



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

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

Año 2013

VIII Legislatura

Número 15

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 28 DE OCTUBRE DE 2013

ORDEN DEL DÍA

I. [Moción 204, sobre revisión de oficio de las condiciones económicas de la concesión de la autovía del Noroeste](#), formulada por don Joaquín López Pagán, del Grupo Parlamentario Socialista.

II. [Moción 207, sobre arreglo de las carreteras RM D-19, RM D-16, RM D-11 y RM D-26, en los municipios de Lorca, Águilas y Puerto Lumbreras](#), formulada por don Joaquín López Pagán, del Grupo Parlamentario Socialista.

III. [Moción 280, sobre retirada del Plan de racionalización del transporte ferroviario](#), formulada por don Joaquín López Pagán, del Grupo Parlamentario Socialista.

IV. [Moción 295, sobre rechazo a la aprobación de la Ley de Costas y presentación de denuncia ante la Unión Europea por vulneración de directivas comunitarias](#), formulada por don Francisco Abellán Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista.

SUMARIO

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

I. Moción 204, sobre revisión de oficio de las condiciones económicas de la concesión de la auto-vía del Noroeste.

El señor **López Pagán**, del G.P. Socialista, defiende la moción..... 281

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Pujante Diekmann**, del G.P. Mixto..... 282

El señor **Morales Hernández**, del G.P. Popular 283

El señor **López Pagán** fija el texto de la moción..... 285

Se somete a **votación** la Moción 204 286

II. Moción 207, sobre arreglo de las carreteras RM D-19, RM D-16, RM D-11 y RM D-26, en los municipios de Lorca, Águilas y Puerto Lumbreras.

El señor **López Pagán**, del G.P. Socialista, defiende la moción..... 286

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Pujante Diekmann**, del G.P. Mixto..... 287

El señor **López Miras**, del G.P. Popular 288

El señor **López Pagán** fija el texto de la moción..... 288

Se somete a **votación** la Moción 207 289

III. Moción 280, sobre retirada del Plan de racionalización del transporte ferroviario.

El señor **López Pagán**, del G.P. Socialista, retira la moción..... 289

IV. Moción 295, sobre rechazo a la aprobación de la Ley de Costas y presentación de denuncia ante la Unión Europea por vulneración de directivas comunitarias.

El señor **Abellán Martínez**, del G.P. Socialista, defiende la moción 290

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Pujante Diekmann**, del G.P. Mixto..... 290

El señor **Luengo Gallego**, del G.P. Popular 291

El señor **Abellán Martínez** fija el texto de la moción 292

Se somete a **votación** la Moción 295 292

El señor **Luengo Gallego** explica el voto de su grupo 293

Se levanta la sesión a las 11 horas y 50 minutos

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Buenos días, señores.

Vamos a dar comienzo a la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua, con el siguiente orden del día: en el punto primero, aprobación del acta de la sesión anterior. Si alguien tiene algo que decir, puede apuntarlo en este momento. Entiendo que no hay ninguna modificación ni apreciación negativa al acta entregada a todos los señores diputados.

¿Tengo que decir primero lo de la sustitución de la vicepresidenta o no hace falta? Exacto, ejercerá las funciones sin ningún problema la señora Guijarro, sentada a mi derecha.

Punto número dos: debate y votación de la [Moción sobre revisión de oficio de las condiciones económicas de la concesión de la autovía del Noroeste](#), formulada por don Joaquín López Pagán, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Bien, la política seguida por el Gobierno regional en los últimos tiempos respecto de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, en definitiva la política del Gobierno, dirigida en principio a la inversión en infraestructuras, viene en los últimos años sufriendo recortes continuos, recortes de gran importancia que hacen que hoy esta consejería, si no fuera por los recursos externos a la Comunidad Autónoma que hoy recibe, no tendría prácticamente un nivel de inversión medianamente decente.

Hemos dicho en esta Cámara en reiteradas ocasiones que la necesidad incluso en tiempos de crisis de apostar por una política de infraestructuras y de inversión en el ámbito de las infraestructuras públicas, en el ámbito de las carreteras, en el ámbito de la conservación no solamente genera o puede generar empleo y riqueza y permitiría una reactivación económica que no tenemos, sino que además es evidente que tiene y reporta beneficios importantes a los ciudadanos y ciudadanas de esta región en el ámbito de la seguridad, en el ámbito de la movilidad, en el ámbito del transporte.

En ese sentido, la moción que hoy debatimos habla en concreto de la posible revisión de las condiciones de la autovía del Noroeste, una infraestructura que tradicionalmente ha sido considerada en su fondo y en su construcción como beneficiosa, en definitiva una autovía que sin duda ha generado beneficio a la zona del Noroeste y Río Mula y ha conectado la región con esos municipios de forma entendemos que razonablemente y aceptablemente.

Pero es cierto que ya en su momento en el ámbito del debate sobre aquella infraestructura, sobre la construcción, la forma fundamentalmente en la que se llevó a cabo la misma, esa fórmula de peaje en sombra, ya hubo sombras sobre la forma sobre todo en la financiación, el porqué en aquel momento optamos por una financiación que podríamos decir que es una financiación en plazos, aplazada, y que, como digo, desde el principio desde el Grupo Parlamentario Socialista discutimos porque entendimos y entendemos al día de hoy que sigue siendo una infraestructura que pagamos más cara y que creemos que fue el error del Gobierno entonces establecer este sistema: en aquellos momentos, adjudicaciones por importes distintos, se modificó el contrato sobre la marcha añadiendo el mantenimiento y conservación, se habló entonces de 35.000 millones de las antiguas pesetas, luego se habló de importes de 50.000 millones que nunca se explicó suficientemente por qué, un coste material reconocido, un coste material de la obra de 16.000 millones, y por tanto existían y existen dudas suficientes sobre la bondad de aquel sistema y, por tanto, la utilización del mismo para evitar lo que entonces se establecía como argumento, el engrosar un déficit o una deuda cada año menor que si se hubiera optado por la fórmula tradicional de pago de la infraestructura. Sin duda, entonces mante-

níamos y hoy mantenemos que un préstamo en un banco nos hubiera salido más barato.

En todo caso, señorías, la moción, una vez que han pasado ya varios años, tiene un objetivo distinto dentro de esta crítica constructiva, y es que hoy, como decía, sufrimos grandes recortes en ese ámbito, pero los más graves son los que sufrimos en otros ámbitos: una población como la de la Región de Murcia, con un alto porcentaje de personas en exclusión social, bienestar social y servicios públicos claramente afectados por estos recortes, y la moción supone una alternativa que planteamos y que entendemos que esta Asamblea podría plantear al Gobierno de la región en el sentido de revisar las condiciones de la autovía del Noroeste, que nos cuesta aproximadamente 12 millones cada año, 12 millones de euros cada año, para intentar establecer hoy, a día de hoy, cuál es el coste efectivo de la misma, cuál es el gasto que se está realizando respecto de mantenimiento y conservación, y entendemos que esos estudios deberían darnos los elementos suficientes para esa revisión, minoración del canon en definitiva; estudiar por parte del Gobierno regional de destinar, si calculamos, si revisamos esta autovía y sus gastos, esos fondos públicos que pudieran ser sobrantes a otras cuestiones que al día de hoy nos parecen más importantes, que al día de hoy nos parecen más urgentes. En este sentido, la Ley 4/1997 es la normativa que nos ampara en este sentido, y concretamente el artículo 15 de la Ley 4/1997, que nos permitiría hacer esta revisión de oficio, que, insisto, debería ir antecedida o antedicha de un estudio por parte del Gobierno regional, un estudio que desde luego sí pediríamos que fuera lo más claro y público posible, sobre la situación, condiciones y lo que se está abonando en definitiva cada año en la autovía, como digo, para que podamos seguir utilizándola, se pueda producir un reequilibrio del contrato.

Es evidente que en esta región tenemos ejemplos en donde se han tomado decisiones en virtud del interés social general aparentemente con otras infraestructuras que han sido hoy rescindidas en sus contratos, como en el caso del aeropuerto de Corvera, porque la Comunidad Autónoma ha entendido que hay que defender el interés de los ciudadanos impidiéndole a la concesionaria por derecho que siga adelante con su derecho.

Bien, pues tomemos decisiones, hagamos los estudios pertinentes y optemos por revisar las condiciones con el fin de comprobar si podemos adaptar, como digo, lo que entendimos entonces fue un error de la forma en que se adjudicó dicha autovía, a una situación de crisis, una situación social de emergencia en la que liberar fondos públicos si es posible para las personas que más lo están necesitando, sin duda creo que haríamos un buen servicio a la sociedad, y este es el sentido de la moción que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López.

Por el grupo de Izquierda Unida-Verdes, tiene la palabra el señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señor presidente.

Voy a ser muy breve y muy conciso.

Voy a apoyar la moción que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, los argumentos que se han esgrimido son lo suficientemente importantes y de peso como para que se inste al Gobierno de la Región de Murcia a que intente de alguna forma revisar las condiciones del contrato de explotación de la autovía del Noroeste.

Efectivamente, como se ha señalado, son 12 millones de euros cada año aproximadamente el coste del canon, y por tanto una rebaja significativa, sustancial, del mismo podría ser muy positiva,

sobre todo en el contexto actual de crisis.

Hay que ver, lógicamente, el contrato de concesión, ver sus características. Quizá ahí la clave esté en la posible negociación que el Gobierno de la Región de Murcia pueda realizar con la empresa concesionaria, Aunorsa, y si existe alguna posibilidad en definitiva de rebajarlo en un proceso de negociación sería lo idóneo, y en ese sentido hay muchos elementos que se podrían instrumentar, e incluso la ampliación de la concesión, de los años de concesión, con el fin de que se pudiera rebajar el coste.

No conozco las características del contrato, yo creo que eso es fundamental para poder entablar una negociación, y toda vez que no implicaría el pago (porque es un préstamo) de intereses, una ampliación por ejemplo de los años de concesión cuando menos mientras estemos en una situación actual de crisis podría suponer un alivio financiero significativo ahora y no supondría tampoco un perjuicio para la propia empresa, y en ese sentido yo creo que la clave está en las condiciones del contrato, y en definitiva que la Comunidad Autónoma mueva ficha, y en ese sentido, como la parte resolutive es lo suficientemente abierta, yo creo que sería positivo y, por tanto, la voy a apoyar.

Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Por el Grupo Popular, el señor Morales tiene la palabra.

SR. MORALES HERNÁNDEZ:

Sí, señor presidente, gracias y buenos días.

Vamos a ver, esta moción tiene dos puntos: en el primer punto se hace referencia a que la Comunidad Autónoma revise de oficio la concesión, el contrato de concesión, al amparo del artículo 15 de la Ley 4/97 de la Región de Murcia, y luego un segundo punto que habla de que se minore o se suprima incluso el canon que la Comunidad Autónoma está pagando a la concesionaria.

En primer lugar, tenemos que decir que entendemos que la referencia que se hace al artículo 15 de la Ley 4/97 es errónea, entendemos que es errónea porque, a la vista de la moción y a la vista incluso de lo que ha manifestado el portavoz del Partido Socialista, lo que realmente se está pretendiendo es que se revisen las condiciones económicas del contrato de cara al mantenimiento del equilibrio económico de la concesión, eso es lo que entendemos que realmente es lo que se quiere.

Sin embargo, el artículo 15 de la Ley 4/97 se está refiriendo a los modos de extinción de la concesión. Entonces entendemos por eso que no está bien citado el artículo en esta moción, porque la revisión de oficio a la que se refiere el artículo 15 de la Ley 4/97 se está refiriendo a un modo de extinguir la concesión. Es decir, si hiciéramos caso a la letra de esa petición del Partido Socialista, le estaríamos pidiendo a la Comunidad Autónoma que destruyera el contrato de concesión de la obra pública de la autovía del Noroeste, que creo que no es lo que se quiere pedir en realidad, pero es que además si eso fuera lo que realmente se quiere pedir en realidad no podríamos estar de acuerdo porque esa revisión de oficio, como bien sabe el señor López, requeriría una nulidad de pleno derecho del acto de la concesión, del contrato de concesión, con base en el artículo 62 de la Ley de Procedimiento Administrativo, o una anulabilidad de la concesión con base en el artículo 63. Es decir, tendríamos que ir a decir: oiga, el contrato de concesión que se otorgó en su momento es nulo de pleno derecho o anulable. ¿Qué comportaría esa situación? Pues comportaría incluso que la Comunidad Autónoma tendría incluso que indemnizar a la concesionaria por anular ese contrato.

Es decir, por eso digo que no entendemos que la voluntad del proponente de la moción sea esa, y que más bien esa mención, esa referencia al artículo 15 de la Ley 4/97 entendemos que pueda ser

debido a un error el que se haya hecho esa mención, porque, como digo, el artículo 15 se refiere a revisión de oficio, que es un modo de extinguir el contrato, cuando realmente lo que nosotros pensamos que es la voluntad del Partido Socialista no es que se anule el contrato, no es que se destruya ese contrato sino que se revisen las condiciones económicas de cara al mantenimiento del equilibrio de las condiciones económicas.

Y en segundo lugar, pedía el Partido Socialista en su moción que se redujera o se suprimiera el canon. Evidentemente, para la supresión del canon tendríamos que ir al rescate de la concesión para suprimir totalmente el canon que paga la Comunidad Autónoma, y la verdad es que en estos momentos es imposible para la Comunidad Autónoma rescatar la concesión, pagar a la concesionaria todas aquellas cantidades que tiene derecho a que se le reembolsen, que en estos momentos se les están reembolsando vía canon, tendría que pagarles de una sola vez todas esas cantidades que ahora mismo resultan imposibles. Por lo tanto, la supresión del canon es algo que no se puede aceptar.

La reducción del canon. Señorías, el canon viene previsto, como ustedes saben, en el contrato inicial, en el contrato inicial se establece qué cantidades tiene que pagar a lo largo del período de la concesión la Comunidad Autónoma. En estos momentos, la cantidad que se lleva abonada del coste de la obra es un 50 %, es decir, la obra costó 100 millones de euros, en este momento se han pagado de coste de obra 50 millones de euros. Entonces la reducción del canon la única posibilidad que habría sería que de esos 50 millones de euros que quedan aún por pagar del coste de la obra, más la parte de amortización de activos, más el beneficio empresarial, es que la Comunidad Autónoma ahora en este momento pagara por ejemplo parte de esos 50 millones que quedan por pagar del coste de la obra, con lo cual podríamos ir a una reducción del canon, pero evidentemente tampoco en estos momentos se dan las circunstancias adecuadas de cara a la Hacienda regional para poder hacer un desembolso de esas cantidades que podría conducirnos a una rebaja del canon.

Señorías, decirles además que todos los años la Comunidad Autónoma hace una auditoría del contrato y estudia todos los años las condiciones económicas del contrato de cara precisamente a que se mantenga el equilibrio económico en este contrato. Además estas auditorías son públicas, pueden ustedes tener acceso a ellas cuando quieran, se lo solicitan a la Dirección General de Carreteras. Y decirles que en este momento, señorías, el beneficio económico de la empresa, el beneficio empresarial de la empresa está en torno al 2 %. Por lo tanto, consideramos que no es una cantidad tan, digamos, grande como para poder tener la posibilidad de que la Administración hiciera una reducción del canon, puesto que un beneficio empresarial de un 2 % es algo que está en los límites normales de lo que se puede entender como beneficios empresariales.

Por lo tanto, señorías, es imposible ahora mismo la reducción del canon, salvo que la Comunidad Autónoma pagara de los 50 millones que...

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Señor Morales, vaya terminando, por favor.

SR. MORALES HERNÁNDEZ:

Sí, sí, termino ya.

... de los 50 millones que quedan por pagar del coste de la obra, pues pagara ahora mismo una gran cantidad de esos 50 millones, con lo cual sí se podría reducir el canon; de otra manera, supuesto que las condiciones económicas ahora mismo están equilibradas, pues tampoco cabe esa reducción del canon.

Y decirles ya para terminar, señor presidente, que de las condiciones económicas previstas en el contrato se puede entender que la Comunidad Autónoma lo hizo tan bien, o sea, no estamos de acuer-

do con la afirmación que ha hecho el Partido Socialista de que en su momento fue un error, no fue un error, se hizo un buen contrato, se establecieron unas buenas condiciones, y fíjese además si esas condiciones son buenas que le puedo decir que a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia le sale gratis el uso de la autovía por parte de los usuarios los tres últimos meses del año, los tres últimos meses del año la Comunidad Autónoma no paga nada por el uso de la autovía. ¿Por qué? Porque se estableció un límite máximo...

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Morales.

SR. MORALES HERNÁNDEZ:

... que ya se cubre en el tercer trimestre.
Lo siento, señor presidente, ya he terminado.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Está usted perdonado, pero no tengo más remedio que cortarle porque se ha excedido en su intervención.

Vamos a proceder a la votación... ¡Ah!, el señor López, del Partido Socialista, tiene un turno de tres minutos.

Tiene la palabra usted.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente, por su generosidad.

Bien, señor Morales, la verdad es que le ha cortado la explicación, que era interesante, quiero decir, esta explicación que usted nos daba. Vamos a ver, la moción tiene sin duda un fondo y un contenido y un objetivo, y es, efectivamente, que se revise, que se pueda estudiar. Yo creeré todas y cada una de las palabras que por supuesto usted me ha dicho, y desde luego solicitaré la información sobre el tema de las auditorías.

El establecer el precepto del artículo 15 como ámbito dentro de la moción nos parecía que era desde el punto de vista legal uno de los preceptos al que nos podíamos acoger para poder revisar las condiciones, lógicamente no para extinguirlas sino para establecer un proceso de negociación. Por tanto, el inicio de un procedimiento de revisión de la concesión puede o podría, en el caso de que el Gobierno lo hiciera (que supongo que no lo hará), establecer nuevas condiciones e incluso que no terminara, lo que no es intención de nadie, extinguir el contrato, como decimos también en el texto de la moción en definitiva cuando hablamos de minorar o reducir o suprimir el canon sin que eso determine la ruptura de las reglas del contrato, es decir, no es efectivamente la intención. La intención y los argumentos son los que le di: en primer lugar, el gran recorte que sufrimos en otros ámbitos en la región, que son seguramente más necesarios que abonar de una forma puntual 12 millones de euros anuales de la autovía, no decimos que no haya un derecho legítimo por parte de la concesionaria a recibirlo, en ningún caso. Más allá de la crítica al hecho mismo de cómo se contrató, la idea es si el Gobierno puede o debe estudiar, que es lo que creemos nosotros, cómo se compone ese canon, cuáles son las cantidades y si existe o no existe la posibilidad de llegar a una reducción del mismo tratando de no perjudicar en exceso a la empresa, pero antes que la empresa los ciudadanos, y por tanto si existe posibilidad estudiémosla. ¿Parece que no es así? Bien, pues esa es la decisión que

se tomará, pero ese es el objetivo, creemos que es razonable, seguiremos insistiendo en ello con los datos y con esos números que hoy por hoy al día de hoy, agradeciendo sus explicaciones, no tenemos.

Nada más, señor presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López.

Ahora sí, ahora vamos a proceder a votar el texto de la moción. Votos a favor, tres. Votos en contra, nueve. No hay abstenciones. Queda rechazada la moción en su consecuencia.

Hay un turno para explicación del voto. Si algún grupo quiere hacer uso de él, está en su derecho. Entiendo que nadie quiere explicar, ha quedado todo suficientemente expresado.

Por lo consiguiente, vamos a pasar al tercer punto del orden del día, que es debate y votación de la [Moción sobre arreglo de las carreteras D-19, D-16, D-11 y D-26 Región de Murcia](#), formulada por don Joaquín López Pagán, del Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Pido disculpas si en alguna de las carreteras identifiqué mal la letra, pero trataré ahora de ir a las que, efectivamente, creo que son o deben ser objeto de arreglo.

Señorías, como conocen perfectamente, las precipitaciones que cayeron en la zona del Guadalentín el 28 de septiembre del pasado año afectaron de forma grave a personas, a viviendas, en fin, fue una desgracia que todos lamentamos al día de hoy y también afectó a infraestructuras de carreteras de la zona de Lorca, de Águilas o Puerto Lumbreras, algunas de las que se detallan en la moción.

Ha pasado un año desde que se produjeron estas precipitaciones terribles, y seguimos, o al menos eso creemos en este momento, sin que existan soluciones a, en este caso, la reparación de las infraestructuras que se vieron afectadas.

En concreto, son cinco las carreteras que señalamos en la moción. Haré un breve repaso por ellas con el fin de establecer lo que conocemos en este momento, y desde luego un año después nos parece necesario que no se nos siga hablando de promesas y de proyectos, sino que, siendo estas reparaciones y estas construcciones producto de una desgracia, creemos que la reacción del Gobierno no está siendo suficientemente ágil.

En concreto, comenzaré por la RM D-11, que es una carretera que une Lorca con La Estación de Puerto Lumbreras, La Estación del Esparragal y el núcleo poblacional del Esparragal, de 11 kilómetros. Es una vía que tiene un tráfico intenso, que sin duda requiere de esas obras. El proyecto que entendemos que se ha realizado y que hemos podido tener acceso es un proyecto insuficiente. Esta carretera, además de la reparación precisa por razón de las precipitaciones, requeriría la ampliación del ancho de la misma, porque es una carretera insuficiente en ese sentido, como digo, con mucha intensidad de tráfico, y que ha sido sometida, por lo que conocemos y no ha terminado, a la limpieza de taludes, que comenzó hace quince días, y la construcción de muros de hormigón, así como algunos otros parches que se han ido manteniendo un año después para que pudieran transitar los vehículos, como decimos, claramente afectados por aquellas precipitaciones. Insisto, hace quince días que comenzaron los trabajos y hace un año ya de las riadas.

La RM D-26, la carretera que une La Estación de Puerto Lumbreras y la carretera RM-620, la carretera que une Lorca con Pulpí, es una carretera que al día de hoy entendemos que no se ha procedido a su reparación, no hay en este momento nada, ningún trabajo. Una carretera, de la que habla-

mos, que estaba en buen estado, con una obra de infraestructura que realizó el Gobierno regional, por la que nos felicitamos todos en su momento porque era una carretera desde luego transitada en verano sobre todo por las personas que desde Lorca, Puerto Lumbreras, incluso desde Vélez Rubio, la transitan para ir a Águilas en el período estival, y por tanto tiene mucho tráfico. Esa es precisamente la carretera en la que se vieron arrastradas algunas de las víctimas en aquellos días.

No hablamos además de un tramo excesivamente grande, hablamos de un kilómetro desde la salida del canal hasta la rambla de Biznaga, y por tanto al día de hoy, como digo, seguimos sin saber, que tenga constancia este diputado, la realización de trabajos en ese sentido. Además, sería bueno, señorías, que aprovecháramos el viaje de las infraestructuras que podemos reconstruir ahora para no cometer errores respecto de la construcción de las mismas. Ya se ha puesto en cuestión por profesionales en la materia la necesidad de estudiar adecuadamente los cauces naturales de ríos y aguas en general respecto de los trazados de las carreteras, que en estos casos además se vieron afectadas precisamente por esto, invadieron cauces, esas precipitaciones eran imprevisibles, pero la prueba por desgracia es que se produjo así.

La RM D-16, entre La Estación de El Esparragal y Puerto Lumbreras, creemos que al día de hoy, sin que tenga unos daños importantes, sí se han producido los trabajos suficientes, aunque hay al menos un kilómetro de esa carretera que sigue preciso de la limpieza de arcones y que de una forma reiterada se producen peticiones en el Ayuntamiento de Puerto Lumbreras por parte de los grupos de la oposición, el propio grupo parlamentario Socialista, en una carretera que también tiene cierta intensidad y que también podríamos aprovechar el viaje de unas obras que no sabemos cuándo van a comenzar para intentar, digamos, minorar esos daños y esos desperfectos.

Bien, señorías, por último la RM-11, la autovía de Águilas, la vía rápida, también en este momento desconocemos si ha habido o no hay trabajo sobre ella, sobre la reparación, y por tanto querríamos saber y querríamos instar al Gobierno a que procediera a su reparación.

Por último, la RM D-19, es una carretera de tercer nivel que une Puerto Lumbreras con la RM-620 en un punto distinto al que antes mencionábamos. No es una carretera con excesivo tráfico, pero es una carretera abandonada y que, por tanto, también requeriría de esa atención tras esos desperfectos.

En definitiva, señorías, dos cuestiones fundamentales: una que se acometan, a la mayor brevedad y con la mayor urgencia posible, las obras que no se han puesto en marcha, sí que hay algunas en marcha, no cabe duda, y desde luego sí que también pedir que las mismas se hagan con los estudios necesarios para evitar que esos trazados no vuelvan a tener esos problemas que la desgracia y esas precipitaciones nos trajeron aquellos días al Guadalentín.

Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López.

Tiene la palabra el señor Pujante por su grupo.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, y seguro que el presidente me va a agradecer enormemente la brevedad de mi intervención y el resto de sus señorías.

Voy a apoyar la iniciativa. Es una iniciativa de sentido común, absolutamente necesaria, indispensable, y algo que tiene que acometer de manera inmediata el Gobierno regional, y es el arreglo de las carreteras que son de su propia competencia. En consecuencia, nada más que decir; simplemente voy a apoyar la iniciativa porque es de sentido común.

Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Pujante.

Por el Grupo Popular, el señor López Miras tiene la palabra.

SR. LÓPEZ MIRAS:

Muchas gracias, señor presidente.

Voy a intentar ser casi tan breve como el señor Pujante, no sé si lo conseguiré.

Buenos días, señorías.

La moción que hoy presenta el Grupo Socialista es una buena moción, además es una moción positiva, es una moción a la que nadie se puede negar, y más si se es lorquino como yo. Además, ha hablado de carreteras importantes, sobre todo para el desarrollo económico, comercial, empresarial y social de la zona, carreteras que todos los que somos de la zona las recorremos. Hemos hablado del camino viejo del Puerto, del que une la pedanía de La Estación de Puerto Lumbreras con el propio Puerto Lumbreras, o la que va desde la pedanía de La Estación hasta Pulpí. Como digo, son carreteras importantes, carreteras que se deben de reparar para el desarrollo de la comarca, pero igual que decíamos que era importante y que es necesario, también debemos de saber que hay un plan de renovación vial que se puso en marcha por parte del Gobierno regional y por parte de la Consejería de Obras Públicas. Como digo, un plan de renovación vial, precisamente para, en primer lugar, Lorca y comarca, para las zonas y las carreteras afectadas por los terremotos, y que luego, como sabemos, en Lorca y en Puerto Lumbreras llovió sobre mojado, nunca mejor dicho, y a esos daños por el terremoto se sumaron los de las riadas.

Un plan de renovación vial que va hasta 2016 su planificación, y que cuenta con 48 millones de euros y unos 138 kilómetros de carreteras. Y precisamente las carreteras que están en la moción presentada por el Grupo Socialista son las que forman parte de este plan, hasta tal punto que la carretera D-11, que es la del Camino Viejo del Puerto, está en ejecución, con un plazo de ejecución de seis meses y un presupuesto de 577.000 euros; que la D-26 está adjudicada, también con un plazo de ejecución de ocho meses y un presupuesto de 524.625 euros, que la D-16 está licitada y a punto de adjudicarse, en principio tiene un presupuesto de 879.000 euros y se prevé un plazo de ejecución de unos seis meses, y que la D-19 ha manifestado el Gobierno regional, la Consejería de Obras Públicas, que iba a introducirla, a planificarla en lo que corresponde a 2014 en este plan de renovación vial.

Por lo tanto, creyendo que la iniciativa es positiva, entendemos que lo que pide la moción ya se está haciendo en este momento, y que por lo tanto no cabe otro voto que el de rechazarla, votar en contra, aun manifestando que la moción, como digo, es positiva, pero ya se está haciendo.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor López Miras.

Señor López, tiene usted la posibilidad de intervenir.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Pues la verdad que expresar mi decepción por el posicionamiento del Grupo Parlamentario Popu-

lar, porque si bien es cierto que se congratula de la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en fin, no apoyar esta iniciativa no me parece razonable, fundamentalmente porque los proyectos no son realidades, y por tanto llevamos un año desde que se produjeron, en el caso de las riadas, efectivamente también el terremoto, desgraciado terremoto de Lorca, que hace más tiempo, y por tanto yo creo que nadie podemos estar conforme, más allá de que yo reconozca, y lo he reconocido, que se hagan esfuerzos por parte del Gobierno, que no se acometan con la suficiente agilidad, y ya ha pasado mucho tiempo para esto. Por lo tanto, no lo entiendo, no entiendo la negativa del Partido Popular a apoyar una moción, que en todo caso en lo que se esté haciendo pues bienvenido sea, y en lo que no, seguiremos instando al Gobierno a que lo haga, porque algunas de esas carreteras, efectivamente, se establecen en previsiones para el año 2014.

Entonces, insisto, no entiendo este posicionamiento, es otra oportunidad que perdemos para intentar impulsar al Gobierno a que haga las cosas un poquito más rápido y construir entre todos. A veces, solamente el hecho de ponerse en contra del adversario político es un poco triste.

En fin, señorías, allá ustedes con su responsabilidad.

Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

Vamos a proceder a la votación. Votos a favor, tres. Votos en contra, nueve. No hay abstenciones. Queda, por tanto, rechazada la moción.

Pasamos al siguiente punto del orden del día, del que dará cuenta la vicepresidenta en funciones en esta Mesa.

¡Ah, bueno! Tiene la posibilidad de explicación de voto el representante del Partido Socialista....

Perdón, sí, que el señor López tiene la palabra.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Sí, señor presidente, quería manifestar que, dado el tiempo transcurrido y ante los acontecimientos que hemos ido comprobando, y comprobando además que este plan de racionalización todavía no tiene una delimitación concreta, no se ha concretado expresamente, procedemos a la retirada en este acto de la moción, a resultados de esos resultados, y por tanto en ese sentido seguiremos pendientes y en todo caso instando al debate en el momento que entendamos procedente.

Muchas gracias, presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López.

Por parte de la Presidencia no hay inconveniente en aceptar esta retirada, y por consiguiente se retira la moción del Partido Socialista que pide instar al Gobierno de España a retirar el denominado Plan de Racionalización del Transporte Ferroviario.

Siguiente punto del orden del día: debate y votación de la [Moción sobre rechazo a la entrada en vigor de la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral, y de modificación de la Ley de Costas y presentación de denuncia ante la Comisión Europea por vulneración de directivas comunitarias](#), todo ello formulado por don Francisco Abellán Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, el cual tiene la palabra.

SR. ABELLÁN MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Brevemente, porque cuando mi grupo parlamentario presentó la moción tenía una cierta explicación y tenía virtualidad de presente, ya que se estaba debatiendo en el Congreso de los Diputados precisamente la última votación para ver si se aprobaba la Ley 2/2013, de 29 de mayo, sobre protección y uso sostenible del litoral, y la modificación de la Ley de Costas.

Presentada, como digo, el 9 de mayo, se debate en octubre, prácticamente cuando ya incluso el Grupo Parlamentario Socialista presentó en su día el recurso de inconstitucionalidad sobre la referida ley. Por eso, simplemente voy a justificar los motivos que nos llevaron a presentar la moción, que no eran otros que nuestra oposición total a cómo se hacía esa reforma. Una oposición porque se pretendía una modificación parcial y profunda de la Ley 22/1988, vigente hasta ese momento, y sobre todo porque como consecuencia de esa reforma se pretendía establecer un nuevo régimen de prórrogas extraordinarias sobre concesiones que ya estaban a punto de vencer.

De hecho, la Ley de 1988, hasta el 2013, una de las cosas en las que más incidió fue precisamente en deslindar, en delimitar el espacio que había sido ocupado, de uso público, y que debía volver a ser utilizado como tal.

En ese momento se habló por parte de nuestro grupo de que en lugar de proteger la costa, lo que se estaba haciendo era una explotación de la misma, lo que motivó que se presentara ese recurso de inconstitucionalidad por infracción de varios artículos, entre ellos el 132, el artículo 45, el artículo 9.3 y el artículo 14 de la Constitución.

En definitiva, carece el debate en este momento, pero no obstante nosotros hemos decidido mantener en vigor esta moción para que sea debatida, y sobre todo para ver si el Grupo Parlamentario Popular se convence, apoya la moción y la sacamos adelante. Dicho sea de paso que sabemos de sobra que no va a ser así, que tendrá que ser, vamos, yo estoy convencido de que no va a ser así, y esperemos al resultado del Tribunal Constitucional para que decida sobre la legalidad o no de esta ley.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Abellán.

Por el Grupo Mixto, Izquierda Unida-Verdes, tiene la palabra el señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchísimas gracias, señor presidente.

Nada que añadir a la argumentación que ha dado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, sobre una iniciativa en la que se hace una referencia expresa a la vulneración de directivas comunitarias y, bueno, naturalmente la intención de la propuesta es política y en consecuencia la retirada, más allá de que efectivamente haya interpuesto un recurso de inconstitucionalidad, que en caso de no materializarse esta iniciativa, como es previsible, pues seguirá su curso dicho recurso.

En cualquier caso, yo quiero dar testimonio de nuestra posición frente a lo que es un auténtico despropósito, la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y la modificación de la Ley de Costas, pues voy a apoyar la iniciativa.

Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Pujante.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Luengo.

SR. LUENGO GALLEGO:

Buenos días.

Gracias, señor presidente.

Bueno, para no demorar mucho esas expectativas, que veía un poco bajas, empezaré mi intervención mostrando el rechazo de mi grupo a esta moción que hoy debatimos aquí sobre la entrada en vigor de la Ley de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de modificación de la Ley de Costas, por lo que evidentemente el Consejo de Gobierno no va a presentar ninguna denuncia ante la Comisión Europea, por lo menos a instancias de esta Asamblea Regional.

Una vez aclarada nuestra posición con respecto a su moción, le voy a decir por qué el Grupo Parlamentario Popular está a favor de esta nueva Ley de Costas. Son muchos los motivos y simplemente le voy a hablar de algunos que considero muy importantes. En primer lugar, porque da respuesta a demandas históricas del litoral murciano, y en segundo, por la tolerancia cero de la ley frente a las agresiones de la costa.

La esencia de la reforma es hacer compatible el desarrollo económico de nuestras costas con la protección del litoral. Esta reforma puede beneficiar, por ejemplo, a los núcleos de La Chapineta y El Portús, que hasta ahora no habían podido mejorar sus infraestructuras y servicios urbanísticos; los enclaves catalogados como bienes de interés cultural reciben un tratamiento diferenciado que prevalece sobre la Ley de Costas; por ejemplo, el embarcadero de El Hornillo, en Águilas. También nos parece positivo que los terrenos que sean inundados artificialmente y controladamente como consecuencia de obras o instalaciones realizadas al efecto no formarán parte del dominio público marítimo-terrestre, como es el caso de las salinas de San Pedro del Pinatar y las de Marchamalo en La Manga del Mar Menor. A este respecto también hay que resaltar que sí seguirán siendo dominio público marítimo-terrestre los terrenos invadidos por el mar a causa de la intervención humana, siempre que resulten navegables; otro ejemplo de este caso sería la dársena interior del Puerto de Cabo de Palos.

Otro de los aspectos positivos y que mejorarán el aspecto, y por lo tanto la calidad, de nuestro litoral, será la posibilidad de que se puedan realizar obras de reparación, mejora, consolidación y modernización, siempre que no impliquen un aumento de volumen, altura ni superficie, de las construcciones existentes en las edificaciones destinadas a residencia situadas en servidumbre de protección y anteriores a la Ley de 1988. Esto afecta a cientos de propietarios que podrán renovar sus viviendas.

Y con respecto a la tolerancia cero de la ley frente a las agresiones a la costa, hay que resaltar un novedoso mecanismo de tutela por parte de la Administración del Estado, que puede suspender, a través del delegado del Gobierno, aquellos actos y acuerdos de las entidades locales que afecten a la integridad del dominio público o de la servidumbre de protección.

Otro aspecto destacable y muy demandado es el de la seguridad jurídica con la que se dota a los propietarios. Con esta ley nunca se volverá a dar el caso de que un ciudadano haya comprado una vivienda en la costa y descubra después que esta no le pertenece porque es dominio público marítimo-terrestre. Ahora se evitará esta situación obligando a inscribir los bienes del dominio público en el Registro de la Propiedad.

Son claves estas las que nos hacen estar muy de acuerdo con esta ley y lo único que lamentamos nosotros de esta ley es que no hubiese llegado antes.

Nada más y muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Luengo.
El señor Abellán tiene la palabra.

SR. ABELLÁN MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Evidentemente, la vida tiene que ser así; si el monocolor existiera, todo sería negro. Por tanto, yo comprendo que la posición política sea diferente, pero la posición de nuestro grupo es y sigue siendo la que hemos manifestado.

Yo al señor Luengo le tengo que decir dos cosas. En política la experiencia del día a día nos dice que el que siembra vientos acaba recogiendo tempestades, siempre. Y hechos recientes, muy recientes, están demostrando que hay que ser muy comedido en la acción política para no ver a corto plazo que lo que hoy hagas mañana no puede venir en contra tuya. Y yo creo que esto es una de las cosas que el Partido Popular ha hecho que algún día valorará negativamente, y voy a decir tres cosas.

Nosotros consideramos que la ley que aprobó el Partido Popular, primero, rebaja y reduce muchísimo el nivel de protección que ya existía en nuestra costa, y precisamente la Región de Murcia y la costa valenciana son ejemplos claros en todo el territorio nacional de cómo no se deben hacer las cosas para preservar y proteger nuestro litoral.

En segundo lugar, esta ley es un claro ejemplo de degradación y de deterioro del ecosistema. Es verdad que hay cosas positivas, como las que usted acaba de decir, pero es que esas ya estaban casi recogidas en la Ley de 1988, a falta de una pequeña reforma.

Y lo más importante, no se garantiza la integridad del dominio público y, ¿por qué si la Ley del 88 hacía concesiones de 30 años para que personas que ya estaban..., si en ese momento la ley ya permitía 30 años de concesión para que esas construcciones ilegales, esas construcciones que estaban invadiendo el espacio y el dominio público marítimo, por qué razones que no justifica la ley, que no argumenta ni dice, se amplían a 75 años? Es decir, 45 años más con una ilegalidad significa darle bendición a una situación que no ha sido corregida ni subsanada. Lo que ya empezó mal y viciado porque estaba ocupando el espacio de uso público, sigue viciando ese mismo espacio durante 45 años más. Y eso es precisamente lo que más criticamos como grupo de esta ley, porque lejos de eso, hubiese sido mucho mejor, acotado el deslinde y terminado, rectificar, llevar hasta las últimas consecuencias las demoliciones que se debieran hacer, las expropiaciones que se debieran hacer, y al final recuperar parte de ese espacio, que algún día nos quejaremos de no haberlo hecho antes.

Nada más, señor presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Abellán.
Vamos a proceder a la votación.

Votos a favor, tres. Votos en contra, nueve. No hay abstenciones. Por tanto, queda rechazada la moción.

¿Desea usted explicar el voto, señor Luengo?

Por supuesto que sí, puede hacerlo en este momento.

Bueno, se puede dar por explicado.

¿Y el señor Pujante, desea explicar?

Tiene la palabra el señor Luengo.

SR. LUENGO GALLEGO:

Nosotros rechazamos esta moción que plantea el Partido Socialista porque no estamos de acuerdo ni en el fondo ni en la forma ni en la argumentación que ha dado el Partido Socialista.

Esta ley no reduce la superficie protegida, no se podrá construir allí donde hasta ahora estaba prohibido, y 26.000 murcianos conservarán su vivienda, y con esta ley se impide la destrucción de más de 6.000 empleos directos e indirectos.

Gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Luengo.

No hay más asuntos que tratar en el orden del día y, por consiguiente, doy por finalizada esta sesión.

Gracias.