2, Águilas-Lorca-Murcia.

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto, defiende la moción 25

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Fernández Lidón**, del G.P. Socialista.....26

El señor **Nogueroles Pérez**, del G.P. Popular.....27

El señor **Dólera López** fija el texto de la moción28

Se somete a **votación** la Moción 23129

II. Moción 241, sobre implantación del ciclo formativo de grado superior en enología en el Centro Integrado de Formación y Experiencias Agrarias de Jumilla.

El señor **Fernández Montoya**, del G.P. Socialista, retira la moción29

III. Moción 250, sobre construcción de un nuevo carril de acceso, Caravaca centro, a la autovía Noroeste-Río Mula.

El señor **Fernández Montoya**, del G.P. Socialista, defiende la moción29

El señor **Lorenzo Egurce**, del G.P. Popular, defiende la enmienda a la totalidad presentada por su grupo30

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto, interviene en el turno general31

El señor **Fernández Montoya** fija el texto de la moción32

Se somete a **votación** la moción transaccionada.....32

IV. Moción 276, sobre elaboración de normas básicas que fijen condiciones, formación específica y misiones en el ámbito de competencias de trabajo a los agentes de medio ambiente de la Comunidad Autónoma.

El señor **Fernández Montoya**, del G.P. Socialista, defiende la moción33

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto34

El señor **Alvarado Pérez**, del G.P. Popular35

El señor **Fernández Montoya** fija el texto de la moción36

Se somete a **votación** la Moción 276.....

Se levanta la sesión a las 12 horas y 20 minutos.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Se inicia la sesión.

Señorías, la Presidencia da la bienvenida a todos los diputados de la Comisión en este último período de sesiones de la V Legislatura, y quiere muy brevemente manifestar su solidaridad con todos aquellos que se sienten amenazados por la banda terrorista ETA, y especialmente con todos los militantes socialistas de España, que ha sido el último colectivo que ha recibido el mazazo de este grupo terrorista.

Primer punto del orden del día. [Aprobación del acta número 2, de 9 de octubre de 2002](#). ¿Se aprueba el acta? Queda aprobada el acta.

Segundo punto del orden del día: [Moción sobre mejora de la línea ferroviaria de cercanías C-2, Águilas-Lorca-Murcia](#), formulada por don Joaquín Dólera, del grupo Mixto, que tiene la palabra para su defensa.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Estamos ante una moción presentada hace poco más de un año en atención a un hecho puntual, que es el descarrilamiento el día 30 de enero de 2002 del tren que hacía la ruta Murcia-Lorca-Águilas, a la altura aproximadamente de La Hoya. Pero desgraciadamente un año después no solamente sigue siendo oportuna esta iniciativa sino que además tiene plena actualidad; tiene plena actualidad por los últimos acontecimientos, no solamente ya el ocurrido en el Talgo que cubría Madrid-Murcia, en Tobarra, sino en la propia línea de cercanías Murcia-Lorca-Águilas, con el descarrilamiento desde entonces de dos trenes, el último de ellos hace escasas fechas. Por eso yo creo que refuerza el sentido de la iniciativa y la necesidad de que tenga el respaldo de la Cámara a través de esta comisión, por más que en los últimos días haya habido una serie de acontecimientos publicitarios por parte del Gobierno de la región y del Gobierno de la nación, en forma de cortinas de humo, que no deben despistar a la comisión en su empeño de que de una vez por todas se arregle, se modernice y se le dé una calidad en el servicio al usuario de la que hoy carece en esta línea de cercanías.

La línea creo que hoy coincidiremos todos en que es manifiestamente mejorable, tanto en material fijo como también en material rodante. Desde unas vías y unas traviesas que en algunos lugares están en malas condiciones hasta automotores que, como se dice vulgarmente, están ya hartos de vivir, con muchos años de recorrido, no siempre en el mejor estado de limpieza, con aseos inutilizados y cerrados, que se averían con bastante frecuencia. Hace menos de un mes hubo un plante de los propios usuarios de esta línea de cercanías, por una nueva avería de un automotor que hizo que volviera a haber un retraso importante en esta línea.

Por otra parte, hay que llamar la atención sobre la necesidad de sustituir las vías. Hay unas vías en mal estado que obligan con mucha frecuencia a reducir la velocidad del trayecto, o que producen fenómenos como los conocidos como “barrenos”, es decir, retorcimiento de las vías como consecuencia del mal estado del suelo en el que se asientan, con la lógica molestia y peligro para los usuarios. Hay muchas estaciones que están dentro de esta línea, los apeaderos incluso, que son poco funcionales para el usuario, que merecerían una reforma. Hay una escasez de trenes y vagones, así como una frecuencia de estos inadecuada que hace que en horas punta haya un hacinamiento de usuarios que muchas veces ni siquiera tienen garantizado un asiento.

Otro problema importante de esta línea es una serie de pasos a nivel sin barrera que desde luego son de nefasto recuerdo para la región. Solamente hay que recordar el de La Torrecilla, donde ha habido en dos años aproximadamente dos accidentes, el segundo de ellos con unas consecuencias mucho menores que el anterior, pero que hay que tenerlo muy en cuenta para que no ocurra como otras veces, que una vez que pasa la alarma social, una vez que pasa la atención informativa sobre los acontecimientos, se olvida totalmente el tema.

Pero, además, a ello se une la carestía de los billetes: suben un 4% entre 2001 y 2002, y un 5% entre 2002 y 2003. Es decir, RENFE utiliza la Comunidad Autónoma como negocio, como negocio única y exclusivamente. RENFE no está invirtiendo lo necesario en la mejora y modernización de nuestro ferrocarril convencional, pero sí que se encarga de embolsarse los importantes beneficios que produce una de las líneas más caras de España, además de que hay convenio con la Comunidad Autónoma para mantener esa línea de cercanías de Murcia a Águilas. Y además de eso, el material rodante, los trenes que nos pone también son generalmente los que sobra en otras partes.

Yo creo que hay que recordar aquí también el punto cuarto del acuerdo firmado en San Esteban, de nefasto recuerdo por otra parte para la Región de Murcia, pero que, en fin, que su punto cuarto, si se hubiera concretado, podría haber sido positivo en el sentido de dar prioridad al ferrocarril convencional en la Región de Murcia. Una prioridad en el ferrocarril convencional que no se ve por ningún sitio en este momento; una prioridad en el ferrocarril convencional de la que por lo visto se han olvidado, hasta que no ha llegado la época justamente anterior a las elecciones, tanto el Gobierno regional como RENFE y el Ministerio de Fomento.

En estas condiciones nosotros creemos que esta Cámara debe pronunciarse, y que esta Cámara debe pronunciarse con claridad, sobre todo porque hay un acontecimiento que viene y que no hay que perder de vista, y es que con la Ley de Liberalización del Sector Ferroviario, las líneas de estas características, que son de cercanías, van a ser abandonadas a su suerte por RENFE,

y solamente si son declaradas de interés general se asumirán por la Administración central. En el caso de que, como tiene toda la pinta en esta línea, no sean declaradas de interés general, o la Comunidad Autónoma asume íntegramente el coste de estas líneas o estas líneas desaparecerán. Y yo creo que este es un motivo más de toma en consideración de este asunto.

Por tanto, al margen de anuncios publicitarios que no tienen respaldo presupuestario y que se han planteado en los últimos días ante la presión social que existe en la Región de Murcia en materia de ferrocarril, al margen de la publicidad y la propaganda electoral del Gobierno, esta Cámara debe ser solidaria con quienes usan de forma regular la línea de cercanías C-2, Murcia-Lorca-Águilas o Águilas-Lorca-Murcia. Y por ello presento ante esta comisión la siguiente moción, una moción cuyo tenor literal es el siguiente:

“La Asamblea Regional de Murcia insta al Consejo de Gobierno a elaborar, en colaboración con RENFE, un informe completo del estado de la línea de cercanías ferroviaria Águilas-Lorca-Murcia, dando cuenta del mismo a esta Cámara, y de acuerdo con su resultado se exija a RENFE un plan calendarizado de inversiones para mejorar el servicio que contemple, entre otros elementos, nuevos trenes, renovación de vías, incremento del número de trenes en horas punta, así como implantación de nuevas frecuencias, congelación de la subida de tarifas a los usuarios, y cuantos otros aspectos se estimen necesarios para que los usuarios disfruten de un servicio público adecuado”.

Solicito por tanto el apoyo de todos los grupos parlamentarios a esta iniciativa.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Turno general de intervenciones de los grupos parlamentarios. Señor Fernández Lidón, tiene la palabra.

SR. FERNÁNDEZ LIDÓN:

Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, me corresponde a mí, en representación del grupo parlamentario Socialista, de mi grupo, fijar la posición sobre la moción que presenta don Joaquín Dólera, en nombre del grupo parlamentario de Izquierda Unida.

Yo me podría limitar a decir esta mañana que el grupo parlamentario Socialista suscribe en su totalidad, en su integridad, en todos sus términos, la moción que presenta el grupo parlamentario Mixto, pero es verdad, como también ha dicho el portavoz del grupo de Izquierda Unida, que habría que añadir muchas cosas más.

Y yo me pregunto cuántas cosas más va a haber que añadir en el futuro para que de una vez por todas el Gobierno regional, RENFE y el Ministerio de Fomento se decidan a actuar en esa línea, que como todos sabemos está utilizada a diario por miles de usuarios.

La propuesta de moción, yo no sé si a don Joaquín Dólera se le ha ido la mano, porque es una moción que pienso que no va a tener ningún inconveniente el grupo parlamentario Popular en aprobar, habida cuenta de que es muy del gusto del grupo parlamentario, porque en definitiva propone que se haga un informe, un estudio, un calendario, y a eso es a lo que sistemáticamente nos tiene acostumbrados el grupo parlamentario Popular, Con lo cual, auguro que esta moción va a correr la mejor de las suertes.

Joaquín, yo creo que al final de esta legislatura a todos se nos ha ido un poco la mano y nos hemos adaptado al medio. Eso es una buena técnica de supervivencia.

Dicho esto, yo creo que es absolutamente necesario que alguien en esta región se conciencie de una vez, por no poner ningún calificativo, en que el ferrocarril convencional necesita de una decisión política y actuar en ella, puesto que está muy bien que se hable del AVE, está muy bien que se hable del aeropuerto, pero hay que hablar de aquello que los ciudadanos utilizan todos los días y con mayor frecuencia.

Lo mismo ocurre con otras infraestructuras en esta región, me estoy refiriendo a las autovías. Efectivamente, hay que seguir construyendo autovías en una región como la nuestra, pero nunca puede ser a cambio de dejar en un estado lamentable las carreteras catalogadas de segundo nivel.

En esta región, por obra y gracia del Gobierno del Partido Popular, estamos hablando sistemáticamente de aves, de autovías, pero despreciando otras infraestructuras como son el ferrocarril convencional y las carreteras denominadas de segundo nivel.

Yo me voy a permitir un ruego, yo rogaría al Gobierno regional que por vergüenza torera retirara ese anuncio faldón, que le llaman, de final de programación, donde dan una imagen de nuestra región que es absolutamente engañosa. Allí parece ser que todas las carreteras de esta región son magníficas autovías; parece ser que el AVE está surcando nuestras tierras, cuando todavía parece ser que ni siquiera están los proyectos definitivamente estudiados.

Por consiguiente, vuelvo al principio y digo que el grupo parlamentario Socialista aprueba la moción, y sobre todo hago un llamamiento al Gobierno de esta región para que no permita que se produzcan más desgracias, que se actúe inmediatamente en la infraestructura del ferrocarril, que se supriman los pasos a nivel, y que se cuide de aquello que los ciudadanos de esta región necesitan y utilizan a diario.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Lidón.
Señor Nogueroles.

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Gracias, señor presidente.

Señorías, en la moción se solicita fundamentalmente el estudio de la línea ferroviaria, para que se haga un informe, en base a esa colaboración entre Renfe y la Comunidad Autónoma, sobre el estado de la línea y establecer un plan de inversiones.

Desde nuestro grupo parlamentario hemos de decir al grupo proponente que ese plan ya está realizado, una vez que se ha incluido la línea de alta velocidad del corredor mediterráneo Murcia-Lorca-Almería en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, es decir, afecta esa planificación al área también de la línea Lorca-Águilas. Ese estudio informativo ha sido sometido a información pública el 5 de diciembre de 2001 y publicado en el Boletín Oficial del Estado, y ha sido aprobado estando en la actualidad en el tramo final de evaluación de impacto ambiental. Luego el aspecto fundamental a que se refiere la moción ha sido cumplimentado en ese aspecto de elaborar ese informe.

El objeto de este estudio informativo aprobado es la definición de una línea férrea de alta velocidad, con unos parámetros de diseño adecuados para ser explotada tanto por circulación de viajeros como de mercancías. Sus objetivos fundamentalmente son reducir los tiempos de recorrido entre Murcia, Lorca y Almería y aumentar la participación del ferrocarril en la denominada demanda global del transporte de viajeros y de mercancías, e incrementar la demanda de viajeros tanto en los servicios de larga distancia como especialmente también de cercanías y regionales.

La longitud total de este corredor es de 184 kilómetros, de los cuales 82 corresponden al aprovechamiento del corredor Murcia-Pulpí. Se mantendrán las instalaciones ya existentes, es decir, en las estaciones de Librilla, Totana, Lorca y Puerto Lumbreras, y se repondrán otras estaciones afectadas por las variantes, puesto que habrá que hacer una modificación del trazado, como por ejemplo Alhama y Almendricos.

En lo que se refiere propiamente al ramal que nos ocupa, es decir, Pulpí-Águilas, hay coincidencia y una demanda tanto del Ayuntamiento de Águilas como del Gobierno regional en solicitar que una vez que quede confirmado el trazado definitivo Murcia-Almería se construya un ramal de alta velocidad que permita la conexión de Águilas en ancho internacional, lo cual, por tanto, dará definitivamente una solución de futuro más acorde con el futuro que parcheos de la actual línea de cercanías Lorca-Águilas.

Sin embargo, mientras eso llega el Gobierno

regional no cesa de mejorar la línea convencional. Así ha demandado y se están produciendo numerosas actuaciones en tanto se construye la línea de alta velocidad. Se pretende proceder a renovar el tramo de vía entre Alcantarilla y Lorca a efectos de aumentar la velocidad en ese tramo, al igual que dotar a la línea de las adecuadas instalaciones de seguridad. Igualmente se han incorporado a los convenios que la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes tiene firmados con el Ministerio de Fomento por un plazo de seis años, y también con Renfe, por un plazo de dos años, por el que se van a renovar un total de 15 pasos a nivel a efectos de supresión y protección.

Desglosados estos pasos a nivel, son 8 pasos en Lorca, 3 en Alhama, 2 en Librilla, 1 en Puerto Lumbreras y otro en Águilas. Saben sus señorías que todas estas actuaciones están en fase de redacción de proyectos salvo el paso de Alhama, uno de los pasos de Alhama, que está en fase de final de construcción tras haber sido contratada la obra por el Ministerio de Fomento, por un importe de 2,5 millones de euros.

Por lo que se refiere al material móvil utilizado, debe señalarse también que se han introducido notables mejoras en los automotores 592, habiéndose renovado completamente, algo que han podido comprobar los viajeros durante el año 2002, el pasado año 2002.

En cuanto a la mención que se hace al incremento de tarifas por el portavoz de Izquierda Unida, precisamente también hace poco tiempo hacía una denuncia o una nota de prensa del PSOE referida a que Murcia es el núcleo más caro de toda España. Y esta información es totalmente inexacta por no calificarla de completamente falsa, pero es justamente al contrario de lo que la información del PSOE dice o cree tener.

Así pues, por ejemplo, se hace una comparación entre la zona 7 de Madrid, tramo Atocha-Guadalajara, cuyo precio es 1,60 euros más baratos que la zona 7 de Murcia, tramo Murcia-Águilas, lo ponían como ejemplo de ese agravio comparativo. Lo que no se dice en esa nota de prensa, esa información del PSOE, es que entre Madrid y Guadalajara hay un recorrido de 62 kilómetros mientras que entre Murcia y Águilas hay 117 kilómetros, casi el doble. Por tanto, si atendemos a la ratio precio-kilómetro, atendemos a los kilómetros recorridos, en Madrid se paga 0,05 euros el kilómetro recorrido mientras que en Murcia el coste es de 0,04, es decir, un 20% inferior a lo que dice el PSOE.

Lo mismo ocurre en la zona 6, que resulta en Murcia un 12% más barata que en Madrid, y así absolutamente en todas las zonas ferroviarias. Es decir, que en absoluto estamos de acuerdo con esa afirmación del PSOE. En realidad es Murcia la que tiene zonas ferroviarias más baratas comparativamente con el resto de España.

Desde luego, podríamos poner la comparación del ciudadano normal de a pie que tiene ya un coche viejo y

que plantea si renovar su automóvil ya deteriorado o comprar un modelo nuevo, con mejor equipamiento, más potencia y más seguridad. Algo parecido sucede con este tramo de ferrocarril Lorca-Águilas, en el que, lógicamente, habrá que mantener en condiciones de operatividad y de seguridad en tanto se construye ese nuevo trazado de alta velocidad en ancho internacional, pero que apostamos por el futuro, apostamos por el ferrocarril del siglo XXI y queremos para nuestra región, lógicamente, unas infraestructuras ferroviarias acordes con las necesidades de los ciudadanos. Por eso nosotros vamos a apostar por ese estudio informativo que se ha elaborado y que está en fase de aprobación de impacto ambiental, en el que se contempla ese ramal de Lorca-Águilas, para enlazar esta ciudad definitivamente con el corredor mediterráneo Murcia-Lorca-Almería, y así dar salida tanto a viajeros como a mercancías de una forma más acorde con los tiempos que corren.

Ya he argumentado en mi exposición que la situación actual no es como la pintan los grupos que me han precedido, sino que mientras esa alta velocidad llega se están haciendo actuaciones que mantienen la línea perfectamente operativa. Por eso y entendiendo que la parte fundamental de la moción, que es elaborar ese estudio informativo, ya se ha realizado, nuestro grupo parlamentario no va a aprobar esta moción.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.
Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Quiero comenzar agradeciendo al señor Fernández Lidón, en nombre del grupo parlamentario Socialista, el apoyo que me daba a esta iniciativa, y lo que pasa es que lamento que no haya acertado en el pronóstico sobre el destino final de la iniciativa. Me decía: “nos estamos volviendo más pragmáticos e imagino que esta iniciativa va a correr buena suerte”. Pues no, mire usted, por muy pragmáticos que nos volvamos el papel que está haciendo el grupo parlamentario Popular y el Gobierno del Partido Popular con respecto al ferrocarril es defender los beneficios de Renfe en lugar de defender los intereses de los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia, en este caso de los que asiduamente toman la línea Murcia-Lorca-Águilas, y en este sentido las excusas son variadas y variopintas, desde que vendrá el AVE hasta que están arreglando y van a arreglar los 15 pasos a nivel que llevan prometiendo que van a arreglar yo creo que desde el comienzo de la legislatura, si no desde la legislatura anterior, y la gente que utiliza la línea de cercanías Murcia-Lorca-Águilas está ya harta de

promesas, está ya harta de anuncios y lo que quiere son soluciones, y quiere soluciones puntuales y quiere soluciones que puedan permitir que la calidad en el transporte ferroviario en esa línea sea de una vez por todas una realidad tangible, más allá de grandilocuentes anuncios.

Es verdad que hay por ahí un anuncio que dice “más y mejor”, hay más trenes en la línea de cercanías Murcia-Lorca-Águilas. ¿Son mejores esos ferrocarriles en la línea Murcia-Lorca-Águilas? La respuesta obviamente es que no. En cualquier caso, el señor Nogueroles presenta aquí una visión idílica hoy en relación con esta línea ferroviaria. Yo le invito, le invito y le emplazo públicamente, a que vayamos allí, cojamos el ferrocarril hasta Águilas, él y yo, y volvamos y hablemos con los usuarios; verá usted, señor Nogueroles, cómo esa visión idílica que tiene de ese ferrocarril cambia inmediatamente y en la siguiente ocasión, si es que tenemos alguna otra ocasión de debatir en esta dirección, es posible que su posición sea distinta o que no sea usted el que intervenga en nombre del Partido Popular, haciendo uso del derecho a la objeción de conciencia.

Mire usted, señor Nogueroles, yo dije una vez (y lo sigo diciendo, lo voy a seguir manifestando) que no podemos estar parados en una estación no sé cuántos años a esperar a que venga el AVE. “Es que vendrá el AVE y pasará por allí, y hasta vamos a pedir un ramal para Águilas”. Mire usted, futuribles, futuribles porque la inversión en el AVE, el inicio de la construcción del AVE no vendrá hasta después de 2006, que es precisamente cuando acaban muy probablemente una parte de los fondos europeos que sirven para su construcción. Al final podemos quedarnos sin el pan y sin el perro, pero en cualquier caso no podemos quedarnos parados en una estación esperando un tren que pasará en el 2010 en el mejor de los casos, tenemos que realizar las mejoras necesarias para que en esa línea los miles de ciudadanos y ciudadanas que la cogen todos los días puedan tener una determinada calidad en el transporte.

Y luego en lo que se refiere a las tarifas, mire usted, aquí yo no voy a entrar en comparar con Guadalajara o con Sebastopol, yo lo que digo es que en dos años, del 2001 al 2003, los billetes de esa línea han subido en un 9%, y que los salarios en la Región de Murcia no han subido en un 9%. Por tanto, nosotros creemos que la carestía de esos billetes no se compadece con la calidad del servicio que se presta a los usuarios. Por tanto, yo pediría al Partido Popular que reconsiderara su actitud porque lo contrario es una bofetada a los usuarios del servicio y es una bofetada a los habitantes de Águilas, de Lorca y de Alcantarilla, Librilla, Alhama y el resto de los lugares por donde transita este ferrocarril del siglo XIX, cuando se nos está prometiendo casi ya el del siglo XXII.

Por tanto pediría reflexión y pediría que se aprobara lo que se plantea en esta iniciativa, que no pretende más

que dignificar, dar mayor seguridad y mayor calidad al ferrocarril y además ponerlo a unos precios que, digamos, no saleen más el bolsillo de los ciudadanos.

Y luego hay que tener en cuenta el tema del interés general de esa línea, porque, independientemente de AVE o no AVE, el AVE no está diseñado para cubrir, que yo sepa, trayectos de cercanías. No sé quien dijo (me parece que fue el señor Gómez Fayrén) que el AVE no es “el tren del botijo”, que va parando en todas las estaciones, por tanto no me intenten ustedes sustituir una línea de estas características por un AVE que vendrá no sé cuando, porque yo creo que eso es engañar a los ciudadanos, y los ciudadanos lo que necesitan en este momento es el respaldo de su Gobierno, que tenga una posición de firmeza que no ha tenido hasta ahora ante Renfe y ante el Ministerio de Fomento, y que no nos dé gato por liebre, y por ello vuelvo a solicitar el apoyo de la Cámara a esta iniciativa.

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. La moción ha sido rechazada al haber obtenido cinco votos a favor y seis en contra.

Tercer punto del orden del día: [moción sobre implantación del Ciclo Formativo de Grado Superior en Enología en el Centro Integrado de Formación y Experiencias Agrarias de Jumilla](#), formulada por don Francisco Abellán Martínez y que va a ser defendida por el señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Sólo para manifestar que desde el grupo parlamentario Socialista por decisión del proponente, don Francisco Abellán, se retira la presente moción.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

Cuarto punto del orden del día: [debate y votación de la moción sobre construcción de un nuevo carril de acceso Caravaca centro a la autovía del Noroeste-Río Mula](#), formulada por don Juan Fernández Montoya, que tiene la palabra para su defensa.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Desde que se inauguró la autovía del Noroeste, con todas las bondades que hemos reconocido y los fallos de

gestión que hemos criticado, se pusieron también de manifiesto algunas carencias, algunas deficiencias, como en toda obra humana. Hubo deficiencias que resaltaban más en los primeros días y meses de su apertura, eran las referidas a las señales de tráfico, claramente insuficiente y puestas de manifiesto desde la oposición, puestas de manifiesto desde los vecinos y desde los usuarios que circulaban, circulábamos por la nueva autovía. Así como otras carencias, como podrían ser lo de los caminos laterales, que faltaban a lo largo de todo el recorrido de dicha autovía Noroeste-Río Mula.

En el primer aspecto se trataba de escasez de señales, deficiente colocación que en bastantes casos favorecían la confusión del tránsito. Lo malo de las deficiencias, señorías, no fue que solo existieran sino que encima no se reconocían. Se atacó incluso a los que se ponían de manifiesto y algunas veces con toda clase de improperios.

El tiempo se ha encargado de demostrar dónde estaba la razón, por las continuas correcciones y mejoras que se han hecho y siguen haciéndose en dicha autovía Noroeste-Río Mula.

Una deficiencia que, por cierto, yo estoy seguro que no es olvido sino que es una posición más o menos razonable, por no querer aumentar costes o bien por agilizar el trámite de construcción, porque no se proyectó un acceso a Caravaca centro. Creemos que es ahora el tiempo de acometer tal obra que posibilite una mejor conexión e iguale las circunstancias, las favorables circunstancias de otras poblaciones que se sirven de la citada autovía.

La realidad actual es que solo tiene un acceso que corresponde al final de la autovía, por encima del puente sobre el río Argos, salida a Lorca y a Andalucía, y el otro que podría considerarse como tal no es sino la salida hacia la comarcal 3.314, para Moratalla, que dista 14 kilómetros de la autovía a Moratalla, y hacia Calasparra que dista de la autovía 20 kilómetros, y que enlaza con la antigua entrada a Caravaca, por lo que llamaríamos la platanera, que sigue teniendo los mismos peligros, aunque hoy con menor tráfico.

De ahí, que haciéndonos eco del sentir general, pues todos los que llegamos a Caravaca y todos los que usan la autovía ven que así como las asociaciones de vecinos, lo que llamaríamos la Federación de Asociaciones de Caravaca, han mostrado su interés porque se construya un nuevo acceso.

Es claro que esta medida, y que nosotros plasmos hoy en la moción que presentamos, debe ir precedida de una amplia participación que haga posible la aportación de cuantos tengan algo que decir sobre este tema que afecta a los ciudadanos y ciudadanas, y que afecta a todos los ciudadanos de la comarca que acudimos a Caravaca por cualquier motivo.

Es claro que este nuevo acceso ha de contemplarse dentro de una panorámica general de la ronda sur, de la

ronda norte, que vertebral los accesos a la ciudad de Caravaca, y posiblemente, mejore y diversifique la distribución del tráfico que llega a la misma. Evidentemente, es una cuestión importante porque daría como una categoría diferente a la autovía que llega a la ciudad de Caravaca.

La voluntad sincera del grupo mayoritario, que todavía sustenta al Gobierno, entenderá que nos referimos a una solución que sea la mejor para Caravaca, y por tanto que sea una solución fruto del acuerdo entre todos los que han de opinar sobre ello.

Nada mejor, señorías, que el grupo del Partido Popular sería que dejara en marcha una actuación que después, aunque no gobernaran, defendería con orgullo y defendería con satisfacción. Por esto esperábamos confiadamente que esta iniciativa socialista tuviera todo el apoyo del grupo parlamentario Popular.

Pedimos al grupo Mixto que también apoye esta moción, y apoyada por unanimidad pues sería el hacernos eco de lo que han dicho los vecinos y las vecinas de Caravaca, a través de las asociaciones y a través de los medios de comunicación.

Es verdad que no se ha reivindicado de una forma alborotada, se ha reivindicado de una forma pacífica, a través de cauces normales, porque evidentemente la situación general de acceso a la ciudad es mucho mejor que aquella otra entrada que se limitaba a la que constituye la carretera MU-515.

Por todo lo expuesto, es por lo que proponemos la moción que dice así:

La Asamblea Regional insta al Gobierno regional para que dentro de la disponibilidad presupuestaria, y tras un proceso informativo lo más amplio posible, en el que se pide la opinión sobre posibilidad de acceso a Caravaca, teniendo en cuenta los estudios técnicos, proponga una reestructuración de los accesos por carretera a la ciudad de Caravaca, y especialmente la construcción de un nuevo carril de acceso Caravaca-centro desde la autovía del Noroeste-Río Mula”.

Nada más por el momento. Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

Señorías, como quiera que ha sido formulada una enmienda a la totalidad a esta iniciativa por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra, para su defensa, el señor Lorenzo Egurce.

SR. LORENZO EGURCE:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías:

Efectivamente, el grupo parlamentario Popular en su uso reglamentario y legítimo que tiene, ha presentado

esta enmienda a la totalidad, al objeto de mejorar sustancialmente la propuesta del grupo parlamentario socialista. Pero, quizás, no sería del todo entendible por las señorías que pertenecen a esta comisión si no se recordaran algunas cuestiones que ha puesto de manifiesto el portavoz del grupo parlamentario Socialista.

Hoy, desde luego, tengo que agradecer, en nombre del grupo parlamentario Popular, el tono y la forma con que, siempre la forma, aunque algunas veces el tono cambia, pero hoy el tono y forma en que el señor Fernández Montoya ha tenido a bien en su defensa exponer aquí, en esta comisión, pero con la misma finalidad de intentar de una manera sistemática y machacona minimizar las bondades que luego se reconocen de la autovía del Noroeste-Río Mula.

Se dice que sólo se tiene un acceso, cuando no es así, no es así, porque el acceso que se pretende minimizar, que enlaza Calasparra-Madrid, que enlaza Moratalla, que enlaza Caravaca, es un enlace que sale, efectivamente, de la autovía y tiene su entrada por la antigua comarcal 415, por lo tanto hay una entrada, quírase o no se quiera. Y la entrada del final de la autovía que, efectivamente, pues sí lo ha reconocido el proponente.

Se solicitan nuevos accesos, pero en concreto por Caravaca centro. Recordarle únicamente al señor Fernández Montoya que el proceso de la construcción y elaboración de la autovía del Noroeste fue un proceso amplio en cuanto a participación y debate social, en la presentación del borrador de la autovía, en la presentación del anteproyecto, en la presentación del proceso de expropiaciones, en las alegaciones que el proyecto en su pase de exposición pública, ya de una manera mucho más formal, tenía, y en distintas reuniones con colectivos sociales que culminó con el proyecto que hoy tenemos.

Recibió, y quiero que quede constancia, todas las alegaciones que se pusieron. Se discutieron y se acordó, señorías, por una inmensa mayoría el actual trazado, con sus enlaces, los actuales, y con sus accesos los actuales. Y quiero recordar de manera especial una reunión que se tuvo durante todo este proceso en la Consejería antigua de Política Territorial y Obras Públicas, en la sala de reuniones del consejero, presidida por el consejero de aquel entonces, por el secretario general de la Consejería, por el director general de Carreteras, donde estaban amplios colectivos sociales de Caravaca, el alcalde de Caravaca de la Cruz y diputados regionales de la comarca del Noroeste y Río Mula, y digo diputados regionales, de un lado y de otro. Y allí se reconoció el actual trazado, y curiosamente los ataques, señor Fernández Montoya, iban precisamente por lo que su señoría pide ahora.

Por lo tanto, dejemos las cosas en su sitio y sepamos que sí ha habido amplio debate social, que las entradas que tiene Caravaca de la Cruz en sus accesos fueron las consensuadas por esos amplios colectivos, el Ayuntamiento de Caravaca y la Consejería de Política

Territorial y Obras Públicas, y y la mayoría de los convecinos, de los usuarios de la comarca del Noroeste y Río Mula.

Se ha querido decir también que Moratalla se queda a 14 kilómetros de la autovía. Efectivamente, se han recortado de una manera sustancial, de una manera sustancial, ancestrales olvidos que otros gobernantes tuvieron con Moratalla. Hoy en día se reconoce la inmensa mejora que se ha hecho por los propios moratalleros, y evidentemente eso está así.

Hay otros proyectos en marcha, como su señoría sabe, otros proyectos en marcha, lo que pasa que estos proyectos son largos en el tiempo, porque tiene unos procesos que hay que seguir, las autovías no se hacen de hoy para mañana, llevan un proceso de tramitación, porque la legalidad así lo exige y porque estamos en democracia, no es aquello de “yo soy el que mando y lo hago porque me da la gana y lo hago por aquí”. No, se hace con una amplia participación social, se hace con una amplia exposición en ese sentido.

Entonces, decirle que hemos presentado esta enmienda a la totalidad con el siguiente tenor:

“La Asamblea Regional de Murcia insta al Consejo de Gobierno para que, dentro de las disponibilidades presupuestarias y en coordinación con el Ayuntamiento de Caravaca de la Cruz, realice los estudios pertinentes sobre nuevos accesos a Caravaca de la Cruz desde la autovía del Noroeste-Río Mula”.

Con la esperanza de que cuente con el apoyo de los grupos de la oposición, cierro esta intervención en defensa de la misma.

Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Lorenzo.

Turno de fijación de posiciones del señor Fernández Montoya.

Perdón, perdón, señorías, turno general de intervenciones. Tiene la palabra el señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Volvemos una vez más sobre la tan traída y llevada autovía del Noroeste-Río Mula, esta vez no por el método empleado para su construcción, con despilfarro del dinero público, no con la inseguridad de algunos de sus tramos, por la falta de un acabado conveniente, por la falta de y la inseguridad de las rotondas de salida, sino por la clamorosa ausencia de un enlace con el centro de Caravaca que permita conectar adecuadamente este núcleo poblacional con esta vía de comunicación de tráfico rodado.

Me va a permitir hacer un paréntesis para comentar algo que el señor Lorenzo Egurce tocaba en su interven-

ción, es el tema de Moratalla. Recomendando al señor Lorenzo Egurce que lea el artículo, yo creo que delicioso y muy riguroso, que el domingo publicaba en los medios de comunicación el cronista oficial de Moratalla, para que el Partido Popular y el gobierno del Partido Popular, que además por azares del destino tiene la alcaldía en este momento en Moratalla, recuerde que Moratalla también existe.

Efectivamente, hoy hay dos accesos a Caravaca, pero que son dos accesos que están prácticamente en la periferia de este importante núcleo poblacional. Por una parte el que coge el desvío hacia Calasparra y Moratalla, y por otra parte el que ya sale hacia Andalucía. Por tanto, prácticamente a las afueras de esta localidad.

Hoy, cuando se habla del Año Jubilar de Caravaca, cuando miles de personas acuden y van a acudir a esta importante población para poder, digamos, disfrutar de los actos programados por tal evento, encontramos que efectivamente esta vía de comunicación tiene sus serias dificultades para entrar al municipio de Caravaca. Evidentemente, no seremos nosotros los que planteemos un acceso o un itinerario que pueda tener un impacto socioeconómico o ambiental más negativo que positivo.

En su día estuvimos con un grupo de agricultores que manifestó toda una serie de alegaciones y de movilizaciones en relación a la penetración por determinado lugar. Lo que ocurre es que la política es el arte de hacer posible lo necesario. Es necesaria una penetración por el centro de Caravaca, y por eso la moción, en ese sentido, es bastante cauta y plantea la necesidad de tener en cuenta sus estudios y de tener en cuenta que ese impacto ambiental o socioeconómico se produzca en el municipio de Caravaca.

Sin embargo, y debo pronunciarme lógicamente también sobre la moción alternativa que plantea el Partido Popular, la moción del Partido Popular lo que pretende es más capitalizar un debate de algo que no ha hecho y en lo que no ha reparado, es más dar largas a una penetración y a un acceso que es necesario, que comprometerse en buscar de verdad ese enlace con Caravaca, que permita una penetración mucho más directa hacia el centro de la localidad.

Por tanto, desde el grupo parlamentario de Izquierda Unida manifestamos que vamos a votar a favor de la moción que plantea el grupo parlamentario Socialista, y si esta no fuera aprobada y se votara la moción alternativa del grupo parlamentario Popular, manifestamos ya nuestra abstención a esta moción por las razones expuestas.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Turno para fijación del texto de la moción, señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Agradecer al grupo de Izquierda Unida su apoyo, agradecer las nuevas aportaciones, y estar de acuerdo también con que lo que quiere el grupo del Partido Popular realmente es capitalizar el debate cuando presenta una enmienda a la totalidad, puesto que la enmienda a la totalidad que se presenta no mejora sustancialmente, como ha expresado el portavoz, señor Lorenzo Egurce, la moción que presenta el grupo parlamentario Socialista.

La realidad es que al grupo parlamentario Popular no le gusta que se pudiera aprobar lo que es incluso una moción tímida y cauta, como bien decía el señor Dólera, para intentar que se mueva algo que se tiene que mover, ya que son los vecinos los que está reclamando, la Federación de Asociaciones de Vecinos, los que están reclamando ese tercer acceso, que también, cuando ya se ha puesto en práctica, cuando ya se ha visto cómo funciona el tráfico se hace todavía más palpable y más real.

En su día, en la amplia participación de la que habla el señor Lorenzo Egurce, muchas veces estaba encaminada por otras cuestiones y otras preocupaciones que tenían los vecinos, y desde luego no quisieron tampoco, creo yo, plantear un tercer acceso que pudiera retrasar, que pudiera, en el debate, en la discusión y en la deliberación, retrasar más lo que todos queríamos que se hiciera pronto.

De cualquier forma, la realidad es que hoy se ve como conveniente ese acceso norte, y la prueba está, es bien palpable, cuando desde el mismo grupo parlamentario Popular se propone una enmienda que va en ese camino también, una enmienda que ciertamente lo único que quiere resaltar es que se pida la opinión, que se pida que se haga con arreglo o de acuerdo con el Ayuntamiento de Caravaca, lo que estaba implícito en nuestra moción, porque evidentemente la coordinación del Ayuntamiento de Caravaca de esta o de cualquier otra cuestión, siempre se tiene que hacer, y sin embargo en su parte de la moción no habla de la amplia participación que nosotros desde el grupo parlamentario Socialista indicamos, y decimos: que se pida la opinión sobre posibilidades de acceso teniendo en cuenta estudios técnicos, que proponga una restauración de los accesos por carretera a la ciudad, y especialmente a la construcción de ese carril. Es decir que nuestra moción es mucho más amplia, y desde luego para que se haga algún día, pues se haga de forma que se respete el medio ambiente, se respete a los vecinos, y al final se haga una entrada que guste, que sea del gusto de todos los usuarios y todos los ciudadanos y ciudadanas de Caravaca, y que no se haga o deje de hacerse por los intereses particulares de unos pocos a los que no les venga bien el que haya un acceso por la parte centro de Caravaca.

Así pues, no vemos esa mejora sustancial en la propuesta que se nos hace, sin embargo nos vemos en la necesidad de que, como mal menor, se apruebe, o sea prestar nuestro apoyo a esta moción, ya que entendemos que de alguna forma posibilita el que se pueda tener un acceso nuevo por la autovía del Noroeste-Río Mula a Caravaca. Yo diría que aunque no sea desde el Gobierno del Partido Popular, porque ya no gobierne, desde donde se acometa esta obra, pero es una forma seria de comprometernos con Caravaca para que, gobierne o no en el municipio, y gobierne o no en la región, se ponga en marcha el proceso que lleve a contar con ese acceso centro que desde el grupo Socialista hemos pensado desde el principio que se necesita, yo creo que en armonía con los vecinos y vecinas, que también lo han manifestado así. Si todos estamos de acuerdo, mejor que mejor.

Así pues, de cualquier forma creemos que es mejor el aprobar la enmienda que no votarla, o también, en su caso, el debatirla de nuevo para después volver a indicar que no se acepta.

De manera que sí vamos a apoyar esta enmienda, y el propósito es claro: que se logre ese tercer carril de acceso que Caravaca necesita en el menor tiempo posible.

Nada más, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya, pero la Presidencia entiende que su señoría acepta en todos sus términos la enmienda del señor Egurce.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Sí. Gracias, señor presidente.

Para indicar que efectivamente vamos a aceptar la enmienda a la totalidad que propone el grupo Popular.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

En cuyo caso, la enmienda propuesta por su señoría decae y procede la votación... Perdón, la moción propuesta por su señoría decae y procede la [votación](#) de la enmienda a la totalidad del señor Lorenzo Egurce.

Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. La enmienda a la totalidad ha sido aprobada al haber obtenido once votos a favor y una abstención, ningún voto en contra.

Quinto punto del orden del día: [Debate y votación de la moción sobre elaboración de normas básicas que fijen condiciones, formación específica y misiones en el ámbito de competencias de trabajo a los agentes de medio ambiente de la Comunidad Autónoma](#), y que ha sido formulada por el señor Fernández Montoya, que

tiene la palabra para su defensa.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Señorías, comenzamos este nuevo período de sesiones en el área medioambiental casi como terminamos en los presupuestos, en lo referente a reivindicaciones para la vigilancia y control del medio ambiente. Entonces era la petición de que se dotara con una partida presupuestaria mayor el convenio con SEPRONA. Los argumentos eran bien sencillos: si precisamos este servicio, si queremos la mayor eficacia en todo lo que se refiere a la vigilancia y el control de medio ambiente, hay que dotarlo de mejores medios.

Ahora se trata, señorías, de los agentes forestales, que pronto ya se deberían de denominar con más propiedad agentes de medio ambiente, ya que de una forma así un tanto rara y un tanto apartada en un rincón ignorado de la Ley 11/1998, de 28 de diciembre, se creaba de alguna forma lo que eran los agentes de medio ambiente.

Las misiones que se les encargaban y piensan encargárseles desde luego tienen un ámbito muy amplio. Antiguamente era lo que se llamaba la Guardería Forestal, que hoy al ser Guardería de Medio Ambiente se convierte o se reconvierte en una cosa nueva, pero que es muy vieja, ya que data de 1907. Hoy pertenece a la Administración autonómica y está ubicada en la Consejería de Medio Ambiente.

Por su ámbito restrictivo en otros tiempos, es ahora, por imperativo de la necesidad, un ámbito muy amplio en ríos, montes, espacios naturales, vías pecuarias, conservación de flora y fauna, campañas de incendios, e incluso competencias de dominio público hidráulico no bien definidas. Es, pues, amplísima la casuística que se conjunta en el área de medio ambiente.

Afortunadamente, la nueva sociedad en la que vivimos es cada vez más consciente de que en la actividad humana, en medio ambiente, se pone de manifiesto que hay multitud de facetas que nosotros hemos de cuidar con esa idea del desarrollo sostenible, que, de alguna forma, no es ni más ni menos que elaborar hoy pensando siempre en el mañana.

Cuando se habla de medio ambiente se ha de considerar que existen materias tan específicas dentro de él como la calidad ambiental, la educación ambiental, la caza, la pesa, la vida silvestre, la explotación de canteras, la eliminación y conservación de especies, la vida silvestre, la investigación de incendios, la problemática del litoral, las vías pecuarias, residuos de todo tipo... Si de todas y cada una de estas cuestiones, en mayor o menor grado, pudieran encargarse y entender los futuros agentes de medio ambiente, parece razonable y oportuno que con anterioridad se fijen las condiciones en que han de iniciar su tarea, así como la puesta a punto en lo que

se refiere a una formación general, y al mismo tiempo a una formación específica para parcelas que hemos mencionado anteriormente, al igual que el conocimiento de las misiones que han de llevar a cabo estos agentes de medio ambiente.

Queda pues en la indefinición actualmente el verdadero papel que ha de tener un agente forestal o un agente medioambiental en relación con muchos aspectos, pero concretamente en relación con la policía judicial y los delitos, e incluso si deben ser colaboradores de jueces y fiscales, si han de ser como una policía judicial genérica, si han de intervenir o no en temas judiciales, si han de ser policía administrativa judicial, es decir, que hay una cantidad enorme de cuestiones que hoy hay que aclarar y que de alguna forma dentro de la Función Pública hay que incluir.

Dicho esto con toda claridad, un agente medioambiental ha de tener una preparación diferenciada cuando trata diversos problemas, no es lo mismo tratar el problema de la vida silvestre que de las vías pecuarias o de la investigación de incendios. Al mismo tiempo, tras fijar objetivos que se desean conseguir, habrán de fijar los medios humanos con que habrán de contar esos agentes de medio ambiente dentro de la Región de Murcia. Porque, evidentemente, hay que cubrir los servicios de una región donde toda esta casuística se da de una forma muy profusa.

¿Cómo se había de proceder entonces? Pues nosotros pensamos que se había de proceder con amplias consultas, diálogo con los representantes de los trabajadores, diálogo sincero y con deseo de que se llegue a algún puerto, no de entretener con los colectivos que conocen el tema, con la Federación de Municipios de la región murciana, donde los ayuntamientos tienen siempre mucho que decir, con los expertos en temas de vigilancia, de control y asistencia en temas de medio ambiente, y desde luego con verdadera voluntad política para hacer posible que con personal bien preparado se acometan por esta parte la prevención, la minoración o erradicación de los problemas y atentados medioambientales de todo tipo en todos los ámbitos de nuestra región.

Voluntad sincera, que es necesario en el grupo de Gobierno, tras la formación, la dotación de medios materiales suficientes para emprender una nueva etapa en esa salvaguarda y protección del medio ambiente que todos parece que decimos estar preocupados por él. Con esto estaremos poniendo las bases fundamentales para lograr lo que queremos conseguir.

Por todo lo expuesto y por otras funciones que indicaremos más tarde es por lo que presentamos la moción que dice:

“La Asamblea Regional insta al Consejo de Gobierno para que, en el plazo de seis meses, previos los trámites de información, consulta y llamada a la participación necesaria, se proceda por la Consejería corres-

pondiente a la elaboración de normas básicas que fijen las condiciones de formación específica, las misiones, en el ámbito de competencia de su trabajo, de los agentes de medio ambiente en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia”.

Esperamos el apoyo de los grupos parlamentarios de Izquierda Unida y del Partido Popular a esta solicitud de impulso al Gobierno para que se ponga en marcha algo que, por no sabemos qué causa, está ralentizado y que podríamos decir que es una de las posibilidades, no diremos la única pero una de las posibilidades que tenemos, para preocuparnos verdaderamente por la mejora del medio ambiente.

Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

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

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Para apoyar de una forma decidida esta iniciativa, en consonancia con lo que es nuestra posición en temas ambientales en la Región de Murcia.

Aquí el problema radica en que el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular aplica en el tema de medio ambiente en general aquella famosa máxima ultraliberal de “dejar hacer, dejar pasar”. Y, evidentemente, en ese dejar hacer y dejar pasar choca con una serie de profesionales, con un colectivo que son las personas que han estado dedicadas y que tienen como profesión la vigilancia del medio ambiente y la naturaleza y que toman con un celo importantísimo lo que es su función y lo que es su misión. A partir de ahí, igual que tantos otros servicios están en venta y privatización, también están en venta y privatización los servicios de los cuerpos de agentes forestales.

Primero, se pluralizaron los retenes forestales a una empresa que se llama Tragsa, que es de imborrable recuerdo en Galicia y en algún otro lugar del Estado español, y que motivó una iniciativa por parte de este grupo parlamentario que se planteó ante el consejero de Agricultura, Agua y Medio Ambiente, que no tuvo ningún problema en echar basura sobre el cuerpo de agentes de los retenes forestales a la hora de justificar esa privatización o esa gestión por una empresa de capital público, pero de gestión privada, de ese cuerpo de retenes forestales. Pero es que, además de eso, el Servicio de Vigilancia Marino también se ha privatizado. Y, por último, las funciones realizadas por los celadores de caza también se están llevando atrás.

¿Cuál es la situación? La situación es que estos profesionales, celosos vigilantes de que tengamos un

medio ambiente y unos espacios naturales adecuados, se ven marginados probablemente precisamente por ese celo que ponen en su misión. Aquí en esta comunidad autónoma fuimos una de las primeras en comenzar el proceso de conversión el grupo C de estos profesionales y nos hemos quedado de las últimas. Sin embargo, estos profesionales no reclaman cuestiones corporativas, no reclaman cuestiones meramente profesionales, reclaman funciones, reclaman formación, reclaman, en definitiva, que puedan desempeñar sus funciones de una forma digna.

Plantearon en un principio la creación de una ley para el cuerpo de agentes medioambientales, pero el Gobierno se conformó con unas modificaciones de la Ley de Reforma de la Función Pública a través de las leyes de acompañamiento, para más inri. Pero es que además de eso cuantas negociaciones se han intentado con la Consejería y con el Gobierno regional para dotarles del carácter de agentes de la autoridad, para dotarles, digamos, de funciones que son propias y consustanciales con las que tienen que realizar han sido cerradas de un portazo por la Administración regional.

Y en la actualidad, efectivamente, hay una indefinición importantísima de las funciones de estos colectivos, indefinición que conviene a la Administración unas veces, porque intenta presionar a los sindicatos para que cedan otras partes, y a nosotros no nos parece de recibo esta actitud por parte de la Administración. Pero, por otra parte, porque mientras que no se definen las funciones de este cuerpo se van descargando de funciones y privatizando cada vez más las funciones que tiene el cuerpo de agentes.

Desde 1998, en el que el cuerpo de Agentes de Medio Ambiente se crea, se ha intentado constituir por parte de los sindicatos, se ha reclamado una mesa técnica de trabajo en la Consejería, pero no ha sido posible. Lo que reivindican ellos es un cuerpo moderno y operativo con capacidad para afrontar los retos medioambientales que la Comunidad Autónoma debe de asumir. Pues bien, después de más de tres años de reuniones fueron expulsados e insultados por parte de la Administración en la propia mesa de negociación, y lo cierto y verdad es que no se avanza en la dignificación de este colectivo ni se avanza en la protección desde la Administración del medio ambiente.

El único delito que han cometido estos profesionales ha sido el de tener celo en su trabajo en un momento en el que a la Administración lo que le interesa es que se haga la vista gorda. Aquí hay cosas todavía por aclarar, ¿eh?, aquí hay algunas denuncias que en su día se hicieron por miembros del colectivo del SEPRONA que nadie nos ha aclarado aquí, y miren que nosotros valoramos en principio positivamente el convenio que se hizo con el SEPRONA. Y mientras tanto estos agentes siguen en unas condiciones que nosotros consideramos indignas. Por eso, señor representante del grupo parla-

mentario Socialista, tenga el apoyo decidido de Izquierda Unida a esta iniciativa para que, de una vez por todas, se dignifiquen las condiciones de trabajo de este colectivo, se establezcan esas normas básicas y no dependa su actuación de la discrecionalidad de un Gobierno al que le interesan poco las funciones de estos agentes y le interesa también poco el medio ambiente en la Región de Murcia.

Nada más y Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señor Alvarado.

SR. ALVARADO PÉREZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Vamos a ver, tengo necesariamente que contestar a determinadas afirmaciones que en la mañana de hoy ha realizado el portavoz del grupo parlamentario Mixto, de Izquierda Unida. Él ha empezado diciendo que se han privatizado los retenes forestales y ha hablado de que el señor consejero echó basura sobre los retenes.

Vamos a ver, esto es recrear la realidad. El señor consejero de Agricultura, Agua y Medio Ambiente no necesita personas que vengan a apoyarle aquí, pero usted sabe y recuerda que eso no es cierto. Usted esta mañana ha recreado aquí la realidad a su interés y a su conveniencia. No es cierto.

Luego habla usted que el Partido Popular utiliza la máxima del "laissez faire, laissez passer" de los franceses, la máxima ultraliberal. Mire usted, eso es absolutamente incierto. Se han aprobado más planes de ordenación que nunca, se ha puesto dinero por primera vez en temas medioambientales, porque en esta región estábamos acostumbrados a hablar mucho de medio ambiente pero de lo que es poner dinero en los presupuestos ni una peseta.

Señorías, la Ley 4/92 es la primera, la única ley que hizo los límites sin haber hecho los planes de ordenación; se hizo al revés que en todo el mundo mundial, siguiendo la máxima de un buen amigo mío. Por lo tanto, aquí por primera vez se está poniendo racionalidad en los temas medioambientales.

Luego habla de que hay que dignificar... Perdón, señor Dólera, este colectivo está dignificado, y como agentes que son en este momento... Bueno, usted viene aquí, es que usted hoy ha recreado la realidad, señor Dólera, la ha recreado en su máximo exponente, así de duro y así de claro, pero voy a centrarme en la moción que es lo más importante. Aquí se está hablando desde las funciones de los agentes medioambientales. Bueno, le tengo que recordar que la Ley de acompañamiento de los Presupuestos del año 98 establecía de forma clara cuáles eran las funciones de estos agentes medioam-

bientales, y se lo voy a leer, voy a leer el Boletín Oficial de la Región de Murcia, para que no quepa ninguna duda: "Las funciones a desempeñar por los miembros del cuerpo de Agentes Medioambientales, en aplicación de la legislación de protección del medio ambiente y de la naturaleza son: la custodia, protección y vigilancia de los recursos naturales de la región y de los espacios naturales protegidos; la custodia, vigilancia y defensa de los montes públicos y vías pecuarias". Otra más, "prevención y extinción de incendios forestales". Otra más, "así como la colaboración en las tareas de inspección y control de vertido de residuos a las aguas, la atmósfera y el suelo". Estamos hablando de una ley del año 98.

Luego, dice que no se ha hecho nada. Voy a volver a leer el Boletín Oficial de la Región de Murcia, que es una forma de decir que se han hecho cosas. El 31 de marzo de 2001, hace más de un año, se publica mediante el Decreto 21/2001 y se dice: "Para el cumplimiento de las funciones, el Servicio (se refiere al Servicio de Medio Ambiente) contará con la Sección de Coordinación de Agentes Medioambientales, a la que compete las funciones de coordinación, control y mando unificado del cuerpo de agentes medioambientales, la propuesta de ordenación y coordinación de los servicios a prestar por el colectivo y la propuesta de adquisición y distribución de los medios necesarios para el desarrollo de sus funciones".

Pero luego se dice que aquí no se ha tenido en cuenta para nada los agentes... ¡Menos mal, señor Dólera!

Después le ha dado su versión particular, dice que aquí se avanzó. Efectivamente, los agentes forestales tenían el grupo D, se crea el cuerpo de Agentes Medioambientales, y pasaron a tener grupo C.

Por lo tanto, las funciones se encuentran ya perfectamente definidas y creo que en el Boletín Oficial de la Región de Murcia que a mí, a este diputado, le parece un buen sitio para definir las funciones de un cuerpo, no sé si a los señores de la oposición les parecerá o no les parecerá.

Dice el señor Fernández Montoya que estaba en una norma apartada. Yo entiendo que aquí no hay leyes ni de primera ni de segunda, aquí lo que hay son leyes que se aprueban en la Asamblea y después se publican en el Boletín Oficial de la Región de Murcia. Por lo tanto, entendemos que una vez que están creada determinadas funciones...

Se habla, habla en la moción el señor Fernández Montoya de formación específica. Tengo que decir que se ha dado ya un curso de formación para los agentes medioambientales, que se realizó por parte de la Escuela en la Administración Pública, en la colaboración con la Dirección General del Medio Natural y el Servicio de Calidad Ambiental, y también con el Servicio de Vigilancia e Inspección Ambiental. Dicho curso, al que asistieron 97 agentes forestales, y que ha sido evaluado,

ya ha terminado, se impartió el año pasado y terminó a principios de este año, y ese curso, que ya le he dicho por quién ha sido impartido, podría incluso decir los profesores que lo han impartido, han sido 8 cursos diferentes los que se han impartido, y voy a leerlo: “Acción formativa, conocimiento y actuación en materia medioambiental”.

Otro curso, son ocho, “Ordenación e inventario forestal. Aprovechamientos forestales, cinegéticos y piscícolas. Tratamientos servícolas”.

Otro curso, “Restauración hidrológica forestal y defensa forestal. Métodos de control, seguimiento y prevención de riesgos laborales en obras forestales”.

Otro curso, “Educación ambiental, interpretación del patrimonio natural y el uso público.

Otro curso, “Ordenación del territorio y normativa sobre el medio natural”.

Otro curso, “Conceptos básicos de normativa en materia de calidad ambiental”.

Otro más, “Autorizaciones ambientales en el medio rural”.

Y otro curso más, con el que se han sido las 670 horas de cursos que se le han impartido a los agentes forestales, “Sistemas de vigilancia ambiental”.

Tengo que decir que todos estos cursos han sido debidamente evaluados por el profesorado que ha impartido los mismos.

Debido a las necesidades del propio servicio de los agentes forestales, con el fin de que no quedara desatendido ninguno de los servicios que tienen que prestar, se hicieron tres cursos, o sea, tres grupos distintos, y por lo tanto entendemos que están delimitadas las funciones en donde creo que deben de estar delimitadas.

Se han impartido cursos de formación por los agentes forestales, como he dicho anteriormente, por miembros de la Escuela de Administración Pública, la Dirección General del Medio Natural y los Servicios de Calidad Ambiental y de Vigilancia e Inspección Ambiental. Y, en base a todo esto, entiendo que se está trabajando en el camino adecuado.

Pero se está trabajando haciendo cosas, no se está trabajando en qué vamos hacer, no, no, los cursos es que ya se han terminado y ya han sido evaluados por esos 97 agentes forestales que participaron en el mismo.

Por lo tanto entendemos, señor Fernández Montoya, que la suya es una buena moción, una moción bien intencionada, por qué no, en la cual se plantean cuestiones que nos parecen importantes para la defensa del medio ambiente de esta región, pero que entendemos que, por un lado -ya se ha publicado en el Boletín- que los cursos de formación ya se han dado, y también se está en fase de negociación con los agentes sociales.

Por lo tanto su moción a este grupo parlamentario le parece que no es necesaria, porque se está trabajando en el camino adecuado y se están haciendo las cuestiones que son necesarias para que el cuerpo de Agentes

Medioambientales siga con las funciones ampliadas con referencia a los agentes forestales.

Señorías, los agentes forestales no desaparecerán y será un campo nuevo, será en un punto y aparte, en todo caso será un punto y seguido de los agentes forestales, que alguna de estas funciones ya la realizan y que pasarán a ser agentes medioambientales.

Repito y reitero, y termino con esto, señor presidente, no será nunca un punto y aparte, siempre será un punto y seguido, de agente forestal a agente medioambiental.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO:

Muchas gracias, señor Alvarado.
Señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

En primer lugar, pues agradecer el apoyo decidido del grupo parlamentario de Izquierda Unida, y agradecer sus aportaciones. Desde luego, cada vez me convenzo más de que cuando el grupo parlamentario Popular no quiere que sea la iniciativa de un grupo de la oposición la que predomine, pues entonces o hace una moción alternativa, hace una moción a la totalidad o dice que no hace falta porque ya se están haciendo muchas cosas.

Pues bien, señorías, señor Alvarado, precisamente cuando se lee lo que se incluyó como misiones de los agentes de medio ambiente, de los agentes forestales, de aquellos de vigilancia forestal antigua, y se incluyen en la Ley, en la Ley de 1998, en esa ley que es cajón de sastre, porque esa ley lo que hace es modificar una serie de leyes, cuando casi nadie se entera, tiene que estar uno muy encima del tema o solamente los que nos dedicamos al tema, los que nos aclaramos, pero casi nadie se entera de que en la Ley 11/98 de 28 de diciembre, de Medidas de Financiación Administrativa y de Función Pública de la Región de Murcia, pues ahí se meten de una forma un tanto rara las funciones a desempeñar por los miembros o agentes de medio ambiente.

De alguna forma se dice ahí por primera vez, “cuerpos de agentes medioambiental”, y, desde luego, nada más leer eso ya ve que esto tiene mucha molla y que se hace de una forma muy superficial, porque si nosotros decimos con los cuerpos de agentes medidas, en aplicación de la legislación de protección del medio ambiente y de la naturaleza, son la custodia, protección, vigilancia de los recursos naturales de la región, de los espacios naturales protegidos, la custodia, vigilancia y defensa de los montes, de los montes públicos y de las vías pecuarias, y la prevención, extinción de incendios forestales, la colaboración en tareas de inspección, control de vertidos, de residuos a las aguas, a la atmósfe-

ra, al suelo... Pues, claro, se evidencia, se evidencia que la cantidad de misiones que se le quiere encomendar a estos agentes medioambientales pues son enormes, y entonces se evidencia que hay que regular eso y que hay que aclararlo, y que hay que preparar a los agentes medioambientales para esa múltiple faceta, por una parte, prepararlos de forma general y al mismo tiempo prepararlos de una forma específica, de una forma que puedan ser más especialistas, porque, claro, estamos hablando de todo el abanico, de todo el amplio abanico que aglutina lo que hoy llamamos el medio ambiente.

Y cuál es la realidad. Pues la realidad es que el Gobierno regional, la consejería correspondiente, sabiendo que eso es así, pues está tratando eso de una forma dispersa. Por ejemplo, todavía no ha dicho cuándo se va a entender ya que los agentes forestales se van a llamar agentes de medio ambiente, a pesar de que lo dice la ley.

En fin, es cierto que se hayan hecho unos cursillos, pero no es esa la idea, la idea es que habrá que hacer, y de una manera más completa para los que están ahora y para los que puedan estar después, una norma básica que incluya todos esos aspectos.

Qué está ocurriendo en las negociaciones con los sindicatos. Pues se le va dando largas, y luego ya se dice que sí, que en la Función Pública el director de la Función Pública va a atender todas estas cosas. Se les dice que en una mesa de negociación; luego, la mesa de negociación no termina de fijar todas las posiciones que tiene que fijar.

Y de alguna manera se está haciendo eso, dar tiempo al tiempo, en un tema que nosotros creemos que urge, urge porque cuanto mejor funcionen esas tareas, esas misiones que se le dan a los agentes de medio ambiente, mejor irá el medio ambiente de nuestra región.

Y nos encontramos además con una cuestión muy curiosa, y es que los agentes de medio ambiente tienen unas ganas enormes de ser un cuerpo nuevo, de ser un cuerpo moderno, de ser un cuerpo muy formado, porque les ocurre, señorías, como nos pasa a todos los que profundizamos un poco en las cuestiones medioambientales, llega un momento en que te interesan, porque las ves tan claras, las ves tan necesarias, las ves tan urgentes que de verdad te interesan mucho, y muchas veces hasta te llegan a preocupar e incidir en tu forma de pensar en las cosas de la vida. Y a los agentes de medio ambiente que son en su mayoría gente joven, que ha accedido con una preparación diferente, pues tienen unas ganas enormes de encontrarse con un cuerpo diferente y por tanto de encontrar una Administración, un Gobierno regional receptivo a esas necesidades que ellos tienen, y no se han encontrado con eso, y de ahí que al grupo parlamentario Socialista, como bien indicaba también el grupo de Izquierda Unida, pues nos preocupa que no se atienda debidamente esta parcela.

Se han pedido informes, se le han dado informes,

porque, claro, en tanta misión que tienen los agentes medioambientales, pues, evidentemente, surgen 40.000 cuestiones. Por ejemplo, una cosa curiosa es si han de llevar arma o no han de llevar arma, en qué ocasiones y en qué tipo de denuncia, y hasta qué punto pueden hacerlo, en qué tipo de colaboración. Como yo decía antes, van a trabajar con la policía judicial de medio ambiente. Y todo eso, pues es un amplísimo campo que necesita pararse, detenerse, y creo que si fuéramos capaces y nos creemos de verdad que esas personas, moviéndose en los terrenos de medio ambiente, van a ser capaces de influir en toda la sociedad, para que nos preocupemos más y mejor del medio ambiente, pues, evidentemente, eso es una cosa de interés. Si no tenemos mucho interés, pues los dejamos, dejamos tiempo, dejamos que pase, y entonces, pues, incluso, si no tenemos mucho interés, ni hacemos caso de las indicaciones que nos dicen aquellos que son de vigilancia y de control de medio ambiente, llámense agentes forestales, agentes medioambientales o incluso SEPRONA, y nos quedamos tan tranquilos, porque eso, claro, a medida de eso llegue, como llegará a considerarse una forma muy seria, a medida que eso llegue y a medida que llegue a lo mejor a una fiscalía de medio ambiente, que llegará y tendrá que ponerse en la Región de Murcia, pues evidentemente todos nos pondrá un poco más en orden en ese respeto, en esa necesidad de respeto al medio ambiente que tenemos tener y que ha de cambiar nuestras cabezas, y ha de cambiar, desde luego, para mejorar la situación que hay en la Región de Murcia.

Por tanto pienso, sinceramente, que el espíritu que tiene la moción más claro no puede estar, y más razonable tampoco, en el sentido de que lo que pide, pues es una cosa muy lógica, que la Asamblea Regional inste al Consejo de Gobierno para que en el plazo de seis meses, que viene, evidentemente, esto se podría siempre discutir, previo los tramites de información, consulta y participación social necesarias, proceda a la elaboración de normas básicas, que fijen condiciones, formación específica, misiones, en el ámbito de competencia del trabajo a los agentes de medio ambiente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Señorías, no sé si se pueden decir más cosas, pero desde luego está claro que eso es una cosa necesaria, que eso es una cosa buena, es una cosa urgente.

Nada más, 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. La moción ha sido rechazada al haber obtenido 5 votos a favor y 6 en contra, ninguna abstención.

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 - 1778 - 2002 ISSN 1695-1891