



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2013

VIII Legislatura

Número 48

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 27 DE FEBRERO DE 2013

ORDEN DEL DÍA

(2.ª REUNIÓN)

V. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar sobre soterramiento de vías ferroviarias a su paso por la ciudad de Murcia y la supresión de pasos a nivel en Santiago el Mayor y la senda de Los Garres.

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 5 minutos.

V. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar sobre soterramiento de vías ferroviarias a su paso por la ciudad de Murcia y la supresión de los pasos a nivel en Santiago el Mayor y la senda de Los Garres.

Para sustanciar el objeto de la comparecencia interviene el señor [Sevilla Recio](#), consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.....2665

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor [Pujante Diekmann](#), del G.P. Mixto.....2675

El señor [López Pagán](#), del G.P. Socialista.....2679

El señor [Guillamón Álvarez](#), del G.P. Popular.....2682

Interviene el señor [Sevilla Recio](#) para contestar a los portavoces parlamentarios.....2688

En el turno final para los portavoces, interviene:

El señor [Pujante Diekmann](#)2693

El señor [López Pagán](#)2695

El señor [Guillamón Álvarez](#)2696

En el turno final para el consejero, interviene el señor [Sevilla Recio](#).....2698

Se levanta la sesión a las 19 horas.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Se reanuda la sesión.

Quinto punto del orden del día: [debate y votación de la sesión informativa en Pleno del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio sobre soterramiento de vías ferroviarias a su paso por la ciudad de Murcia y la supresión de pasos a nivel de Santiago el Mayor y la senda de Los Garres](#), formulada por el grupo parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el consejero, señor Sevilla.

SR. SEVILLA RECIO (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Buenas tardes.

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, buenas tardes. Buenas tardes al público que nos acompaña y en especial a mi equipo directivo que ha tenido la gentileza de venir a acompañarme en esta comparecencia en la Asamblea. Buenas tardes a todos y muchas gracias por su asistencia.

Comparezco aquí a petición del grupo parlamentario Mixto, de Izquierda Unida-Verdes, para explicar la situación actual del soterramiento de las vías ferroviarias de la ciudad de Murcia y la supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y la senda de Los Garres.

La llegada de la alta velocidad a la región es una actuación estratégica para nuestra economía y por ello para nuestro desarrollo. Nuestra tierra ha llegado tradicionalmente tarde a estas citas con la historia en materia de infraestructuras, siendo postergada en muchas ocasiones por la Administración del Estado nuestra incorporación al primer nivel de la red ferroviaria. Nos encontramos ahora, por lo tanto, frente a la gran responsabilidad de explicar ante toda la ciudadanía un momento que sin duda suscita interés y el deseo de mejorar nuestra región. Entiendo que se ha depositado sobre nosotros la obligación de llevar a buen término una importante demanda de toda nuestra sociedad, un esfuerzo que espero servirá para paliar el histórico déficit estructural que en materia de infraestructuras del Estado hemos tradicionalmente padecido.

Intentaré ser capaz de transmitir a sus señorías y al público que hoy nos acompaña el máximo nivel de información sobre una situación compleja en la que no podemos ceñirnos a mensajes simplistas o a frases hechas, una situación que está ocupando mi esfuerzo y el de todo el Gobierno regional, un esfuerzo que confío que en breve sirva para hacer realidad la llegada de la alta velocidad a nuestra región en las mejores condiciones que permita la actual coyuntura. Deseo que mis palabras sean suficientemente clarificadoras en un tema tan complejo que nos obliga a realizar un ejercicio de realismo.

Voy a proceder con mi exposición estructurando la misma en tres apartados. En primer lugar presentaré los antecedentes de la llegada del transporte ferroviario de alta velocidad a nuestra región, realizando un breve recordatorio del camino recorrido hasta nuestros días. En segundo lugar hablaré con mayor detalle de la situación actual y de las distintas alternativas que en esta materia se están poniendo sobre la mesa en otras ciudades de España. Por último, en tercer lugar, expondré la postura del Gobierno regional en relación a los soterramientos de las principales ciudades de nuestra región.

El soterramiento de nuestras vías urbanas constituye una vieja aspiración de la sociedad murciana desde hace muchos años. Para no remontarme en exceso en la historia de este proyecto me limitaré a citar únicamente las últimas y más relevantes actuaciones.

El 8 de enero de 2001 se selló en el Palacio de San Esteban un pacto histórico entre las comunidades autónomas de Madrid, Valencia, Murcia y Castilla-La Mancha con el Ministerio de Fomento, que ponía fin a un largo historial de desencuentros entre regiones en materia ferroviaria. Se alcanzaba así un consenso que permitía además a nuestra región posicionarse al mismo nivel que otras

comunidades tradicionalmente mucho más favorecidas en materia de alta velocidad.

Tras el acuerdo alcanzado por las comunidades autónomas con el Ministerio de Fomento para el trazado del AVE a Levante se procedió en 2006 a abordar la remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia y Cartagena. Ese año se constituyen las sociedades Murcia Alta Velocidad y Cartagena Alta Velocidad. Estos entes públicos están conformados por la Administración general del Estado, el Gobierno regional, ADIF y los ayuntamientos de Murcia y Cartagena. Para la ciudad de Murcia, mediante un protocolo de colaboración entre las distintas administraciones mencionadas, el Ministerio de Fomento establece un coste de las actuaciones que habría de realizar de 195 millones de euros. Este protocolo será gestionado a través de la sociedad Murcia Alta Velocidad, participada en su capital al 50% por el Ministerio de Fomento, un 25% de la Comunidad Autónoma y el otro 25% del Ayuntamiento de Murcia. Este protocolo se materializa en una ambiciosa actuación a dos niveles. De un lado, distintas acciones de índole ferroviaria que pueden resumirse en las siguientes:

Remodelación adaptada a la llegada de la alta velocidad de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia.

Sustitución de la estación Murcia-El Carmen por instalaciones más cualificadas y capacitadas.

Adecuación de la estación de mercancías de Nonduermas a los requisitos del nuevo centro de tratamiento técnico para trenes de alta velocidad.

Soterramiento del pasillo ferroviario entre el inicio de la nueva variante de acceso a la ciudad de Murcia, la variante del Reguerón, en la zona de Los Dolores, y la futura ronda de Barriomar, así como la depresión del pasillo ferroviario desde esta, la ronda de Barriomar, hasta el núcleo urbano de Nonduermas, en el que se cubrirá un tramo aproximadamente de 500 metros.

La integración y adaptación de la estación de Murcia-El Carmen en su entorno urbano, mediante la depresión de la totalidad de la zona de vías y andenes.

Y dotar de intermodalidad a la futura estación de Murcia-El Carmen mediante conexiones eficaces con los restantes modos de transporte.

En resumen, para que todo el mundo lo entienda, la actuación correspondiente al núcleo urbano de Murcia tendría, según el protocolo, una longitud de 7.882 metros, que van desde el paso superior que va a la carretera de Tiñosa, la que conduce a San José de la Vega y El Garruchal, hasta la terminal de mercancías de Nonduermas. Tras una rampa inicial, desde el paso oeste de la carretera de Tiñosa, de 513 metros, se entra en túnel en un tramo de 4.272 metros hasta la futura ronda de Barriomar. A partir de ahí, un tramo deprimido sin cubrir de 1.290 metros, entre Barriomar y Nonduermas. A continuación, un tramo de soterramiento de 500 metros en el núcleo urbano de Nonduermas, rampa de salida de 545 metros y acondicionamiento de un tramo de 762 metros hasta la terminal de mercancías de Nonduermas.

El tramo central incluiría la nueva estación intermodal Murcia-El Carmen, con adaptación de vestíbulo, vías y andenes al soterramiento del pasillo ferroviario.

Las tres vías que accederían a Murcia en el proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria se convertirían en ocho vías en la estación de El Carmen, para dar servicio a todo tipo de tráfico, alta velocidad, media distancia, cercanías y una vía exclusiva para mercancías, saliendo nuevamente tres vías en dirección a Alcantarilla.

De otro lado, hecha la exposición técnica, una operación urbana de gran calado urbanístico que fue planificada mediante el Plan Especial de Reforma Interior, PCMC10 estación de El Carmen, aprobado por el acuerdo de Pleno del Ayuntamiento de Murcia de 27 de mayo de 2010 y con la modificación número 101 del Plan General de Ordenación Urbana, autorizada por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio previamente, el 2 de julio de 2009.

Esta importante operación urbana permitía la construcción de una gran avenida sobre el tramo soterrado desde la Ronda Sur hasta Barriomar, la ampliación y mejora de la conexión de las distintas vías norte-sur de la ciudad, que cruzarán a rasante el pasillo ferroviario deprimido; la ordenación urbanística de un área de 207.290 metros cuadrados, que integrará el actual espacio ferroviario con

los adyacentes; la generación de más de 24.000 metros cuadrados dedicados a espacios libres y jardines, la dinamización de la actividad económica dotacional y terciaria de la parte sur de la ciudad y la renovación integral de todo el conjunto de edificaciones orientadas a la gran avenida sobre la vía soterrada.

La estimación preliminar de costes, de 195 millones de euros, que el Ministerio establece en el protocolo, responde a la ejecución de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia, incluyendo el soterramiento entre ronda de Barriomar y Los Dolores, valorado en 111 millones de euros; a una nueva estación intermodal de Murcia-El Carmen, con adaptación del vestíbulo, vías y andenes al soterramiento del pasillo ferroviario, valorada en 43 millones de euros; la depresión entre la ronda de Barriomar y Nonduermas, valorada en 23 millones de euros; y el soterramiento del núcleo de Nonduermas, valorado en 18 millones de euros. Este presupuesto sería sufragado por el Ministerio de Fomento (con 73,26 millones de euros), la Comunidad Autónoma (con 28,86 millones de euros) y el Ayuntamiento de Murcia (con 8,88 millones). El importe restante, valorado en 84 millones, correspondía a las plusvalías urbanísticas procedentes de los aprovechamientos generados gracias al soterramiento.

El estudio informativo del proyecto de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia (me referiré a ella como RAF) ha elevado el coste de las actuaciones a casi 300 millones de euros, y por tanto un incremento del esfuerzo inversor de las administraciones participantes. Nos encontramos, pues, ante una actuación de importantes proporciones, una actuación en la que el esfuerzo y el impulso siempre presentes en la Comunidad y el Ayuntamiento sirvió de espaldarazo definitivo para conseguir arrancar al Ministerio el compromiso de que el AVE llegaría a la ciudad de Murcia en 2014.

Para alcanzar este objetivo previamente han sido necesarios unos trámites que paso a detallarles:

En junio de 2006 se firma el protocolo de colaboración para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia entre el Ministerio y la Comunidad, ADIF y el Ayuntamiento de esta ciudad, que establece el marco a partir del cual se pretenden alcanzar los objetivos de carácter ferroviario y urbanísticos correspondientes a la llegada de la alta velocidad al municipio, protocolo que se refiere a la descripción que he hecho anteriormente de los hechos que suponía.

El 15 de noviembre de 2007 el Ministerio de Fomento realiza la aprobación provisional del estudio informativo de la RAF de Murcia. Este documento es una aprobación técnica por parte de la Dirección General de Ferrocarriles, por el que se inicia el procedimiento administrativo.

El estudio informativo, junto con el estudio de impacto ambiental, se somete a información pública en el Boletín Oficial del Estado el 28 de noviembre de 2007 y en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el 26 de noviembre de 2007.

A continuación, por resolución del Secretario de Estado de Cambio Climático, en el Ministerio de Medio Ambiente se produce declaración de impacto ambiental favorable, con fecha 4 de junio de 2009.

Y por último se produce la aprobación definitiva del estudio informativo, asumiendo los condicionantes de la declaración de impacto ambiental, por resolución del Secretario de Estado de Planificación de Infraestructuras, el 24 de junio de 2009. Esta aprobación se publica en el Boletín Oficial del Estado el 27 de junio de ese mismo año.

Paralelamente se llevan las actuaciones urbanísticas fundamentales, como son la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Murcia y la elaboración del Plan Especial de El Carmen, aprobados estos planes en 2009 y 2010, respectivamente, tal y como he indicado.

En marzo de 2011 se encarga la elaboración del proyecto básico de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia, y en junio de ese año ADIF da las instrucciones precisas para que el desglose de ese proyecto se haga en dos fases. En la fase 1 se incluye el acceso en superficie de la alta velocidad a la estación de El Carmen, con la supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y senda de Los Garres, sustituidos por un paso inferior y un paso superior, respectivamente, en el

mismo emplazamiento de los actuales pasos a nivel. Y en la segunda fase se incluirá la integración urbana y la nueva instalación, estación intermodal.

Para la ciudad de Cartagena se acometió una operación de similares características, a dos niveles. La remodelación de su red arterial ferroviaria contiene la integración urbana del ferrocarril en la ciudad, con el soterramiento entre la Avenida del Pintor Portela y el Paseo Alfonso XIII. Asimismo se incluye la depresión del haz de vías de la estación y la adecuación de la estación término de Cartagena.

Las principales actuaciones ferroviarias pueden resumirse en las siguientes: la reconversión del canal de acceso ferroviario a la estación, mediante la construcción de una doble vía electrificada; la remodelación de la actual estación de Cartagena para acoger los tráficos de alta velocidad y cercanías; el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la estación desde la bifurcación de la vía de ancho ibérico de Escombreras hasta la nueva estación, posibilitando el paso de la autovía A30 a nivel de terreno; y, por último, la depresión de la rasante de la estación para posibilitar el soterramiento de la vía.

De la misma manera que sucede en Murcia, las operaciones urbanas que hay que acometer en la ciudad se centrarían en la prolongación de la principal vía urbana de la ciudad, el Paseo Alfonso XIII, hacia el este, hasta enlazar con la nueva gran glorieta de finalización de la autovía A30 de Murcia a Cartagena, quedándose cerrado bajo el paseo el inicio del haz de vías ferroviarias. El crecimiento hacia levante del conjunto urbano de Cartagena, sin el efecto barrera que actualmente supone el pasillo ferroviario. La ordenación a través de un plan especial del espacio actual de propiedad ferroviaria. El conjunto de espacios no necesarios para el servicio público ferroviario se destinarán a edificios de uso residencial, edificios de uso terciario, comercial, hotelero y oficinas, espacios libres y equipamientos. Y, por último, la disposición en el plan especial de espacios que permitan el carácter intermodal de la estación y su comunicación con otros modos de transporte. Las gestiones de la Comunidad Autónoma en este soterramiento se materializan en la inclusión de la actuación en la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena, recientemente aprobado, y en el impulso para la aprobación del plan especial por el Ayuntamiento.

En lo que se refiere a las actuaciones propiamente ferroviarias, las gestiones a realizar por la Comunidad Autónoma se centran en agilizar la finalización de los proyectos básicos y constructivos de la integración urbana del ferrocarril, atendiendo a la financiación tripartita de los mismos. Se busca de esta manera licitar estas obras de forma coordinada con las previstas en los tramos exteriores Alquerías-Cartagena, y la adecuación de la variante del barrio de Peral. Este objetivo es imprescindible para hacer posible la llegada de la alta velocidad a Cartagena, en la solución prevista de integración urbana del ferrocarril en el horizonte del año 2017.

El coste de todas estas operaciones ascendía, según los estudios previos del Ministerio de Fomento, a 32,80 millones de euros. Este importe sería sufragado en virtud del protocolo de colaboración firmado en 2007 con 18,7 millones de euros procedentes de plusvalías urbanísticas, 12 millones de euros del Ministerio de Fomento y la aportación de la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento, valorado en 1,47 y 0,63 millones de euros respectivamente.

El estudio informativo del proyecto de remodelación de la RAF de Cartagena ha elevado el coste de las obras incorporadas al protocolo de colaboración a 81 millones de euros, de modo que es necesario aumentar la inversión de las administraciones participantes.

Por último, hemos puesto sobre la mesa para nuestra región dos importantes actuaciones, también en las ciudades de Lorca y Alcantarilla. La travesía de Lorca de la línea de alta velocidad Murcia-Almería incluía la integración del ferrocarril en la ciudad, con una propuesta consensuada entre administraciones para el soterramiento del tramo central, con una longitud de 3,5 kilómetros, y emplazamiento de la nueva estación de alta velocidad en el actual apeadero de San Diego. Se mantendría de esta manera la estación actual de Sutullena, pero soterrada y con servicios solo para trenes de cercanías.

En el caso de Alcantarilla se está pendiente tanto de la ejecución de la variante Alcantarilla-Javalí Nuevo, en la línea Chinchilla-Cartagena, como del soterramiento del ferrocarril de la línea de alta velocidad Murcia-Almería en el barrio de Las Tejas. La gestión se centraría en agilizar la construcción de la variante, cuyo proyecto constructivo está redactado por el Ministerio de Fomento, que vincula su ejecución a la firma de un protocolo conjunto entre administraciones para ambas actuaciones. Los términos de este protocolo establecen para la variante de Alcantarilla la disponibilidad de terrenos por parte de los ayuntamientos de Alcantarilla y Murcia y de la Comunidad Autónoma, en favor del Ministerio, en su caso, mediante las operaciones urbanísticas de compensación a los propietarios de terrenos en el término municipal de Alcantarilla, por plusvalías obtenidas por la liberación de terrenos de la línea actual en Javalí Nuevo, o, en su caso, si fuera necesario, con aportaciones económicas directas.

Para la integración urbana de Las Tejas se establecería la asignación de plusvalías de los terrenos liberados por la variante para la segunda fase del soterramiento entre el Camino de la Voz Negra y el paso a nivel del apeadero de Los Romanos.

Como contrapartida, la construcción de la nueva estación de Alcantarilla y de la estructura semisoterrada entre el apeadero de Los Romanos y el cruce con la MU-30, la autovía de El Palmar a Alcantarilla, se incluiría al cargo del Estado en la conexión Nonduermas-Sangonera, de la línea de alta velocidad Murcia-Almería. Esto es, traer la estación más cerca de Nonduermas.

A continuación procederé a exponer el segundo apartado de mi exposición, donde presentaré la situación de las actuaciones ferroviarias de integración urbana más ilustrativas que el Ministerio de Fomento está acometiendo en nuestro país.

He de señalar, antes de todo, que el panorama de la llegada del AVE a las ciudades de nuestro país está siendo bastante heterogéneo en estos momentos. Si analizamos la situación actual de las actuaciones de integración urbana del ferrocarril en España, podemos encontrar cuatro grandes grupos de actuaciones:

En primer lugar encontramos actuaciones antiguas, directamente realizadas por la Administración central del Estado, como es el caso de Cádiz, Jerez, Tarragona, Castellón o Sevilla-Santa Justa. Estos procesos de integración urbana ferroviaria revisten poco interés, dado que su contexto histórico y desarrollo procedimental poco tienen con los casos que hoy tenemos en nuestra región y en el resto de España.

Un segundo grupo, también anterior al criterio de reparto de costes, lo representan aquellas remodelaciones de la red arterial ferroviaria que constituían revisiones urbanas de líneas de alta velocidad de forzoso tránsito y necesaria funcionalidad inmediata en la línea. Este es el caso que encontramos en actuaciones ya realizadas, como puede ser Barcelona o Zaragoza, u obras en ejecución como Girona u Orihuela.

El resultado económico de algunas de estas actuaciones no es especialmente reconfortante. En el caso de Zaragoza, el convenio del año 2002 establecía actuaciones en la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa, con una variante de superficie y un tramo semisoterrado, además de una nueva situación definitiva de alta velocidad.

El coste del proyecto, de 248 millones de euros, era asumido por el grupo Fomento (grupo Fomento, el Ministerio de Fomento, ADIF, Renfe y quien corresponda). Mientras que el Ayuntamiento de Zaragoza realizaba la recalificación de los terrenos liberados para aportar plusvalías urbanísticas a ADIF, y la Diputación General de Aragón aportaba 27 millones de euros.

El resultado de esta operación ha sido una deuda muy superior a la inicialmente prevista. Esta deuda, contraída por la sociedad Zaragoza Alta Velocidad con las entidades bancarias está en un complicado estado de negociación de cara a su renovación, debido a las escasas expectativas que presenta actualmente el mercado inmobiliario.

En el caso de Barcelona, es preciso separar dos actuaciones, la primera se trata de la estación de Sants, que se identifica plenamente con el segundo grupo de integraciones urbanas, como un punto

de paso a la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa. La segunda corresponde a la estación de La Sagrera, una actuación que ya podemos parcialmente englobar en el tercer grupo de actuaciones sujetas a convenios, sometidas a reparto de costes que se establecen a partir del año 2002.

En el caso del túnel de La Sagrera se constituye una sociedad participada por ADIF, Renfe, Comunidad Autónoma y Ayuntamiento, constituida por convenio el 12 de junio de 2002. La sociedad gestora sólo aporta la losa de cobertura, según tramos, y costes últimos definitivos, el resto se financia a cargo del Estado a través de ADIF.

Actualmente se dispone de una situación provisional en La Sagrera y está en construcción la estación definitiva. La integración urbana del ferrocarril en La Sagrera consiste en la cubierta de un tramo semideprimido entre pantallas de hormigón, que resulta finalmente semisoterrado.

Esta filosofía de cofinanciación establecida por el Estado es la base de trabajo que se instaure a partir de 2002. En esta tercera categoría vamos a recoger aquellas actuaciones que por realizarse durante estos años, entre 2002 y 2003, podemos denominar como convenios de primera generación. Los resultados de estos convenios han sido muy desiguales, estando algunos de ellos en fase de ejecución, mientras que otros se encuentran paralizados o en fase de liquidación de las sociedades creadas. Sin embargo, estas actuaciones ya sujetas a convenios o protocolos de colaboración recogen la característica común de haber precisado de una actuación intermedia o previa, con construcción de una estación provisional para posibilitar la llegada de la alta velocidad en plazo. Esta es la situación de Valladolid, Valencia, Alicante (en alta velocidad), y de León, Gijón y Logroño, con estaciones provisionales en línea convencional. El resultado, como he mencionado, en estas ciudades está siendo muy heterogéneo. En Valencia, por ejemplo, la sociedad Parque Central Alta Velocidad se crea en 2003, con el convenio para el soterramiento del canal de acceso y la estación Norte. Actualmente, la única actuación realizada es la estación provisional en superficie Joaquín Soroya.

El conjunto de actuaciones del convenio supone un coste de 804 millones de euros, financiadas con la aportación de fomento, 419 millones de euros, la Generalitat Valenciana, con 75 millones de euros, y unas plusvalías urbanísticas de 310,5 millones de euros (310 millones).

Actualmente, las actuaciones cruciales del soterramiento del canal de acceso y la actuación término de Valencia y el túnel pasante están pendientes.

En el caso de Alicante, la sociedad AVANT se crea a través de un convenio de mayo de 2003, entre el Ministerio de Fomento, Generalitat Valenciana, Renfe, el GIF y el Ayuntamiento de Alicante. Las actuaciones contemplan el soterramiento del pasillo ferroviario desde Vía Parque hasta la estación, y una nueva estación intermodal soterrada, con un importe de 187 millones de euros. Esta actuación se financia con aportaciones del grupo Fomento, que antes he citado, por valor de 69 millones; la Generalitat Valenciana, con 48 millones; y las plusvalías que genera la sociedad por valor de 70 millones.

Actualmente las obras realizadas y en curso se concretan en una primera fase con un tramo soterrado y la estación provisional para la llegada de la alta velocidad en superficie en junio del presente año. Quedan por tanto pendientes el soterramiento de la estación actual, la estación intermodal y la terminación de los accesos de la fase 2, Alicante sur.

El proceso empleado en Alicante también plantea sus interrogantes, ya que, una vez soterrada la estación, tendrá diez vías de estacionamiento, pero exigirá la demolición del haz de vías en superficie de la estación provisional.

Un caso muy distinto, sin embargo, plantea la ciudad de León. En su convenio suscrito en 2003 se plantea la integración del acceso a León de la línea de alta velocidad Venta de Baños-Palencia-León y una nueva estación soterrada. La sociedad León Alta Velocidad había realizado desde entonces una actuación provisional y el enlace sur, que permite liberar suelos para el soterramiento y la integración del ferrocarril en León y San Andrés de Rabaneda. No obstante, permanecen pendientes el resto de actuaciones. El presupuesto del convenio alcanzaba los 142,8 millones de euros, y en estos momentos la sociedad gestora se encuentra en fase de liquidación por falta de acuerdo entre las

distintas administraciones que la integran.

Lo cierto es, como podemos ver, que en estas ciudades, y salvo la excepción de Logroño, en que se ha podido pasar a la construcción de un tramo soterrado de la fase 1 y la construcción y puesta en servicio de la estación definitiva, las actuaciones de integración no son completas, solo se trata de que sean compatibles en el mayor grado posible con las futuras actuaciones de integración urbana, como en el caso de Valencia o Alicante, y con la futura construcción de la estación definitiva de alta velocidad adaptada a la integración.

Es decir, en ningún caso por lo tanto se ha llevado a cabo conjuntamente las actuaciones ferroviarias para la llegada de la alta velocidad, a partir de actuaciones de integración urbana y la construcción de las nuevas estaciones, de la envergadura que en un principio se habían previsto en los convenios. En estos protocolos de colaboración las situaciones provisionales de mantenimiento de los servicios se producían sobre la misma línea en la que se realizaba la integración urbana de forma completa y no en dos fases, como realmente se está haciendo en la actualidad. En estas actuaciones, todas ellas con convenios de primera generación suscritos entre 2002 y 2003, la inversión se ha realizado de forma directa a cargo de los partícipes de las sociedades, o mediante préstamos a las sociedades gestoras, avalados por las mismas y en base a las expectativas del valor de los terrenos recalificados. En ningún caso se ha podido realizar la obtención directa de plusvalías por la venta de los terrenos.

La situación es lógica en buena parte, ya no solo porque no es posible la disponibilidad de terrenos hasta tanto no se lleven a cabo, al menos parcialmente, las actuaciones ferroviarias de la integración que permitan el desarrollo de las operaciones urbanísticas, sino por las escasas expectativas existentes actualmente en el mercado inmobiliario.

El futuro para continuar con las obras de integración urbana que superen la fase de provisionalidad es incierto, porque dependerá de la capacidad de aportación de las administraciones concernidas y de la recuperación del mercado inmobiliario para la obtención de plusvalías económicas. La crisis actual puede que tienda a reconducir la envergadura de las propuestas de integración basadas en los llamados “convenios de primera generación”, o al menos procurar su ejecución por fases operativas y diferir en el tiempo la culminación del proceso. Sin embargo, no hay que descartar que se pueda llegar incluso a disolver sociedades constituidas, como está siendo el caso de León.

Con posterioridad a estas fechas encontramos una cuarta y última categoría de actuaciones, sujetas a convenios articulados en torno al reparto de costes. Se trata de protocolos suscritos más tardíamente de 2006, como son los de Murcia, Cartagena, Almería, Palencia o Vitoria. Algunas de las sociedades constituidas en estos convenios no han llegado casi a funcionar, ni siquiera han llevado a cabo actuaciones preparatorias en ciudades como Almería, Palencia o Vitoria, dadas las dificultades acontecidas de naturaleza urbanística y de inversión de los partícipes de estas sociedades.

En Palencia, por ejemplo, la sociedad gestora del protocolo de colaboración se constituye en 2008. Las actuaciones comprendían el soterramiento de un tramo de línea de alta velocidad y una estación soterrada. El presupuesto de inversión alcanzaba los 346,6 millones de euros. Sin embargo en la actualidad no se ha realizado ninguna inversión en obras.

En Almería el convenio se firma para la línea de alta velocidad Murcia-Almería y la sociedad Almería Alta Velocidad se constituye en 2010, pero sin funcionamiento efectivo. El coste del mismo es de 242 millones de euros para el soterramiento del tramo de acceso a la estación término. Sin embargo en la actualidad tampoco se ha realizado aquí ninguna inversión en obras.

Al igual que en los casos anteriores, en Vitoria se firma el protocolo en marzo de 2010, que constituye la sociedad Vitoria-Gasteiz Alta Velocidad, con un coste estimado de actuaciones de 511 millones de euros, pero al igual que antes en la actualidad se sigue sin haber realizado ninguna inversión en obras.

Otro caso de similares características es el de Granada, donde se firmó un convenio en 2008 con

soterramiento y una estación subterránea, por valor de 765 millones, que no se han llegado a ejecutar. En algún caso como este Fomento está ahora estudiando un rediseño de la actuación que permita una muy sustancial rebaja del coste de la operación, no habiendo a día de hoy una propuesta oficial por parte del Ministerio.

Pueden observar por tanto sus señorías que el complejo panorama ferroviario al que asistimos en España dista mucho de poder evaluarse bajo titulares simplistas.

A continuación procederé a exponer la situación actual de las actuaciones de integración urbana ferroviaria en nuestra región. En ella detallaré la propuesta que en este momento se plantea y en la que se está trabajando de cara a encontrar la solución más viable y eficiente para la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Murcia.

A día de hoy la adjudicación de la redacción del proyecto constructivo de esta fase, explicada anteriormente, está paralizada tras la propuesta alternativa realizada por la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Murcia para realizar una estación provisional en Los Dolores. Esta propuesta permitiría la llegada de la alta velocidad en superficie a Murcia en 2014, pero manteniendo la expectativa cierta de la integración urbana del ferrocarril a corto plazo.

El convencimiento de que esta solución alternativa es más compatible con el posterior soterramiento del pasillo ferroviario es la base de esta propuesta. Como detallaré a continuación, una inversión inicial más reducida y una mayor adecuación para el mantenimiento de las situaciones provisionales ferroviarias durante la construcción del citado soterramiento justifica, como he dicho, la propuesta realizada como estación provisional. Además posibilitaría su aprovechamiento posterior y su emplazamiento asegura una adecuada accesibilidad y fácil conexión con los restantes modos de transporte.

En la propuesta realizada, el emplazamiento de la estación provisional de Los Dolores se ubica en la margen derecha del pasillo ferroviario en dirección a Murcia, inmediatamente después del inicio de la variante ferroviaria del Reguerón y una vez sobrepasado el antes citado paso superior de la carretera de Tiñosa.

Los accesos viarios se establecen a partir de la denominada variante o avenida de Los Dolores, que conectan la Ronda Sur con Miguel Indurain. Mediante estas vías rápidas se asegura una adecuada accesibilidad con las restantes rondas de circunvalación de la ciudad y vías de gran capacidad de Murcia (Ronda Oeste y autovía A-30, Ronda Norte, Juan de Borbón y autovía A-7), y una fácil conexión con los restantes modos de transporte. Solo sería necesario el acondicionamiento de un acceso de unos 300 metros de longitud desde la avenida de Los Dolores hasta el emplazamiento de la estación, cuya traza se apoyaría en un camino ya existente.

De las distintas tipologías posibles para la estación se ha considerado inicialmente tan solo la posibilidad para la demanda previsible de trenes de alta velocidad de la línea Madrid-Levante, tanto en largo recorrido como en alta velocidad regional. En esta prestación de servicios ferroviarios conjuntos por parte de la estación provisional de alta velocidad de Los Dolores y estación Murcia-El Carmen es necesario tener en cuenta dos hitos importantes: uno, el horizonte temporal próximo de la llegada de la alta velocidad a Murcia en 2014, y la conversión de las cercanías Murcia-Alicante a ancho estándar europeo. Se mantendrían por tanto los servicios convencionales de cercanías, media distancia y de largo recorrido, conexiones con Madrid y el corredor mediterráneo en la estación Murcia-El Carmen. En estas circunstancias, se considera suficiente para un correcto funcionamiento de la estación provisional la implantación de tres vías en el ancho UIC por la margen derecha de las vías generales, y dos andenes de 400 metros conectados con el edificio de la nueva estación.

Otro es el proyecto de implantación del tercer carril en el corredor mediterráneo, y las previsiones de conexiones al puerto de Cartagena y a Murcia en ancho internacional, ancho UIC, en el año 2016. En el primer caso, para que las cercanías Murcia-Alicante en el ancho internacional puedan acceder a la estación Murcia-El Carmen habrán de realizar el cambio a ancho mixto, tercer carril, y la electrificación entre la estación provisional de Los Dolores y la estación de Murcia-El Carmen al

menos en una de las vías de acceso. En el segundo, habrán de contar con la prolongación de esta vía en ancho mixto y la electrificación hasta la terminal de mercancías de Nonduermas, para que trenes de mercancías en ancho estándar europeo puedan acceder y expedirse desde la citada terminal, desde o hacia Europa, sin ruptura de cargas en la frontera francesa.

En este sentido, la estación provisional de Los Dolores puede jugar un importante papel funcional en cuanto al mantenimiento de los servicios provisionales ferroviarios, incluidas las conexiones en ancho internacional anteriormente citadas durante la ejecución del soterramiento del pasillo ferroviario. De una parte, podría servir como estación de apoyo para salvar el cuello de botella que en la fase de tendido de vía provisional se produciría entre el tramo de El Carmen y El Reguerón. De otra, en los casos de corte de línea entre ambas estaciones, la estación provisional de Los Dolores podría albergar servicios de cercanías Murcia-Alicante y Murcia-Cartagena, o de media distancia, de Murcia y Cartagena con corredor mediterráneo, sin perjuicio de establecer algún andén con ancho de vía mixto si fuera necesario.

En su caso, la posibilidad de un trasbordo mediante autobús entre ambas estaciones no resultaría excesivo, dada la proximidad de ambas estaciones, que, según la traza del ferrocarril, distarían aproximadamente 2 kilómetros. Actualmente esta decisión está pendiente del Ministerio de Fomento. Sus técnicos están estudiando conjuntamente con los de ADIF las características que habría de tener la estación de Los Dolores para atender, junto a la de El Carmen, los servicios ferroviarios convencionales más los de alta velocidad.

Entendemos que esta es una propuesta que está en absoluta coherencia con el marco de eficacia y de economía de medios en la gestión de estos servicios que propugna el PITVI del Ministerio de Fomento.

En cualquier caso, una vez decidida la tipología de la actuación provisional, las gestiones del Gobierno regional se encaminarían al impulso y seguimiento de las actuaciones necesarias para conseguir el doble objetivo: la llegada de la alta velocidad a Murcia en el horizonte 2014 y la integración urbana del ferrocarril con el soterramiento del pasillo central ferroviario de Murcia, que posibilitará la permeabilización del trazado actual y la renovación de la trama urbana mediante la creación de un nuevo viario, transversal y longitudinal, para la mejora de las conexiones urbanas.

Respecto al primer objetivo, nuestro esfuerzo irá encaminado tanto a agilizar las actuaciones de disponibilidad de suelo e infraestructuras como a agilizar las tramitaciones administrativas necesarias para el desarrollo de la estación de Los Dolores, que pasaría a convertirse en la fase 1 del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia. La supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y de senda de los Garres serán consecuencia directa de la integración urbana del ferrocarril, según el protocolo de colaboración, con independencia de los condicionantes que resulten de las fases 1 y 2 de ejecución. Esta fase 1 de actuación, previa al soterramiento, al igual que en Valencia y Alicante, entiendo que ha de tener la misma compatibilidad con la fase posterior de integración urbana del ferrocarril, atendiendo a las situaciones provisionales que habrán de producirse en esta fase 2. Esta propuesta nos situaría en una coyuntura similar a la de la ciudad de Valencia, donde los tráficos de alta velocidad son exclusivos de la estación provisional, a diferencia de casos como el de Alicante, donde la estación provisional abarcará toda la tipología de tráfico de viajeros.

En cuanto al soterramiento, al mismo tiempo que se proyecta y ejecuta la estación de Los Dolores se podría agilizar la financiación de los proyectos básicos y constructivos de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Murcia, o fase 2. Esta incluiría el soterramiento del pasillo central ferroviario de la ciudad, para pasar así lo antes posible a licitar obras para el citado soterramiento y el de la estación intermodal, en el momento en que la coyuntura presupuestaria y el mercado inmobiliario lo permitan.

Por último, y dentro de este tercer apartado de mi exposición, aunque la solicitud formulada por el grupo parlamentario Mixto, perdón, Izquierda Unida-Los Verdes, se circunscribía únicamente al ámbito de Murcia, me gustaría también hacer una mención a la situación actual de Cartagena, Lorca

y Alcantarilla.

En el caso de Cartagena, por la naturaleza del convenio y la propuesta de actuación, asistimos a un escenario parecido al planteado en Murcia, pero sin la premura que suscita la llegada inminente del AVE. Actualmente está en proceso de redacción el proyecto básico de remodelación de la red arterial de Cartagena, dirigido por ADIF, dentro de las previsiones del protocolo de colaboración suscrito entre administraciones en el año 2006 y que se gestiona económicamente a través de la sociedad Cartagena Alta Velocidad, Sociedad Anónima.

En el caso de Lorca, las dificultades de un acuerdo de financiación entre administraciones, el bajo nivel de aportación de las plusvalías urbanísticas posibles y la recesión económica están retrasando la firma de un protocolo de colaboración que permita el inicio de las actuaciones. Hay que señalar que nos encontramos ante un caso con una cierta complejidad técnica, debido a la dificultad para encajar dicho soterramiento tanto a nivel físico como desde el punto de vista de la financiación.

Las gestiones de la Comunidad Autónoma se centran en estos momentos en la aprobación del estudio informativo que está redactando el Ministerio de Fomento y la firma del protocolo de colaboración para posibilitar la contratación de la redacción de proyectos constructivos para la integración del ferrocarril en la ciudad.

Por último, para el caso de Alcantarilla, las gestiones en la Comunidad Autónoma se encaminan actualmente en la firma del protocolo lo antes posible. De esta manera se busca que, a pesar de la situación, se puedan redactar los proyectos constructivos del soterramiento de Las Tejas, así como iniciar las obras de la variante Alcantarilla-Javalí Nuevo próximamente.

Señorías, como habrán podido observar, el escenario en el que nos movemos es complejo. Las incertidumbres que asolan el mercado inmobiliario y la obligada austeridad en materia presupuestaria nos conducen a adoptar soluciones pragmáticas y eficientes, que no han de apartarnos de nuestras razonables reivindicaciones.

La Región de Murcia no puede permitirse volver a perder el tren del progreso. En este sentido, la llegada del AVE en 2014 supone un objetivo estratégico que no hemos de dejar pasar, sin embargo, la llegada inmediata del AVE no es un objetivo que podamos alcanzar a cualquier precio. El soterramiento de nuestras ciudades es una demanda justa a la que no vamos a renunciar. Así fue expresado por el presidente hace quince días en esta Cámara.

En este sentido, entendemos que la propuesta realizada desde el Gobierno regional, de una estación provisional en Los Dolores que permita la llegada del AVE en 2014 y que no hipoteque el futuro soterramiento, es la solución más efectiva y beneficiosa para la región, en el marco que permite la actual coyuntura económica. De esta manera, no renunciamos al soterramiento y aseguramos nuestra inminente entrada en el primer nivel del transporte ferroviario. Sin embargo, hemos de ser conscientes de que la política impulsada desde hace años por el Ministerio, de cofinanciación de las actuaciones de integración urbana a través de plusvalías urbanísticas, hace inabordable de manera inmediata la ejecución del citado soterramiento.

Les aseguro que estamos poniendo todo nuestro esfuerzo, el mío y el de todo mi equipo, en alcanzar la mejor solución para nuestros ciudadanos, y así lo seguiremos haciendo, hasta que llegue el día en que podamos decir que por fin hemos alcanzado los objetivos ferroviarios que nos habíamos propuesto en la Región de Murcia.

Señor presidente, señorías, muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor consejero.

Se ruega al público asistente a la sala que no se manifieste a favor ni en contra de ninguna de las intervenciones en la tribuna de oradores.

Tiene la palabra a continuación el representante del grupo Mixto, señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señor presidente.

Después de la advertencia preventiva del presidente de la Cámara, quiero saludar al consejero, al equipo que nos acompaña de su Consejería, así como al público asistente, a los vecinos de Santiago el Mayor, de la senda de los Garres y otros vecinos de la ciudad de Murcia, que han venido aquí sin duda alguna a escuchar lo que tiene que decir el Gobierno, lo que tienen que decir los distintos grupos parlamentarios, acerca de un tema que les preocupa desde hace mucho tiempo.

Ha acabado el señor consejero con una referencia a la necesidad de alcanzar hitos en materia de ferrocarril. El problema es que desde hace ya bastantes décadas la Región de Murcia en lugar de alcanzar hitos, de ir progresando en materia de ferrocarril, desgraciadamente ha ido retrocediendo de manera significativa. Ni la variante de Camarillas, ni la electrificación del ferrocarril, ni una línea de tren de altas prestaciones, sin que tenga que desviarse a la Comunidad Valenciana, directamente a la Región de Murcia, ni la conexión con Andalucía, que se cortó en su momento y no se volvió por ningún Gobierno de la nación a reabrir, y ni siquiera los trenes de cercanías de la Región de Murcia, que dejan bastante que desear. Tenemos las peores locomotoras, los peores vagones y unas vías de funcionamiento que dejan bastante que desear, particularmente en el tramo de Murcia-Lorca-Águilas, al que invito al señor consejero a utilizar, para que conozca y comprenda la realidad del ferrocarril de la Región de Murcia, y la inexistencia de ferrocarriles de cercanías que vertebran la Región de Murcia en su conjunto. Luego no sólo no hemos avanzado en materia de ferrocarril, sino que desgraciadamente hemos retrocedido de manera muy significativa.

Y yo quiero comenzar señalando que el debate de hoy no es el debate del AVE. La posición de Izquierda Unida-Verdes es conocida con respecto al AVE y ese no es el debate. El debate es acerca del soterramiento, independientemente de que venga AVE o no venga AVE, o venga un tren de altas prestaciones que no sea una línea de alta velocidad. Por tanto, yo no quiero circunscribir el debate en ese ámbito, porque ese, repito, no es el debate. Podrá serlo, no tengo ningún inconveniente en debatir, si es necesario, acerca de la inversión multimillonaria que supone, en detrimento de lo que sería la apuesta por un ferrocarril convencional, que beneficiaría a una inmensa mayoría de ciudadanos de la Región de Murcia. Pero, repito, ese no es el debate, sino si se va a proceder o no de manera inmediata al soterramiento de las vías del tren a su paso por Murcia. Naturalmente también en otras ciudades que se han mencionado, como Cartagena y Lorca. Y también cómo se va a resolver, en definitiva, el paso de la línea de alta velocidad por el municipio de Alcantarilla, bien sea por la vía del soterramiento o bien sea por la vía de la circunvalación, desvío, pero desde luego no pasando por en medio de la ciudad o del municipio de Alcantarilla.

Ese y no otro, en definitiva, es el quid de la cuestión, y nosotros creemos en el soterramiento, defendemos el soterramiento. Ya por los años 80 era una necesidad el soterramiento, y no lo entendemos como algo costoso, como algo que suponga un perjuicio para la Administración pública. Supone una inversión que trae como consecuencia enormes beneficios desde el punto de vista social, en primer lugar, de vertebración de la comunidad, de ciudadanos, de vecinos de la ciudad de Murcia, de vertebración cultural, de vertebración también económica. Supone también un elemento de dinamización en todos los sectores económicos, particularmente en el sector servicios, pero también, sin duda alguna, supone un elemento de vertebración y supone acabar de una vez por todas con la situación permanente de aislamiento, de apartheid, de gueto, en el que incluso ahora se puede todavía incrementar esa situación como consecuencia de la renuncia a la aplicación del convenio firmado en el año 2006 y su sustitución, en definitiva, por una declaración de rendición del Gobierno de la Región de Murcia ante los sacrosantos intereses del Gobierno de la nación. Una claudicación totalmente inaceptable para Izquierda Unida-Verdes, y vamos a estar ahí, con los vecinos de la ciudad de Murcia, luchando para que eso, evidentemente, no sea una realidad. Creemos que sólo la movilización ciudadana va a ser la que en definitiva va a poder conseguir torcer la voluntad del

Gobierno de la nación y la sumisión vergonzosa del Gobierno de la Región de Murcia a los intereses del Gobierno de la nación.

No estamos de acuerdo, en absoluto, señor consejero, con esa renuncia que se plantea por parte de su Gobierno. En el año 2006 se firmó un convenio que establecía la cofinanciación entre el Gobierno de la nación, Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de Murcia y Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Y en el caso de Cartagena, exactamente lo mismo, el convenio con el Ayuntamiento de Cartagena: 50% Ministerio de Fomento, 25% Ayuntamiento, 25% Comunidad Autónoma. Y el argumento que se emplea de manera recurrente, tanto por parte suya como por parte del señor Valcárcel, aunque el señor Valcárcel saca a colación de vez en cuando los huevos que le tiran en su vivienda y saca a colación también de vez en cuando que los demás mentimos, o que no acepta que se le llame embustero, al margen de esa serie de consideraciones, nos encontramos con el recurrente argumento de que no hay dinero. Ese es el recurrente argumento. Hombre, si vemos los medios de comunicación todos los días, particularmente las televisiones, pues podremos ver que dinero... a raudales, lo vemos florecer por un montón de lugares, particularmente si nos vamos a Centroeuropa, si nos vamos a Suiza, vemos que hay enormes cantidades de dinero.

Pero, en fin, ese argumento, a nuestro juicio, no es en modo alguno aceptable, señor consejero, el argumento de que no hay dinero. No es aceptable, en primer lugar porque no se trata de un gasto que suponga una rémora para la Administración pública, para la sociedad en su conjunto. Al contrario, es una inversión que va a traer beneficios de todo tipo para la comunidad, para el conjunto de ciudadanos y ciudadanas. Va a traer beneficios y por tanto va a ser una inversión rentable, una inversión que va a revertir de forma positiva al conjunto de la ciudadanía.

El argumento de que no hay dinero, de que ha pasado la burbuja inmobiliaria y por tanto las plusvalías no son las mismas, y al mismo tiempo usted utiliza otro argumento, y es el de incrementar cada vez más el coste del soterramiento, pues no casa, entra en una contradicción lógica: cómo se va incrementando el coste del soterramiento, cuando precisamente, como consecuencia de la crisis económica, lo que tendría que ocurrir es todo lo contrario, que el coste del soterramiento, el coste de las obras públicas, fuese progresivamente disminuyendo. Eso sería lo lógico. Hombre, salvo que hubiese algún tipo de donación, en cuyo caso sí se podría entender, evidentemente, que el precio de la obra pública se pudiese incrementar. Pero salvo ese supuesto, que espero que no se vuelva jamás a dar en la sociedad española, pues no se puede entender en modo alguno que se produzca un incremento de los costes. Todo lo contrario. O sea, las plusvalías disminuyen y los costes se incrementan, no tiene sentido, es contrario totalmente a la lógica.

La crisis. Hombre, la crisis económica, el argumento de la crisis económica, el argumento de la caída presupuestaria. Eso nos llevaría, obviamente, a otro debate, señor consejero, el debate de la política económica el Gobierno, un debate que evidentemente no le compete a usted, ni me compete a mí, pero sí quisiera hacer una aclaración en este sentido. Precisamente, hoy decía el presidente de la Reserva Federal Norteamericana, el señor Bernanke, que es necesario llevar a cabo una política de intensos estímulos a la economía, con el fin de reactivarla, de dinamizarla y de que se produzca una recuperación económica para hacer frente a la situación de recesión económica, contrariamente a lo que se plantea. Creo que el soterramiento sería una lógica apuesta de estímulo público de la economía, sería una lógica apuesta de estímulo que también serviría para dinamizar la economía.

Pero hay una razón fundamental, señor consejero, que creo que se debería de apuntar. Usted puede plantear y yo puedo entender que nos encontramos en una situación difícil presupuestariamente. Nos encontramos en una situación... en un contexto de crisis económica, nos encontramos en una situación en la que la burbuja inmobiliaria se ha desinflado y las expectativas de plusvalía no son las que eran, aunque bien es cierto que estamos hablando de unos terrenos que se encuentran en el centro de la ciudad y siguen teniendo un alto valor económico, y sobre todo, si no actual, un altísimo valor económico potencial. No estamos hablando de unas zonas que se hayan recalificado lejos de la ciudad, en una zona que inicialmente era rústica. Estamos hablando del centro de la ciudad y por

tanto tienen un potencial valor inmobiliario que no hay que desdeñar en absoluto. Pero, repito, al margen de la consideración de la situación económica, que se puede entender que estamos en un contexto de dificultad, hay una cuestión, señor consejero, que le planteo a usted, igual que en su momento se la planteé al presidente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia: la situación de abandono que tradicionalmente la Región de Murcia ha tenido respecto de otras comunidades autónomas; la situación de perjuicio en inversiones estatales en infraestructuras por parte del Gobierno de la nación, a través de los presupuestos generales del Estado, a la que ha sido sistemáticamente sometida; los perjuicios que ha tenido la Región de Murcia -son argumentos que ustedes han empleado- porque no se haya contabilizado toda la población de la Región de Murcia, y en consecuencia los sistemas de financiación autonómica han supuesto un perjuicio para la Región de Murcia... Todo eso se traduce en un concepto que es el concepto de deuda histórica, deuda histórica y reclamación al Gobierno de la nación para compensar de ese agravio a la Región de Murcia. No entiendo la actitud que el Gobierno del señor Valcárcel tenía con el anterior Gobierno, de exigencia, de envalentonarse con el Gobierno de la nación, con el Gobierno de Zapatero, de ser exigente, de tener incluso una actitud bravucona en los medios de comunicación ante el Gobierno de la nación, y la actitud que tiene actualmente, totalmente indolente, de desaparición, de cobardía, de falta de valentía, de falta de exigencia al Gobierno de la nación. Eso es lo que yo, sinceramente, y el pueblo murciano echan en falta, esa exigencia permanente al Gobierno de la nación, gobierne quien gobierne, de lo que le corresponde en justicia a la Región de Murcia. Por tanto, hay que tener esa actitud de exigencia al Gobierno de la nación del cumplimiento del convenio firmado en el año 2006. Queremos el soterramiento y lo queremos ya, con carácter previo y de manera inmediata frente a la pretensión de abandonarlo, frente a la pretensión de hacer una estación provisional en Los Dolores, que finalmente se pueda transformar en una estación definitiva. Esa actitud de exigencia es la que yo echo en falta. Y hago una pregunta: ¿cuál sería su actitud, la actitud del grupo parlamentario Popular, la actitud de nuestro presidente, el señor Valcárcel, si quien estuviera gobernando fuese otro partido político, pongamos por caso el Partido Socialista? ¿Sería la misma actitud de sumisión, de aceptación de la estación provisional en Los Dolores, o sería una actitud totalmente diferente? Ese cambio de actitud en función de quien gobierna es lo que nosotros consideramos de todo punto inaceptable, y se están viendo señales en este sentido de cambio de actitud, de sumisión, la desaparición de la pancarta en el Ayuntamiento de Murcia del “Agua para todos”, ya desaparece esa reivindicación que en su momento se hacía, esa exigencia de deuda histórica... todo eso desaparece por completo porque el Gobierno que hay ahora mismo es el Gobierno de Rajoy y por tanto hay que adoptar una posición de sumisión. Yo no lo entiendo, porque ha habido otros gobiernos autonómicos del mismo signo que el Gobierno de la nación y sin embargo han tenido una actitud cuando menos más digna que la que ha tenido el Gobierno de la Región de Murcia. Resulta de todo punto, a nuestro juicio, inaceptable esa actitud. Por eso le pedimos que no renuncie en absoluto al convenio y al acuerdo que en su momento se suscribió con el Gobierno de la nación, que se exija, precisamente como consecuencia del perjuicio que sistemáticamente ha sufrido la Región de Murcia, el soterramiento como algo inaplazable. Si ya es vergonzoso que el AVE en lugar de llegar directamente a la Región de Murcia, a Murcia, se tenga que desviar a la Comunidad Valenciana para luego girar nuevamente hacia Murcia, ya es vergonzosa esa situación, pues más vergonzoso todavía sería renunciar al soterramiento, cuando hay otras ciudades con menos población que Murcia que no han renunciado al soterramiento y que lo han planteado y que se está llevando a cabo. Ahí podemos poner como ejemplo el caso de Granada, una ciudad con menos habitantes que Murcia, que tenía suscrito un protocolo que tiene menos fuerza jurídica que el propio convenio que en el año 2006 se firmó por parte del Gobierno de la Región de Murcia. Por eso nosotros le emplazamos, señor consejero, a que cambie su posición, a que defienda los intereses de la Región de Murcia, a que su Gobierno, el Gobierno de la Región de Murcia, defienda los intereses del conjunto de los murcianos, y no renuncie en modo alguno a esa necesidad de soterramiento del tren a su paso por Murcia, a su paso por otras ciudades, como Lorca o

como Cartagena, independientemente de que sea AVE o no sea AVE; es una necesidad, porque supone, como he dicho anteriormente, un beneficio sin duda alguna muy importante.

Señor consejero, también es la posición del comité provincial de ADIF y de Renfe, operadora de la Región de Murcia, que señala en un escrito dirigido al presidente de la Comunidad Autónoma que resulta incomprensible y fruto de la improvisación que se pueda plantear una estación a las afueras de la ciudad sin plantear antes un debate público en materias tan importantes para la ciudadanía como son la movilidad y la ordenación y el crecimiento de la ciudad de Murcia. Es una de las argumentaciones que se plantea y a nuestro juicio no es en modo alguno aceptable que se siga insistiendo en esa misma idea.

No entendemos muy bien por qué se renuncia al convenio que se firma en el año 2006, por qué se acepta en definitiva el PITVI, el nuevo plan de transporte y vivienda del Ministerio de Fomento, en el que expresamente se señala, en la aceptación que hace el Gobierno de la Región de Murcia, que todas las operaciones de carácter urbanístico, entre ellas el soterramiento, correrán íntegramente a cargo de las entidades locales, de los ayuntamientos, y de los gobiernos autónomos. Con lo cual hay una flagrante colisión con lo que plantea el convenio del año 2006, donde se dice clara y expresamente que el pago del soterramiento, la ejecución del soterramiento, desde el punto de vista presupuestario correrá a cargo de las tres administraciones públicas y no solo a cargo de dos de ellas, como se plantea en definitiva con el nuevo plan del Ministerio de Fomento.

Y además, señor consejero, resulta chocante que ante una reciente pregunta en el Congreso de los Diputados del diputado por Izquierda Unida, Izquierda Plural, Gaspar Llamazares, acerca precisamente de en qué situación de aplicación se encuentra el Plan Especial de la Estación de Murcia, aprobado en mayo de 2010, por qué razones se encuentra paralizado, por qué razones de seguridad y para romper el aislamiento de los barrios del sur de la ciudad y para qué fecha piensa la sociedad pública Murcia Alta Velocidad proceder al inicio de las obras de soterramiento de las vías, ante esa pregunta del diputado Gaspar Llamazares el Gobierno de la nación responde lo siguiente: “en consecuencia, el citado plan especial no se encuentra paralizado”. La respuesta es del 29 de enero del año 2013, es decir, hace escasamente un mes. “El desarrollo y financiación del soterramiento de las vías de alta velocidad de Murcia se llevan a cabo por la sociedad de integración Murcia Alta Velocidad, constituida con fecha de 12 de diciembre del año 2006, cumpliendo el acuerdo entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y ADIF”. La sociedad Murcia Alta Velocidad (50% ADIF, 25% Ayuntamiento de Murcia y 25% Comunidad Autónoma) está definiendo el alcance del proyecto constructivo del soterramiento y su compatibilización con las fases de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia en el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad del Levante (Murcia, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana y Región de Murcia). Una vez se disponga del proyecto constructivo, la sociedad Murcia Alta Velocidad definirá la planificación presupuestaria y plazos de actuación, todo ello de acuerdo con la nueva planificación de las infraestructuras de transportes que se establezcan en el PITVI, al que he hecho yo anteriormente referencia y que precisamente señala que el soterramiento correrá a cargo íntegramente del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma de Murcia. ¿Por qué esa renuncia? ¿Se va a producir efectivamente esa renuncia? ¿Se va a asumir íntegramente el soterramiento por parte de unos ayuntamientos y de una Comunidad Autónoma que tienen menos recursos financieros? Resulta de todo punto inaceptable.

Izquierda Unida-Verdes, señor consejero, va a defender aquí, en esta institución, en el Ayuntamiento de Murcia y en el Congreso de los Diputados el soterramiento como una cuestión necesaria, inmediata y prioritaria, y va a estar ahora, igual que lo estuvo antes, y mañana con los vecinos, con los ciudadanos en la calle, exigiendo lo que es de justicia: el soterramiento inmediato, ya antes de la llegada del tren de alta velocidad.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Pujante.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra don Joaquín López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señor consejero. Al equipo que le acompaña, buenas tardes también. A las personas que han tenido a bien estar hoy con nosotros, concejales del Ayuntamiento de Murcia, el secretario general del Partido Socialista de la Región de Murcia, miembros de la Plataforma Pro Soterramiento, a todos ellos, como digo, bienvenidos.

Señor consejero, da usted la cara, no se lo voy a negar, en un tema que le trasciende, en un tema, el del AVE, que yo creo que sí es el debate de hoy, que tiene una historia complicada en la Región de Murcia.

En primer lugar, decirle que con su comparecencia -desde luego, yo le reconozco, no soy ingeniero- es difícil hacer un seguimiento de todos los detalles constructivos que usted ha dado, fundamentalmente del resto de España, no sé si luego habrá algún detalle de algún país cercano respecto de la situación de las infraestructuras, pero realmente lo que nos ocupa aquí es saber qué piensa el Gobierno regional, qué va a hacer el Gobierno regional con la infraestructura llamada AVE, tren de alta velocidad, con todos los detalles, con todas las necesidades que ello conlleva para que llegue a nuestra región, para que llegue a la ciudad de Murcia, para que a su paso por Alcantarilla se eliminen las barreras, para que llegue como se pactó a la ciudad de Cartagena.

Le decía que es la historia en la que usted da la cara, porque este tema en el que ustedes se han llenado tanto la boca de ser los únicos que defienden los intereses de la región, los únicos que son capaces de traer aquí las infraestructuras, y resulta que la historia es tozuda y los elementos de la historia son objetivos. En el año 2001, usted lo ha dicho bien, se hicieron -usted no estaba, pero se hicieron- una foto que nos ha traído hasta aquí. Y la historia de la infraestructura AVE, gestionada por el Partido Popular a nivel nacional y aquí, en la Región de Murcia, es la historia de deslealtades, de decisiones erróneas, de solamente ser reivindicativos cuando el Gobierno de la nación era de signo contrario. Esa es la historia del Partido Popular al respecto de la infraestructura AVE, que hoy todavía no ha llegado a la Región de Murcia, una infraestructura de conveniencia. Son ustedes solamente exigentes cuando el Gobierno es de signo contrario.

En ese 2001, antes, decía Valcárcel: “no pasaremos porque el AVE no llegue si no es a través de Cieza”. Se comieron ustedes sus palabras. Decía mi compañera Teresa Rosique que lo que llegaría entonces era un ave sin plumas. Hasta 2004 y desde 2001, en donde ustedes se hacían fotos, solamente existe un estudio y se colocó una traviesa, una legislatura completa hablando de los intereses de la Región de Murcia, pero ni un euro, ni un euro invertido en esa infraestructura que ustedes han alabado y han gestionado y defendido como si fuera suya.

Fue a partir del año 2004, ya con un Gobierno socialista, cuando el AVE, esa infraestructura que todos deseamos, empezó a ser una realidad para la Región de Murcia, pero con un Gobierno socialista. Desde el año 2004 hasta el año 2012 el AVE, cuando llegue a la Región de Murcia, señor consejero, solo va a tener una etiqueta, la del Partido Socialista Obrero Español, que ha hecho las inversiones únicamente y las decisiones... Mire, con más o con menos lentitud, pero millones, miles de millones de euros invertidos en la Región de Murcia para que llegue el AVE a la Región de Murcia. El único compromiso real de llegada del AVE a la Región de Murcia, no se extrañen ustedes, lo hizo un ministro socialista, el señor Pepe Blanco, el único. La única fecha que tenemos, el 2014, ¿están ustedes en condiciones de cumplir ahora con esa fecha, tanto que se les llenaba la boca?

Entonces era imprescindible, había que soterrarlo todo, en Alcantarilla, en Murcia, en todos sitios, en Cartagena, unas inversiones absolutamente necesarias. Ahora qué pasa, ha pasado el tiempo. Nos entreteníamos con trazados que eran imposibles, pedíamos el trazado central para que llegara el AVE a la Región de Murcia y había que soterrar no una ciudad, el puerto de La Cadena. Y nos llenábamos la boca de inversiones absolutamente imposibles. ¿Eso era apostar por la Región de Murcia y por las infraestructuras en la Región de Murcia? No, eso era apostar por la deslealtad, por ser de boquilla los que defienden el interés de la Región de Murcia. Y hete aquí, Gobierno de Mariano Rajoy, que nos vamos a hablar con la ministra y nos venimos con el rabo entre la piernas, sin un solo euro para la Región de Murcia, y, lo peor, sin reclamarlo, sin exigir eso que ustedes exigían con tantas ganas y con tanto fervor en interés de los ciudadanos de la Región de Murcia.

Yo sé que les duele. Se lo repito: más de ocho mil millones de euros invertidos por un Gobierno socialista. Ciento sesenta millones invirtieron ustedes cuando se fueron del Gobierno. Es una diferencia importante, muy importante. Y gracias a esa inversión llegará el AVE a la Región de Murcia, por lo menos eso espero, aunque desde luego ustedes en esta materia no son fiables. Y hoy además no hay ningún compromiso cierto, no hay ningún compromiso de fechas.

Se nos habla, señor consejero, ¡vaya marrón!, se nos habla de expectativas, se nos habla de una serie de posibilidades que usted, como yo, sabe que son como mínimo hoy de incalculable valor presupuestario, y además se incumple con un compromiso cierto al que se llegó por todas las administraciones implicadas en el año 2006 (la Comunidad Autónoma, el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Murcia), la llegada del AVE a la Región de Murcia, en la ciudad de Murcia, y acabar con esa marginación de los barrios de la zona sur del municipio de Murcia. Era razonable y lo sigue siendo al día de hoy.

Ha dado usted una serie de datos respecto de la actuación que se pactó en el año 2006, que le digo que no coinciden con el documento oficial de la página web de la sociedad Alta Velocidad de Murcia. Le diría que me alegran los datos que ha dado porque todos ellos son de menor coste que los que aparecen oficialmente. Por tanto estamos reduciendo esa gran inversión, que desde luego nos hacemos cargo que lo es, aunque sea participada por tres administraciones. Me gustaría, señor consejero, que nos pudiera aclarar exactamente cuáles son los datos a los que nos tenemos que atener respecto del convenio de 2006.

Como le decía, consejero, ese es nuestro currículum. Pero lo hecho, hecho está, es en beneficio de los ciudadanos de la Región de Murcia, y aunque parezca que me pongo una medalla no lo hago, lo hago porque es objetivo, porque es bueno para la región y lo hizo un Gobierno socialista en la nación, con lealtad, pactando con el presidente de la Comunidad Autónoma en el año 2009, una fecha para la llegada del AVE y una serie de plazos, formas y maneras de que llegara a nuestra región. No me negarán ustedes que esto es así, porque sería negarme la realidad.

Por eso es la constante, la historia de su actuación, retrasos y deslealtades. Y ahora, consejero, nos encontramos con la descripción de la situación que usted nos hace. Claro, usted culpa a la crisis, yo culpo a esa gestión, a esa mala gestión en sus decisiones. Si hubiéramos hecho las cosas mejor, si en vez de ser reivindicativos sin razón hubiéramos sido más razonables, ustedes hubieran sido desde el Gobierno más razonables, quizás hoy el AVE sería una realidad en la Región de Murcia. Pero no, efectivamente estamos en un momento de crisis y hay que valorarlo. Pero, consejero, como le digo es difícil valorar la propuesta que usted pone hoy sobre la mesa; no tenemos un solo documento, un solo informe para poder valorar esa propuesta que usted hace, aparentemente, en acuerdo con el Ayuntamiento de Murcia. Yo le digo, el Ayuntamiento de Murcia, como usted sabrá, todos los grupos municipales han acordado instar al Gobierno de la región y a su vez al Gobierno de la nación a que se cumpla el protocolo de 2006. No he escuchado a nadie que se desmarque en esa guerra entre Valcárcel y Cámara que tenemos permanentemente, pero esa es la reivindicación de los grupos municipales, de los representantes de los ciudadanos de la ciudad de Murcia. No ha cambiado su posición ¿Con qué propuesta está jugando usted, con la suya, con la que les han mandado aceptar

desde Fomento, o está usted hablando aquí en nombre del alcalde de Murcia y de los grupos municipales?, porque eso no parece claro. Ellos siguen insistiendo en la necesidad de que se dé una solución a ese problema del soterramiento en la ciudad de Murcia. ¿Por qué no cumplimos ese protocolo? ¿Cuál es la razón por la que un protocolo que tiene valor jurídico, ahora una de las partes, de forma absolutamente unilateral, sale del mismo sin que ustedes le pidan explicaciones? Todo el mundo ha cumplido su obligación, excepto, hoy, el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma que ustedes representan. El Ayuntamiento de Murcia hizo su tramitación con mucho tiempo. Decía el otro día el presidente que desde 2006 no se había dicho nada ni hecho nada al respecto de esta situación. Mintió el presidente aquí el otro día. Desde el año 2006 el Ministerio de Fomento ha ido haciendo todos los estudios necesarios, el Ayuntamiento de Murcia, gobernado por el Partido Popular, ha iniciado su tramitación. Desde ese momento hasta el año 2010, cuatro años de tramitación urbanística para poder hacer la actuación en ese entorno del que usted habla en la estación del barrio de El Carmen. ¿Cómo que no se han hecho las cosas? ¡Si es que lo único que hacen ustedes es buscar excusas! Menos ustedes, que no han cumplido, porque tienen que poner un dinero que no tienen, y el Ministerio de Fomento que ahora nos deja a los últimos de la cola, porque usted ha hablado de algunas actuaciones a nivel nacional que sí se están haciendo. Un agravio comparativo una vez más para la Región de Murcia.

Ustedes, que son los máximos defensores de los intereses de la Región de Murcia, ¿cómo permiten esto?, ¿cómo permiten que la ministra del Gobierno de Rajoy nos deje los últimos y no haya ni un solo euro, ni una sola determinación para resolver el problema y terminar con esta situación que merece la Región de Murcia y la ciudad de Murcia?

La reivindicación del soterramiento en la ciudad es justa, es razonable, elimina las barreras. Se estaría por tanto haciendo un acto de justicia con los ciudadanos de la zona y no podemos renunciar. Yo les pido que con la misma fuerza y la misma energía con la que entonces se iban a reclamar, y clamaban en el desierto porque no se les hacía caso, lo hagan ahora. Sí es el Gobierno de la nación, ¿pero verdad, consejero, que a nosotros lo que nos interesa son los intereses de la Región de Murcia? Pues vamos a seguir defendiéndolos con la misma vehemencia, y dígame usted al presidente que vuelva, que vuelva a hablar con la ministra y que le diga que lo hablado no, que hay que solucionar el problema en la Región de Murcia y que necesitamos que den una solución en la parte que les corresponda. Eso es lo que nosotros le pedimos.

Y respecto a las soluciones le digo que soy incapaz en este momento de valorar cuál es el alcance de la propuesta técnica que usted nos está haciendo aquí hoy, me siento incapaz. Pediremos la documentación si no tiene usted a bien entregárnosla a los grupos parlamentarios. Pero, desde luego, la posición del grupo parlamentario Socialista es muy clara: el AVE tiene que llegar a Murcia en el año 2014. Ese es el compromiso al que se llegó con el Ministerio de Fomento anterior y esa es la palabra del señor presidente Valcárcel, que no viene aquí a dar la cara, a explicar esto, como debería hacer. Compromiso, 2014... -Sí, viene a contestar preguntas. Creo que esta es una infraestructura que merece un mayor respeto y mayores explicaciones-.

Primero, el compromiso, 2014, señor consejero. Y, en segundo lugar, el cumplimiento de lo pactado en el protocolo del año 2006, y para ello, entendiendo la situación de crisis, solamente aceptaremos, pero lo aceptaremos porque es en beneficio de los ciudadanos, una situación provisional de verdad, consejero. Nada de lo que usted nos ha descrito puede ser considerada una situación provisional, no puede ser, ¡si no hay nada hecho, señor consejero!, si en la estación de Los Dolores, esta de la que ustedes hablan, no se ha hecho ninguna actuación, si se tiene que hacer todo de nuevo. No nos sigan ustedes engañando poniéndonos la zanahoria delante, el AVE. No, no sigan mintiendo, que esa es la trayectoria habitual, seguir diciendo que van a hacer algo que no van a hacer. Vamos a buscar una solución provisional, pero de verdad provisional, que no cueste dinero en exceso a las arcas regionales, que permita traer el AVE a la Región de Murcia, pero con el compromiso adquirido y aparejado de garantía del soterramiento, tal cual se ha pactado, señor consejero. Eso es lo razona-

ble, porque lo contrario, señor consejero, es una trampa, una inversión que estoy absolutamente convencido que no van a hacer, pero que van a vender como si la hicieran, y, como le digo, eso es seguir traicionando los intereses y las expectativas legítimas de todos los ciudadanos de la Región de Murcia, de la ciudad de Murcia y de Cartagena.

Le lanzo algunas cuestiones que me gustaría que me aclarara. En primer lugar, ¿cuál es el trazado definitivo por el cual el AVE llegará a Cartagena, a esta ciudad, y una fecha aproximada, señor consejero?

Igualmente, ¿cuál es el compromiso con la ciudad de Alcantarilla? Porque usted habla de fases sin concretar nada más y poniendo como condición presuntos acuerdos y protocolos entre distintas administraciones que a fecha de hoy ni se han escrito. Por tanto estamos hablando y vendiendo humo.

Igualmente en Lorca, porque la situación y la solución que usted propone es la ya existente, pero no existe en Lorca suelo disponible, y además de nuevo se supedita a la existencia de convenios y protocolos entre administraciones que al día de hoy no son ni una mínima realidad. Otra hipótesis y otra expectativa que no tiene ninguna base. Y además en Lorca hubo un principio de acuerdo con el Gobierno anterior, señor consejero, ese principio de acuerdo establecía algunas condiciones sobre esto. De ese principio de acuerdo con el Gobierno anterior nunca más se supo. En este momento no existe nada, lo han dado ustedes todo por cerrado. Expectativas que dependen de convenios que hoy ni siquiera están escritos.

Consejero, le pido que nos diga si están en condiciones de cumplir con sus compromisos con la Región de Murcia, la llegada del AVE en 2014 y la solución, tal y como se pactó en el protocolo del 2006, de un soterramiento para la ciudad de Murcia, para eliminar la marginación de los vecinos de la zona sur, y si están en condiciones de ofrecer a esta Cámara y a la Región de Murcia un proyecto provisional razonable que nos permita pensar que ustedes de verdad quieren cumplir. Esa será, en nuestra opinión, la mejor forma de defender los intereses de la Región de Murcia, y si es así estaremos a favor. De lo contrario, en la mentira, en la vaguedad y en la falta de concreción estaremos siempre en contra y con los ciudadanos en la calle.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor diputado.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra don Juan Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Buenas tardes, señor presidente, señores asistentes todos, en especial la plataforma.

No sé si cambiar, señor López. Traía una intervención que iba en la línea de colaboración de todos los grupos, incluso con Izquierda Unida, pero después de lo que ha dicho usted no sé si cambiar el estilo. No lo voy a hacer, no lo voy a hacer por respeto efectivamente a esta institución.

Dice usted que no se pone medallas, pero a nosotros nos ha puesto una etiqueta, una etiqueta de que no hacemos nada en absoluto con el tema del AVE. Verá usted cómo esto no es así. La historia ferroviaria en Murcia es una historia fundamentalmente de fracasos, en donde hemos participado todos en mayor o menor cuota, excepto Izquierda Unida, porque jamás tuvo la posibilidad de entrar en la gobernanza de esta región.

Hablar de trenes... de acuerdo, señor Pujante, hablar de trenes en la Región de Murcia es hablar de trenes en la periferia de la periferia de Europa, y eso limitándonos en exclusiva a la era democrática, no me quiero retrasar más. Llevamos, pues, más de 30 años con el silencioso sonido de un tren que nunca pasa. Esto es como esperar en vano, como aquel que esperaba a Godot y nunca llegaba,

como si el destino, ese conjunto de infinitas alternativas de aleatorias consecuencias se hubiese conjurado para no aparecer nunca en esta amable, a pesar de nosotros los políticos, acogedora región, sino como dudosa aparición en este inclemente tiempo sometido a siniestras sombras de una crisis que se niega, tozuda, a desaparecer. Estamos, pues, de acuerdo en que estamos mal. Es cierto.

Vaya por delante que en este fracaso, el de no haber resuelto al cabo esta cuestión ferroviaria no debe achacarse a nada ni a nadie en particular. Todos hemos sido protagonistas, unos en cierta medida, el Partido Socialista, otros quizás en igual, el Partido Popular, y algunos, por su incapacidad para llegar a la gobernanza de las cosas, están todavía inmaculados y pueden pronunciar determinadas bravatas y bravuconadas... Le recomiendo, señor Pujante, que mire usted antes de atribuir a determinadas señorías, diputados, que lea usted la interpretación exacta de lo que significa "bravucónada". Bravucónada es lo que hace usted, es decir, lanzarse dando un supuesto valor, diciendo afirmaciones que son absolutamente caracterizadas de juicio de valor, y que en realidad sólo tienen un carácter que es la demagogia, producto de aquellos que no están ejerciendo el poder, que es muy sencillo; es más fácil destruir que construir.

A nosotros, al Partido Popular, nos lleva ahora la tarea más complicada, que es construir. Por eso tampoco, vamos a ver, nosotros no presumimos de que estamos sirviendo al ciudadano. No, nosotros nos defendemos de ustedes, la bancada de la oposición, porque dicen que nosotros no estamos a favor del ciudadano. Eso es una bravata, eso sí que es una bravata, decir esto. En fin...

Yo me voy a referir también a la alta velocidad, o a las altas prestaciones, o al AVE, como queremos llamarlo. Yo creo que el soterramiento, que a mí me preocupa y somos partidarios absolutamente todos de hacer el soterramiento, porque no entendemos una ciudad como Murcia en el futuro donde haya un ferrocarril que la parta por la mitad, lo cual no quiere decir que el que expliquemos y no justifiquemos, porque vamos a explicar la postura actual del Gobierno, vamos a explicarla, no vamos a justificar que estamos en contra, sino que vamos a explicar por qué esto se tiene que hacer por fases. El consejero lo ha explicado muy bien. Es decir, las comparaciones que se han venido haciendo, que si Logroño, que si León, Alicante, Orihuela..., hay que ponerles un denominador común. Es una ecuación complicada, la ecuación del ferrocarril en España, donde tiene que ser homogénea. Si no es homogénea no podemos hablar.

Allá por el año 92, 1992 -algunas de sus señorías ni habían nacido-, esto ya era un punto de vista de generalidad de asunción, cómo estábamos, ¿no? La historia de Renfe en nuestra región -decía el columnista- es una sucesión de pescozones, uno tras otro, llenos de racionalidad estatal, que nos ha hecho... perdonenme, presidencia, asistentes y señorías, que nos ha hecho la puñeta, de forma que la aportación que nuestra infraestructura ferroviaria pueda hacer al desarrollo regional está muy por debajo de lo que pudiera estimarse un día acerca de la potencialidad calculada a partir de la creación del Estado de las autonomías. Baste recordar simplemente que no existe algún tramo electrificado y la tecnología de la alta velocidad está sujeta precisamente a la electrificación, etcétera, etcétera. Bueno, han pasado 30 años y lo ha dicho el portavoz de Izquierda Unida-Verdes, no tenemos tramos electrificados, y por España han pasado gobiernos del Partido Popular, pero también han pasado, y muchos y durante muchísimo tiempo, gobiernos del Partido Socialista. Por tanto, si nos tenemos que repartir las medallas, vamos a repartirnos también los fracasos y los reproches.

Bueno, no, no me olvido, no me olvido de que ahora, en este momento, nos ocupa el soterramiento de la línea de alta velocidad, o quizás de altas prestaciones, porque, en fin, es una disquisición técnica pero hay que explicarla. La alta velocidad está basada sobre tecnología francesa, no nos engañemos, y las altas prestaciones pueden disponerse de otra manera. El servicio sería el mismo y las velocidades prácticamente lo mismo.

Pero debo advertir que en esta Asamblea, en este foro, estamos hablando de la región. En eso estamos de acuerdo todos, está de acuerdo el consejero, ha hablado de la planificación global, incluso el Partido Socialista ha hecho un llamamiento, sin olvidar que realmente lo que tenemos que resolver ahora en este caso muy particular son los pasos a nivel y el soterramiento en la ciudad de Murcia,

pero nosotros, como hablamos de la región, hablamos de Cartagena, de Lorca, de Alcantarilla, también podríamos hablar incluso de Beniel, y si me apura mucho podríamos hacer un memento, lógicamente, de Caravaca y Moratalla. No es el caso ahora, pero sí es mi obligación tener estos municipios en cuenta.

Hablaremos de soterramiento en Murcia ciudad, sí, pero Murcia es la capital de una región que, como todas, sin excepción en España, está inmersa en la más pertinaz crisis, que no sólo en tiempos democráticos, sino desde que salimos vivos de aquella injusta y tremenda guerra del 36, nos asola sin piedad. Estamos sin crédito, estamos con paro y estamos haciendo restricciones, por desgracia, no porque queramos machacar al ciudadano, por desgracia, por obligación y por honestidad.

Esta situación de crisis debería alentarnos a todos los diputados en el sentido de que tenemos que debatir con coherencia, dentro del sentido común que nos exige la ciudadanía, que para eso estamos, para que nos dejemos de sectarias admoniciones y aportemos cada uno, desde su escaño y obediencia obligada al grupo al que se pertenece, lo mejor para resolver sus problemas, que desde luego nada tienen que ver con tantos huecos, huecos reproches, que unos y otros con más intención que talento nos dedicamos con cierta reiteración, y sin producimos empacho alguno las esperpénticas situaciones, en donde se llega a defender exactamente lo contrario de lo que se hubo defendido.

Miren, hace cuatro o cinco años, o seis, cuando se implanta el tranvía en Murcia, claro, lo propone el Gobierno. La oposición, que piensa que su labor es oponerse sistemáticamente al partido que gobierna, pues dice que no, que no hay que hacer tranvía, hay que hacer metro. Bueno, sin hablar de cuartos, porque si hablamos de cuartos ya el asunto cobra especial relevancia. Pero es que resulta que al tiempo en que en Murcia la oposición del Partido Socialista estaba diciendo que tranvía no, que había que hacer metro, pues resulta que el alcalde Belloch, en Zaragoza, estaba poniendo el metro. Por cierto, la oposición también oponía lo contrario: esto no me gusta. Muestra esperpéntica de lo que ahora expreso, con dolor intelectual muy subido en la tópica acusación de la oposición, que acusa al Gobierno de haber inflado más o menos el presupuesto. El otro día leía que decía: “¿pero bueno, qué presupuesto, pero si no se va a ingresar eso, qué hacen ustedes?”. Se estaba diciendo eso. Decíamos que íbamos a tener más dinero del que tenemos. Pues no lo sé, a lo mejor tienen ustedes razón, porque es que cada vez que hay que hacer un replanteamiento tenemos que ir para abajo. La situación es esta. Entonces, unos presupuestos en donde resulta para ustedes imposible obtener los ingresos que se apuntan, con la consiguiente imposibilidad de afrontar pagos, y después, a la menor ocasión, llegan ustedes y denuncian que esos mismos presupuestos son cicateros, en la medida que recortan partidas o cuentas de cualquier condición, y no sólo aquellas directamente relacionadas con las que hemos convenido todos en llamar el Estado del bienestar. No sé si calificar esto como paradójico, contradictorio en todos sus términos... pues si se afirma que la suma está mal, ¿cómo ustedes quieren luego bendecir todos los sumandos?

Tiene razón, señor portavoz de Izquierda Unida-Verdes, tiene razón, las mejores inversiones que se podían hacer en la región son el soterramiento, el ferrocarril, soterramiento en Murcia, en Lorca, en Cartagena, en Alcantarilla. Por cierto, en Alcantarilla, cuando se planteó el soterramiento, sus compañeros de partido creo que se abstuvieron. No sé, supongo que sería una situación especial, donde convenía situarse en un sitio o en el otro; cuestión política nada más. Claro que sí, porque eso genera beneficios, pero si no podemos -vamos a ponernos de acuerdo- porque en España, en la región, en el mundo en general resulta que ahora el dinero no vale nada, lo que vale es el movimiento, es el aire y el movimiento. Si el dinero y el crédito no fluye, pues entonces ¿quién nos va a dejar dinero, si no tenemos para pagar lo que tenemos? Entonces, claro, no tenemos más remedio que hacer unos presupuestos que, por mucho que digan ustedes que no estamos en atención al ciudadano, el 86% de los presupuestos que hemos hecho este año, el Gobierno, con el apoyo del Partido Popular nada más, exclusivamente, el 86% va dedicado a partidas que tienen que ver con la cuestión social, que tienen que ver con lo que llamamos el Estado del bienestar. Hemos dejado sólo un 14%, pero, claro, y una vez que se nos critica que estamos recordando esto, encima nos dicen que tenemos que

invertir más en lo otro. Señores, señorías, la suma es lo importante, los sumandos hay que congeniarlos y hacerlos homogéneos con el respeto a la suma.

Mire, lo que no se puede consentir más es la bravuconada de que el Partido Popular está tomando la crisis como excusa. Yo sólo admito por parte de ustedes que digan que el Partido Popular está condicionado por una causa, no una excusa, que es la crisis. Eso que quede bien claro.

Sí, tengo que referirme al soterramiento en Murcia capital, pero es necesario haber hecho las precisiones en el tenor que anteriormente he expuesto, a fin de poner negro sobre blanco las circunstancias que hoy, febrero de 2013, se dan para que, sin prescindir de ellas, podamos llegar en su día a dar satisfacción a todos los murcianos, pues esto debe ser obligación para quienes componemos esta Asamblea, y que no es otra que legislar en función del interés general, siendo el soterramiento de vías y la estación de Murcia integrantes de mucho peso en este interés general. Por supuesto que sí.

No tengo en tal sentido por lo menos que agradecer la lucha constante, y lo digo con toda sinceridad, la lucha constante, 23 años ya que la Plataforma Prosoterramiento ha venido desarrollando. En particular, debo alabar el cuidado con que han llevado sus asuntos, y todavía más en particular su aportación a quien en este momento está en uso de la palabra, respecto a la descripción exacta de todos los hitos habidos en la cuestión de hoy y que me han valido para no sólo comprender las razones de su lucha, sino que también para hacer más sus aspiraciones, y de corazón, de verdad, les deseo éxito en su batalla. Debo reconocer que cuando ustedes, la Plataforma, con los cuales he tenido mis contactos, siento no poder haber aceptado todo, porque ya le digo que hay una causa, no una excusa, que es la cuestión crítica, debo leer que también me siento avergonzado como murciano, estudiar y ver los hitos que se producen desde enero de 1990 hasta la actualidad, para observar que en efecto hemos fracasado todos los políticos. Pónganse usted también, señor López, la etiqueta de fracasado. Yo ya me la pongo, pero en esta situación no se me vaya a poner usted una medalla meritoria.

Vamos, decir que el Partido Socialista es el único que va a hacer que venga el AVE a Murcia, es que eso produce la descojonación más profunda, permíteme que se lo diga de esta manera. Eso por un lado. Hemos colaborado todos. Ponga usted también, porque aparte de doña Malena y don Pepiño Blanco, pues ha habido otros ministros que habrán puesto su granito de arena, digo yo, pero en fin.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor Guillamón, le ruego modere su lenguaje.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Sí. Pido disculpas, señor presidente, por el palabro que no debí emplear. Me arrepiento de ello.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor diputado.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Señor consejero, ¡qué buena intervención!, muy clara, imparcial intervención. Ha explicado usted con detalle la situación de las ciudades de España que han justificado, emprendido y solucionado, en su caso, la aspiración para soterrar el ferrocarril a su paso por zona urbana, porque es una aspiración global. Esto no es una cuestión de Murcia, no es una cuestión de Alcantarilla, es una cuestión de todo el mundo. Y además, así como a nadie se le ocurre en este momento decir que vamos a hacer carreteras convencionales de doble sentido, que lo que tenemos que hacer son

autovías y tenemos que hacer autopistas con control de accesos total, pues hay que hacer el soterramiento. Es que es de sentido común, lo mismo que tenemos que aspirar a una velocidad alta.

Sirva la exposición del señor consejero para hacer coherentes todas aquellas comparaciones que hubieran de hacerse, a fin de acreditar las justas aspiraciones de unos y otros. En la explicación se relativiza la situación de ellas, y se expresa a qué nivel se encuentra cada ciudad respecto al denominador común, que sabemos que es el soterramiento. Acuerdos, convenios, planes de actuaciones, proyectos y obras iniciadas, en su caso, constituyen el itinerario normalizado por donde discurren las cosas. Esta ecuación de ciudades necesitaba para su interpretación homogénea la descripción hecha por el consejero. Creo que ha quedado muy claro que Logroño tiene unas circunstancias, Alicante, Orihuela, León, etcétera, cada uno tiene sus circunstancias. A mí me interesan personalmente las circunstancias de Murcia en este caso. ¡Ah!, también Cartagena, Lorca, Alcantarilla..., y así, de este modo, podemos poner sobre la mesa, para que todos avancemos en una misma dirección las cosas tal y como son. No trato de engañar a nadie, esto es así. Del convenio firmado el 22 de junio de 2006, en cuanto a la financiación, se establece esto, pero lo más importante, se establece que el sobrecoste que conlleve el soterramiento no lo pagará el Ministerio. Firmado en el 2006. Señor López, dígame usted en el 2006 si doña Malena había sido mandada a Europa o estaba todavía en ejercicio.

El coste total para la llegada del AVE... Bueno, el consejero ha precisado mejor las cifras, pero como yo creo que merece la pena hacer un comentario sobre esto, para que veamos la cuantía, no de la excusa sino de la causa, el coste total para la llegada del AVE a la capital y su soterramiento se estimaba en 195 millones de euros, y la participación, lo ha explicado el consejero, de las partes implicadas, estaba el Ministerio de Fomento, la Región de Murcia y el Ayuntamiento. El Ministerio de Fomento, la Dirección General de Ferrocarriles y ADIF, más o menos viene a ser lo mismo. La participación no podía ser de otra manera, 66, 26 y 8, respectivamente, correspondiendo de mayor a menor. Pues la postura ministerial en la materia que nos ocupa es que el importe necesario para soterrar las vías no podrá provenir de sus presupuestos. Si lo ha dicho. Está firmado en 2006. Y como murciano me parece mal, pero como español lo veo lógico, porque si el Ministerio va a tener que hacer todos los soterramientos de todas las españas de la plural España... pues claro, realmente, a lo mejor el Ministerio desfallece.

La deuda histórica, sí. ¡Anda que no le está sacando usted partido a la deuda histórica, señor postura, señor postura de izquierda! La materia que nos ocupa, el importe necesario para soterrar vías no podrá provenir de sus presupuestos, está claro. Como alternativa, y en negociación con ADIF ante Renfe, podrá gestionarse la incorporación del suelo liberado con destino a una moderada urbanización. ¡Eh!, cuidado, que ya estamos con el ladrillo. Si hablamos del ladrillo todos nos vamos a echar manos a la cartera, pero el ladrillo tiene que estar ahí. Claro, si tenemos tropecientos mil... perdón, si tenemos, no sé, yo calculo que un parque ahora mismo de viviendas del orden de 300-400.000 viviendas en España, pues no creo que ADIF pueda hacer una promoción, ¿no? Por cierto, que está muy bien formada. Lo digo para la tranquilidad de todos, el plan especial que hace la remodelación de El Carmen y constituye todo esto para que venga el AVE, pues dice que el 9% sería solo privado y más del 90% sería público.

En la actualidad, en el caso de Murcia, la Sociedad Alta Velocidad dispone de un plan especial aprobado. Es importante. Mire, cualquiera que haya estado en contacto con la Administración verá que la maduración del proyecto en general dura más que la ejecución de las obras. Es decir, yo tengo que hacer una obra con un presupuesto 100, voy a tardar tres años en hacerla. Probablemente, la maduración desde que empiezo a gestar la propuesta y hasta que empiezan las obras puede ser el doble.

Tiene también aprobado el Ayuntamiento el correspondiente programa de actuación. Ha informado la Concejalía de Urbanismo los proyectos de urbanización y reparcelación. La intención de estos proyectos es que se desarrollen al mismo tiempo que los ferroviarios de ADIF. Es lo normal, ¿no?, empezamos primero a gestionar el suelo producto de este convenio y al mismo tiempo

instalamos el AVE y vamos a hacer la estación, y la vamos a hacer, ahora lo diré, naturalmente, en Dolores. Si bien, dado que esta sociedad es propietaria de algo más del 60% del suelo objeto de actuación, el trámite –y ya estamos otra vez con la crisis–, tal intención no resulta fácil. En definitiva, el coste del soterramiento depende no solo de las aportaciones de las tres administraciones implicadas, sino de resultados de la venta de las viviendas que hubieran de instalarse en los más de 200.000 metros cuadrados en el ámbito que recoge el proyecto.

Tales son las cosas que una vez más debemos tomar nota de que este asunto no es ajeno a la actual crisis económica, que casi arrambla con todas las posibilidades financieras. El conjunto residencial programado, suelo público y privado, prevé la construcción de 1.400 viviendas, y por no verse el suelo de este conjunto afectado por las obras del ferrocarril propiamente dichas, estas deberían haber comenzado ya, y no señalo culpables, a diferencia de otros portavoces. Pero no ha sido así, ADIF estima que el rendimiento económico de esta operación le daría –lo ha dicho el consejero– 85 millones de euros, que se destinarían a financiar el AVE y soterramiento, y que junto con 73,2 del Ministerio, 28,8 de la CAM y 8 del Ayuntamiento sumarían en total una inversión de 185, que es una inversión que –ya lo ha advertido el consejero– se quedaría corta a la hora de ejecutar todo. No pidan sus señorías que con los presentes presupuestos incluyamos ahora la cantidad correspondiente, que a resultados minoraremos por fuerza partidas de contenido social que tanto defienden, con su espectacularidad y todo, pero recuerden que nosotros también defendemos esas partidas, ¿eh?, aquí el patrimonio de defender al ciudadano no lo tiene nadie, lo tenemos todos, y en la medida en que hagamos propuestas que vayan en su beneficio seremos más o menos nobles. Yo me considero noble. Pero recuerden que en definitiva es el Partido Popular quien proporciona las heroicas soluciones pertinentes, y no olviden ustedes que de nuevo la cuestión del malvado ladrillo se entromete en este proyecto una vez más, pero ahora sí, qué ironía, de modo pertinente, o al menos lo parece.

Mire, ha preguntado que qué va a hacer el Partido Popular. El Partido Popular va a traer el AVE en el 2014, por su esfuerzo y por todo lo que se ha hecho hasta este momento, sean ustedes los buenos o sean los malos, y nosotros viceversa. Hoy el valor del suelo no está por las nubes, como en tiempos pasados sí lo estuvo. Hoy los presupuestos autonómicos se encuentran en permanente contemplación ante cualquier derrote malvado sobrevenido de esta economía que fenece. Estará usted de acuerdo con Krugman y tal, esto del sistema hecho añicos, sin necesidad de citar Suiza. Con los ayuntamientos padeciendo de un denominador común que nos amordaza, que es la deuda, y para todo organismo sin excepción lo prioritario es salvar la crisis, señora Retegui. En tal caso, con una anunciada inversión pública total para la plural España de 10.000 millones de euros, que no llega al 1% del PIB –¿cómo vamos a pedir ahora 300 o 400 millones!; habrá que repartir el dinero entre toda España–, pretender ejecutar ahora mismo el soterramiento es imposible. Hacerlo cuando corresponda, y a partir del 2014 como mínimo, eso es muy viable. Échennos, señorías del Partido Socialista, la culpa a nosotros, sí, al Partido Popular. Insista en sus justas reivindicaciones, apúrense en criticar la no ejecución de las cosas ahora, y de paso se da una oportunidad de hacer de la negativa universal y recurrente el tótem... perdón, el inútil, por lo escasamente imparcial y solvente actividad parlamentaria, aunque solo sea haciendo política de salón y su discurso apenas sea recibido por quienes son fieles por siempre solo a su propio partido. Cada vez es más difícil engañar a nadie, ¿eh? Pero lo cierto es que los gobiernos socialistas a nivel estatal, regional, local, han participado igual o más que el que yo represento para dar con Murcia en esta precaria situación ferroviaria, desde Méndez y Collado –¡ay, esos sí que eran buenos tiempos socialistas!– hasta doña Malena, el ministro Blanco y nuestro querido paisano Tovar, sin olvidar que hemos pasado y seguimos pasando –nadie lo ha dicho– por Tobarra y Chinchilla, donde alguien se ha quedado por el camino en condiciones...

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Le ruego que vaya terminando, señor Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

... en condiciones no precisamente de seguridad para las personas. -Me queda medio minuto-.

Lo que ofrecemos desde el Partido Popular es lo mejor posible: estación de carácter provisional en Los Dolores y el compromiso de empezar ya las obras del acceso del AVE a la ciudad, y esperar la oportunidad y no desaprovecharla de acometer el soterramiento de la estación y vías con toda diligencia, 2014. Más o menos aplicando la teoría murciana, porque las cosas del interés general de los ciudadanos, de la ciudad, que son todos, ha de conseguirse lo antes posible. En murciano: “si empezamos, mientras rula no chamba”; “olivica comía, huesecico al suelo”. Lo contrario sería “pan, pijo y habas”. Al Partido Popular se le puede y se le debe exigir este compromiso.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor diputado.

Para contestar a los grupos parlamentarios, tiene el uso de la palabra, por tiempo máximo de sesenta minutos, el consejero, don Antonio Sevilla.

SR. SEVILLA RECIO (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias a los grupos intervinientes por sus palabras.

Y, bueno, la primera cuestión es una cuestión global. Yo creo que los españoles somos gente sencilla, que no tenemos una democracia muy experimentada, que no tenemos muchas tablas en cómo organizar determinadas situaciones que se solventan democráticamente, etcétera, etcétera. Y por nuestra condición, ya digo, somos gente sencilla, cuando frisamos los cincuenta tendemos un poco a ser quijotes, como bien todos sabemos, etcétera, etcétera, pero desde luego lo que no tenemos en la Región de Murcia es ningún apartheid, ningún gueto ni nada que se le parezca. Yo creo que eso corresponde a otros sitios y a otros lugares, y el máximo respeto para las personas que allí viven y que merecen la mejor consideración y la mejor mirada por nuestra parte.

Y luego, el siguiente paso o la siguiente cuestión es que no sé muy bien cómo enfocar mi respuesta. Lo digo por lo siguiente. El señor Pujante muy bien dice que la situación ferroviaria en Murcia no es la adecuada. De acuerdo, tenemos un atraso importante, tenemos 309 kilómetros de vía, no tenemos ni un solo kilómetro electrificado, solamente hay 22 kilómetros en doble vía, etcétera, etcétera, una situación bastante inadecuada y en la que todos convenimos que no es procedente, pero de repente me encuentro con que ha habido unos ministros del Partido Socialista que han hecho aquí unas cosas en materia ferroviaria espectaculares. Entonces no sé cómo compaginar una situación tan deprimente con una situación tan excelente, no sé cómo compaginarlo, y a ello pretendo referirme en los siguientes minutos.

Muy bien. Pues da la casualidad que cuando llego al Gobierno, una de las primeras visitas a Madrid... Por cierto, señor Pujante, usted ahora se quiere venir conmigo a Madrid a apoyar el soterramiento y también se incorpora a reclamar la deuda histórica; usted me parece que lo que quiere es hacer otra cosa. Yo creo que aprovecharemos el 2014, que llega el AVE, y le llevamos de excursión a Madrid, que es lo que usted realmente quiere.

Entonces, respecto a mi primera o una de mis primeras intervenciones en Madrid, ha sido el ir a visitar al secretario de Estado de Transportes, don Víctor Morlán. Don Víctor Morlán, secretario de

Estado, del Partido Socialista, es la persona que nos plantea que todos los convenios que se han firmado desde 2002 en adelante son convenios que se hacen en dos fases. Claro, ahora con la intervención del señor López me entra la duda, digo: ¿a ver si es que había unos convenios que propiciaban las dos fases y otros eran de una fase? Porque resulta que los que eran en una fase eran Barcelona-Sagrera y Zaragoza, y en dos fases eran Valladolid, Valencia, Alicante, León, Gijón, Logroño, Murcia, Cartagena, Almería, Palencia... Entonces, ya digo, será que había dos tipos de convenios, los convenios de unos señores que iban a verse afectados por una ejecución en dos fases, como nosotros, y había otros convenios como pueda ser el de Zaragoza o el de Barcelona-Sagrera que eran en una fase única. Yo creo que no es así, pero ya me obliga usted a pensarlo.

Yo me encontré una situación en el año en que estaba gobernando -pertenece al Gobierno- el señor Víctor Morlán donde se ha cambiado el concepto de convenio, porque la situación económica se ha complicado.

Miren, en el año 2003 la ministra Álvarez tiene una deuda en ADIF de 1.300 millones. Cuando se marcha la ministra Álvarez la deuda que tiene en ADIF es de 4.083 millones. Cuando se marcha el ministro Blanco la deuda en ADIF es de 14.000 millones. El ministro Blanco compromete inversiones en España por 28.000 millones de euros en materia ferroviaria en alta velocidad; estamos hablando de más de 4 billones de pesetas. Cuando llega la ministra Pastor, se encuentra con que la deuda que tiene su Ministerio es de 40.000 millones, casi 7 billones de pesetas. Y esta circunstancia que no se produce en el mismo momento que llega la ministra, que venía de antes, es lo que obliga a que el Ministerio que estaba entonces, y contra el que usted no me habrá oído quejarme de que nos dividiese en dos fases, en el que representaba a los transportes el señor Morlán y el ministro era el ministro Blanco, son los que toman la decisión a partir de 2002 de hacer en varias fases las llegadas a las ciudades, no las toma nadie nada más que ellos. Y si usted cree que debería haber sido otra la situación que don Víctor Morlán debía haber decidido respecto a esa llegada a las ciudades, pues personas del Gobierno de España, como el señor González Tovar, se lo podían haber dicho. Si usted cree que en 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 (cuando se firma el convenio con Murcia), lo oportuno era haber llegado en situación directamente con un soterramiento, pues ustedes se lo podían haber dicho al señor Morlán, que formaban parte de su Gobierno. ¿Y por qué no se lo dijeron? Porque yo no me he dedicado en mi exposición a echar las culpas a nadie, pero ustedes parece que tienen otros criterios... ¿O qué pasa, que de los 40.000 millones, 14.400 que corresponden a ADIF, los 15.000 que corresponden a AENA, los que corresponden a RENFE, etcétera, etcétera, son todos de la ministra Pastor? No, lo que pasa es que uno tiene que jugar con estas circunstancias, y esa circunstancia, señor Pujante, porque ahora tiene una ocasión de lucirse fantástica, ahora ustedes están en un gobierno, en Andalucía, tienen una propuesta de un soterramiento en Granada. Fenomenal. Ustedes pueden ir a Madrid a decirles que se cumpla el protocolo de 759 millones de euros. Ya están pidiendo árnica, están pidiendo ya que los 759... que les hagan un apaño por 200 millones. ¡Vaya, hombre! ¿Dónde está el rigor? ¡Seamos rigurosos! Vayan ustedes a Madrid a pedir los 750 millones de Granada, y además sin cambiar la estación, ¿eh?, porque van a hacer la estación término que estaba prevista en Granada, donde entra la vía que viene de Almería y la vía que salía hacia Sevilla, en la estación término, ahora la van a desplazar para que en lugar de 750 a ver si encaja por 200.

Entonces, ustedes se pueden poner como quieran con las circunstancias que tenemos, pero desde 2002 todas las llegadas a las ciudades se han hecho en dos fases, y aquellos que se han dedicado a invertir en esa financiación... digo, a imponer dinero para esa financiación, tienen problemas. Resulta que después de la superestación que se hace en Zaragoza, superestación que cuesta 600 millones de euros, resulta que ahora mismo están intentando financiar 400 millones de euros que no saben cómo financiar y que les vence ya el plazo, y las obras sin terminar, claro. ¿Qué vamos, a entrar nosotros en la misma dinámica? ¡Claro!

Respecto a la financiación. Es muy interesante, es decir, que el mismo Tribunal de Cuentas le dice al señor Blanco "usted va a tener una cierta holgura, porque usted ha previsto unas inversiones

de las que hasta 2013 va a estar pagando intereses y a partir de 2013 paga usted principal”. ¡Así también financio yo lo que quiera!; que pague el siguiente. Yo cubro el interés y el próximo paga el principal. Fenomenal. ¡Eso es lo que está pasando ahora!

Pero la misma comprensión que tengo hacia la ministra Pastor la he tenido hacia el señor Morlán y el señor Blanco. El señor Blanco, que en junio de 2011... previamente, en marzo de 2011, pero en junio de 2011 el señor Blanco es el que dice que la obra del soterramiento en Murcia completa cuesta 299 millones de euros, independientemente de lo que diga su página web. El estudio informativo del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia, que está publicado, dice que el presupuesto, IVA incluido, es de 278,9, es decir, 279 millones de euros; si usted le añade las expropiaciones, el control y vigilancia de la obra, el patrimonio artístico español, la propuesta de vigilancia ambiental y las compensaciones a la operadora, 299.234.157,61 euros. Eso lo dice el estudio informativo del señor Blanco. No estamos cambiando la cifra, que fue el Ministerio del señor Blanco el que dijo inicialmente que costaba 195, y después de la propuesta de protocolo con 195, unos años más tarde, dice “estudio informativo, esto”. Pero yo tengo toda la comprensión hacia eso. Son los técnicos, que valoran y empiezan a medir unidades y ven cuánto cuesta el asunto. Y no sé por qué no va a ser así. No estamos bailando las cifras. La última vez que estuvimos con la ministra dijo la ministra que la obra estaría en torno a 250 millones más una estación provisional de 65 millones. Pues, bueno, de estos números estamos hablando. Entonces, eso es lo que ocurre.

Respecto a la financiación de las obras. Desde estos protocolos de 2002, que he explicado que eran el tercer y cuarto tipo de acuerdos que había, el Estado dice que no asume los costes propios del soterramiento, que quiere implicar a las administraciones locales, y me parece perfecto, me parece perfecto, y quedan todas implicadas en su protocolo, en el protocolo nuestro del total de la obra que quedaba por pagar o pendiente, que no iba a ser financiado por las plusvalías urbanísticas, estamos hablando inicialmente en el protocolo, luego vemos la cifra real. Inicialmente en el protocolo estamos hablando de 195 millones de euros, de los cuales, por plusvalías para que ADIF a través de la recalificación de sus terrenos y con unos acuerdos con el Ayuntamiento consiga financiar la parte que pueda, ADIF estima que puede financiar 84 millones de euros, a través de una serie de edificabilidades, etcétera, etcétera, y unas transformaciones, el plan especial, etcétera, etcétera, 84 millones. Quedan 111 millones. De esos 111 millones el 66% corresponde al Estado, el 26% corresponde a la Comunidad Autónoma y el 8% corresponde al Ayuntamiento de Murcia. Usted dice: ¿qué pasa, es que el Estado no financia el soterramiento?”. Usted lo reparte como quiera, pero al final hay que pagar 111 millones, si se consiguen los 84 de las plusvalías, y lo llame parte de soterramiento o soterramiento completo o lo que sea, el caso es que a la Comunidad Autónoma le corresponde el 26%, el 8% al Ayuntamiento y el resto, el 66%, al Estado, y así pasa en todos esos convenios de, permítame la expresión, última generación a partir de 2006. Y estas son las circunstancias.

Entonces creo que estamos dando una respuesta razonable, y no es una respuesta que yo le esté dando ahora mismo al ministro del señor Rajoy o a la ministra del señor Rajoy, es una respuesta que ya se le dio en su día al secretario de Estado del ministro Blanco, ya se le dio en su día. Él dijo “tenemos que llegar en dos fases”. De hecho lo encargó, lo encargó en junio de 2011 a una empresa que se dedicó a hacer ese anteproyecto. Entonces las dos fases no es una ocurrencia mía o del señor Rajoy o de la señora Pastor o del señor Valcárcel, es una ocurrencia del anterior Gobierno de España, y si a ustedes no les parece bien, le vuelvo a decir, pues tenían a alguien en el Gobierno, que es secretario general en la Región de Murcia, que podía habérselo dicho si no le parecía adecuado. Yv luego me acusan ustedes de doble rasero y doble fortaleza o doble rigor si cambia el Gobierno de Madrid. Es que yo el único cambio que aprecio es el de ustedes.

Respecto a las actuaciones con que nos encontramos. Yo entiendo, señor Pujante, que realmente lo que sí estimula la demanda social y la necesidad social, la economía y la actividad, lo más urgente es la llegada de la alta velocidad en el 2014, eso es lo más urgente. Con soterramiento o sin soterramiento lo más importante es la llegada de esa infraestructura, y en eso hemos intentado aplicar la

situación. Es decir, ustedes se pueden poner como quieran, pero desde luego lo que no pueden cambiar o no pueden intentar alterar en el debate son las condiciones de contorno, y las condiciones de contorno es que nosotros nos encontramos con una situación del Gobierno de España que viene ya desde 2002, en que se hacen actuaciones de integración urbana separándolas en aras a la ejecución rápida de la actuación y en aras de poder contar con una aportación urbanística que pueda sufragar esos gastos, nos encontramos con una separación de la actuación en dos fases, y lo siguiente con que nos encontramos, con una necesidad de traer cuanto antes esta infraestructura. Estamos intentando que sea durante el año 2014. Ese es el propósito y eso es lo que ha declarado la ministra.

Respecto a las soluciones en cada uno de los sitios. Ya he explicado profusamente la solución de Los Dolores. Bueno, la solución de Los Dolores, por mucho que la analicen como precipitada, es una solución que se propone una vez que en el verano de este año pasado llega el Ministerio y manifiesta que va a hacer una solución de este tipo con una actuación provisional en El Carmen, que a continuación va a suprimir los dos pasos a nivel que hay (uno en Los Garres, con un paso superior, y otro en Santiago el Mayor, con un paso inferior). Pues a partir de ahí es cuando vemos la posibilidad de buscar otra solución que no sea ahí, y esa es la propuesta de Los Dolores. ¿Y por qué en Los Dolores? Porque de Los Dolores hacia arriba, de la carretera de Tiñoso hacia arriba, sería donde no habríamos entrado todavía en fase de soterramiento, y a mí me parece una propuesta oportuna, una propuesta que sí está hablada con el alcalde, aunque primero me niegan que hablo con el alcalde con el motivo de los autobuses. Muy bien; no he hablado con el alcalde por los autobuses. Ahora me niegan que he hablado con el alcalde con el motivo del soterramiento; pues tampoco he hablado con el alcalde con motivo del soterramiento. Y siempre alegan discrepancias Valcárcel-Cámara, Cámara-Valcárcel. Bueno, pues con discrepancias o sin ellas he estado hablando con el alcalde en varias ocasiones respecto al tema del soterramiento. Lo siento, lamento dar estos disgustos, pero no puede ser de otra manera.

Bien, respecto a las soluciones, que realmente a mí es lo que me importa, la cuestión de las soluciones, yo creo que por mi parte está suficientemente justificado por qué se hace una propuesta en Los Dolores y cómo entendemos que son, como decía, nuestras condiciones de contorno, nuestra situación, que nos obliga a tomar estas decisiones. Entendemos que el soterramiento en la ciudad de Murcia es innecesario y es importante, y también es necesaria la llegada de la alta velocidad en 2014, y de ahí nuestra propuesta de Los Dolores. No será necesario cerrar estos pasos a nivel..., por cierto, hace poco, cuando lo presentaron, estuvimos viendo el anteproyecto de cómo sería la llegada a Murcia. En ningún sitio aparece un muro de 3 metros que bloquearía los barrios, por si a lo del gueto se refería con eso. Yo no he visto todavía ningún plano en el que aparezca un muro de 3 metros, el muro que aparecería no es tal, es un murete de un metro para contención de balasto sobre el que va montada una valla, tal y como aparece ahora. No hay ningún muro de nada, ni hay ningún gueto, ni hay ningún apartheid, ni nada. Otras ciudades sí lo tienen, miren, ciudades que tienen una entrada semisoterrada -ahora hablaremos de Alcantarilla-, eso quiere decir que la mitad de la altura más o menos o un tercio de la altura usted la lleva en muro y encima lleva una losa de cubrición... o de cubrimiento, que queda más fino. Entonces, usted lleva una losa encima que tapa esto, eso sí tiene un muro y es una solución semisoterrada; si quiere usted lo proponemos. Pero no, no hay ningún muro de 3 metros, hay un pequeño murete de contención que tendrá medio metro o un metro en los sitios más altos, y lo que evita es el derrame del balasto, porque, como usted supone bien, el apoyo del ferrocarril necesita que el balasto no expanda y permita hacer la labor de contención, pero esas son otras historias.

Entonces entendemos que la solución adecuada es una solución que permita hacer en el futuro y cuanto antes un soterramiento. ¿Y eso dónde tiene que estar? Pues tiene que estar fuera del ámbito en el que está marcada ahora mismo la estación. Es decir, si usted hace una actuación provisional encima del soterramiento, cuando vaya a hacer el soterramiento tiene que pasar por debajo de la solución y vuelve a tener una dificultad, y en ese sentido se ha propuesto esto.

¿De qué depende? Igual que pasaba en el espacio aeroportuario, ese que usted denominaba “romeo”, que no tenía solución técnica y ahora parece ser que sí la tiene, pues en el tema ferroviario también es importante la solución de los técnicos. ¿Por qué? Porque tienen que caber las vías, tienen que caber los desplazamientos laterales, los gálibos, tiene que caber una serie de cosas que requieren que los técnicos vean si tienen o no tienen sitio. Nosotros hacemos una propuesta y son ellos los que, en definitiva, la tienen que considerar técnicamente.

Como decía, se trata de parar en el punto, pasado el desvío de la carretera de Tiñosa, donde estaba el famoso bar este conocido, Morata, un poquito más adelante, y ahí se trata de hacer esa estación de Los Dolores, provisional y que no impida el soterramiento que empieza a continuación.

Respecto a Cartagena. Cartagena yo creo que también necesita un soterramiento, más que nada por la integración de la ciudad. La prolongación de la ciudad hacia el Este, hacia los terrenos de Potasas, lo conveniente es que se pueda hacer a ras, al mismo nivel. Entonces, la variante que está viniendo ahora desde el Barrio Peral, que llega al sur de Torreciega, en la avenida Pintor Portela, pues lo suyo es intentar soterrarla, aunque haya que deprimir la estación y poder expandir la ciudad de forma lineal sin hacer ahí una sobreelevación. Creemos que es la solución más oportuna y también tendrá que adaptarse a sus circunstancias urbanísticas, porque estamos en un problema igual de financiación, como ocurre en la ciudad de Murcia.

Respecto a Lorca. Una ciudad como es el caso de Lorca se puede atravesar de tres formas: por el norte, por el centro o por el sur. La situación del sur es inadecuada porque es una situación donde se afecta excesivamente a toda la zona de huerta, a toda la zona de campo de Lorca. Es una solución que no es apropiada, a mi entender. La solución norte es muy compleja, porque puede ser incluso mucho más caro que un soterramiento debido al gran número de túneles que hay que hacer. Ese problema se manifiesta también para pasar el corredor mediterráneo por la costa hacia Andalucía, es una configuración morfológica que lo que hace es entrar en una alternancia de túnel-viaducto-túnel-viaducto que no hay forma de sufragarlo.

Entonces nosotros entendemos, el Gobierno regional, y por eso apuesta por ello, pero apuesta por ello y no el Gobierno de España actual sino los anteriores, es decir, que es una cosa en la que estamos todos de acuerdo, el problema es cómo financiarlo, pero apuesta por ello porque es la solución más adecuada para la ciudad, sin alterar, como decía, con un sobrecoste, que sería el norte, o ir a alterar el uso socioeconómico de la ciudad por el sur.

¿Esto qué supone? Pues supone que hay que hacer una estación de AVE en superficie a la entrada, en San Diego. ¿Por qué en San Diego? Porque no cabe una estación de 400 metros en Sutullena. Sutullena permanecería como estación soterrada, ahora sí, pero para cercanías, y en San Diego sería una estación en superficie y se entraría soterrando hacia Sutullena. Nosotros entendemos que eso es la solución más adecuada. Es muy complicada técnicamente y también es complicado financiarla, porque no hay una repercusión urbanística donde haya unos aprovechamientos que se puedan volcar directamente en la ejecución.

Respecto a si se trabaja o no se trabaja algo, señor López. El estudio informativo del soterramiento de la travesía de Lorca se encargó por el Gobierno socialista en 2007 y sigue sin aprobarse. Entonces... bueno, pues nos repartimos la... no sé como lo ha llamado el señor Guillamón, pero nos repartimos la poca agilidad, ¿no? Yo creo que las administraciones, desgraciadamente, funcionan así y nos toca asumirlo, y, bueno, pues son armas arrojadizas que van y vienen.

Respecto a la cuestión referente a Alcantarilla diré que la situación es muy complicada, porque hay que prever una salida hacia Andalucía y una salida hacia Madrid. Por eso se planteó la variante de Javalí Nuevo y por eso se planteó el soterramiento una vez salido de Nonduermas, una estación en Alcantarilla en superficie y un soterramiento desde el Camino de la Voz Negra a Los Romanos y de Los Romanos hasta salir definitivamente hacia Lorca, incrustándose o entrando en confluencia con la variante de Alcantarilla por Javalí Nuevo, la que va hacia Madrid.

Pues bien, tiene un problema, estamos hablando otra vez de las repercusiones urbanísticas,

porque esto no se ha firmado desde hace bastante tiempo. ¿Cuál es el problema de las repercusiones urbanísticas? Bien, pues que la zona donde ponen la feria, que es entre Nonduermas... entre el Camino de la Voz Negra y Los Romanos, aunque está dentro, como zona urbana, no tiene ahora mismo una presencia urbana importante. En ese sentido, el Gobierno de España, ni este ni el anterior, han querido considerar ese soterramiento ahí y sí considera el soterramiento o semisoterramiento desde Los Romanos por todo el barrio de Las Tejeras. Esto es lo que dificulta el acuerdo, porque el Ayuntamiento de Alcantarilla quiere que vaya soterrado todo el tramo, el Gobierno de España quiere que vaya soterrado nada más que la mitad, y no hay unas plusvalías que puedan financiar la operación.

Entonces, entiéndame que no es que no tengamos ideas, no es que no sepamos lo que queremos hacer, sino que a veces los intereses locales y generales se confrontan o confluyen de tal manera que no hay forma de resolverlo.

Señores, yo no tengo más cosas que decirles, únicamente indicarles que creo que estamos aportando una buena solución para los ciudadanos, y que las condiciones con las que nos enfrentamos ante el panorama de la llegada de la alta velocidad a Murcia nos hace proponer una solución que creemos que es la más adecuada y que ahora mismo depende de los técnicos del Ministerio.

Nada más, muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor consejero.

En el turno de intervención final tiene la palabra don José Antonio Pujante Diekmann.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Bien, señor consejero, usted ha hecho hoy una exposición detallada acerca de los aspectos técnicos de la materialización del tren de alta velocidad y las implicaciones que tiene, entre otras la integración en la ciudad, en la ciudad de Lorca y en otras ciudades. Estaríamos hablando del problema técnico con las implicaciones, lógicamente, que desde el punto de vista económico tiene.

Otra cuestión es la cuestión conceptual, es decir, qué tipo de transporte por ferrocarril necesita nuestro país para que sea sostenible y para que garantice en definitiva la movilidad del conjunto de la población. Es otro problema y es otro debate que aquí se ha planteado, tangencialmente, pero se ha planteado.

También tenemos asociado el problema económico, que sin duda alguna dependiendo de la solución técnica por la que se opte, pues la conclusión económica será una o será otra.

Y por último tenemos el aspecto político de la cuestión, la solución política, el planteamiento político propiamente dicho, que es, a mi juicio, sin duda alguna el fundamental, es precisamente la cuestión política, la solución política del problema que hay planteado, la solución política. Y la solución política, tanto la semana pasada como ahora -la semana pasada al presidente de la Comunidad Autónoma, señor Valcárcel, como ahora aquí a usted y a quien nos escucha- planteo nuevamente la necesidad de que a la Región de Murcia se la tenga en cuenta, precisamente por ese agravio que sistemáticamente en materia de infraestructuras ha sufrido.

Se ha venido reclamando insistentemente al Gobierno de la nación que se compense a la Región de Murcia por las dificultades que ha tenido, por el agravio que ha tenido en la financiación de su sistema autonómico. Se ha venido insistiendo sistemáticamente, ya gobernase uno o gobernase otro en el Gobierno de la nación, en el atraso que la Región de Murcia tradicionalmente en materia de infraestructuras ha tenido. Hasta el propio portavoz del grupo parlamentario Popular ha venido a reconocer y a hacer suyo el mea culpa de los distintos gobiernos, en lo que se refiere a infraestructuras.

Por tanto, ¿por qué motivo, por qué razón no se plantea por parte del conjunto de las instituciones de la Región de Murcia, Comunidad Autónoma, Ayuntamiento de Murcia, Ayuntamiento de Cartagena, Ayuntamiento de Alcantarilla y Ayuntamiento de Lorca, una posición de enfrentamiento o de exigencia permanente, de exigencia constante, continua, gobierne quien gobierne, al Gobierno de la nación, por qué no se plantea? Yo se lo planteé el otro día al presidente de la Comunidad Autónoma: vayamos juntos, de la mano, manifestémonos, movilicémonos, exijamos al Gobierno de la nación en definitiva esa compensación que es necesaria.

Ya sé las dificultades económicas en las que nos encontramos. Ha hecho usted una exposición y todos sabemos la situación económica, las dificultades económicas, pero también sabemos la situación de agravio que tiene la Región de Murcia. Por tanto se puede plantear razonablemente al Gobierno de la nación, no es un planteamiento de exigencia a la Región de Murcia por ser la Región de Murcia, sino precisamente por el atraso comparativo que tiene en materia de infraestructuras con respecto a otras comunidades autónomas. Somos la única comunidad autónoma que no tiene el tren electrificado, somos una comunidad autónoma que en materia de ferrocarril tenemos un atraso comparativo con otras comunidades autónomas; razón de más para exigir al Gobierno de la nación esa compensación. Eso no se puede ni se debe, en modo alguno, interpretar por otras comunidades autónomas o por otras provincias como un agravio el hecho de que se ayude especialmente a la Región de Murcia.

Eso y no otra cuestión es lo que estamos planteando. Ahora se plantea incluso, y esperemos que finalmente no se consiga, la posibilidad del cierre de los talleres del ferrocarril de Águilas, y espero que ahí haya un compromiso claro y explícito por parte del Gobierno de la Región de Murcia, y que la semana que viene todos los grupos parlamentarios nos pronunciemos para que eso no ocurra.

Y luego no me ha quedado clara, señor consejero, la disparidad de criterios que hay entre el Ayuntamiento de Murcia y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, porque usted ha dicho, bueno, que... bueno, usted dijo que el Ayuntamiento de Murcia proponía la estación provisional de Los Dolores, y ahora dice que ha hablado con Cámara. A mí no me vale que usted haya hablado en privado con Cámara, a mí lo que me importa es la posición del Ayuntamiento de Murcia, y el Ayuntamiento de Murcia, los concejales, no han propuesto la estación provisional de Los Dolores, no ha habido una propuesta del Ayuntamiento de Murcia en ese sentido. Usted podrá decir que ha hablado con el señor Cámara en privado. A mí no me interesa eso, a mí me interesa el pronunciamiento del Ayuntamiento de Murcia claro y nítido y público, no las conversaciones privadas que usted pueda tener, que evidentemente tienen el valor, en este sentido, que tienen, y nada más que eso.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Le ruego que vaya concluyendo, señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Voy concluyendo, señor presidente.

Granada plantea una exigencia al Gobierno de la nación, pero también ha habido ahí una posición cambiante en función también de las circunstancias y de quién gobernase en el Gobierno de la nación. Usted ha hecho referencia al Gobierno de Andalucía. Bien, ¿y el gobierno del Ayuntamiento de Granada, que es el que cambia su posición? Gobierno del Ayuntamiento de Granada que es del Partido Popular, le recuerdo, que es precisamente el que cambia, el que intenta buscar una solución en este sentido distinta y alternativa.

Por tanto, vuelvo nuevamente a reiterar, la posición nuestra es el convenio del año 2006, porque lo que plantea el PITVI precisamente –y con esto finalizo–, y lo dice de una forma clara y taxativa, en el punto 4.3.6.2, dentro del bloque “Programas de actuación”: “Las inversiones vinculadas a mejoras

de integración urbana (soterramientos, cubrimientos, viaductos) son de carácter urbanístico, por lo que deberían ser asumidas directamente por las administraciones locales y autonómicas competentes en materia de urbanismo”. Cambio de tercio que nosotros no vamos a aceptar en modo alguno. Queremos el compromiso del Gobierno y queremos un compromiso inmediato, porque la Región de Murcia se lo merece.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Pujante.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra don Joaquín López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Mire, no se trata de repartir culpas ni de buscar responsables, pero hay que decir las cosas como son, y yo no tendría ningún problema en reconocer que el Gobierno de Aznar invirtió lo que en su momento hubiera invertido, no tendría ningún problema en reconocerlo. Pues igual les pido que no tengan problema en reconocer que los gobiernos socialistas, a partir del año 2004, y digo que todos tendremos nuestros errores y aciertos en este proceso, y asumo que hoy seguimos sin tener las infraestructuras que merecemos, lo cierto es que ha habido un gasto público efectivo de más de 8.000 millones de euros, como decía el señor Guillamón, en proyectos que se desarrollan con mucha lentitud, que luego no son tan lentas las obras, se realizan igualmente... -de eso conoce más que yo- pero que están ahí, las obras están ahí, las obras están avanzadas, todos los tramos en obras. Eso es dinero invertido que tiene que revertir finalmente en la Región de Murcia. No me nieguen esa realidad, no es una medalla, si eso es bueno para todos los ciudadanos de la Región de Murcia. No entro en otras disquisiciones. Sentido común, eso es sentido común, admitir esa cuestión.

Le decía, consejero, los datos del convenio, porque los tengo y los obtuve de la página web de Murcia Alta Velocidad, y ahí aparecen los datos económicos al día de hoy, y son diferentes de los que usted me dice, pero yo le admito y me creo lo que usted me diga. Además, como le decía, son menos los presupuestos que aparecen aquí de los que usted ha ido diciendo, y este fue el convenio y estos fueron los compromisos que se adoptaron. Yo no le he hablado de fases ni he hablado de... Si los estudios están ahí, los estudios se habrán hecho por los técnicos como corresponda. Yo no entro en si son una, dos fases o tres, lo cierto es que el final era una actuación en tres partes, en donde la Comunidad Autónoma tenía el 26%, el Ayuntamiento de Murcia el 8 y el Ministerio de Fomento el 66%, a invertir una cantidad de dinero, ¡si yo no entro en nada más! ¿Vamos a cumplir esto? Si lo demás nos sobra, pero nos sobra a todos, incluido a los ciudadanos, si no les damos una solución. 26 millones de euros es lo que tiene que poner la Comunidad Autónoma, ¿no hay 26 millones de euros para resolver este problema y hay 600 millones de euros para la desaladora de Escombreras? ¿Cómo se mide esto, cómo se mide esto? No se trata de recortar gasto social, se trata de recortar gastos innecesarios, inversiones equivocadas del Gobierno regional.

Sigo sin tener claro, consejero, cuál es el coste de la estación provisional, de todas esas actuaciones, porque habíamos escuchado cifras, 60 millones de euros... en fin, es probable que incluso hasta a mí se me haya pasado, si lo ha dicho. Pero si es así, con esas cifras, consejero, no podemos creer en ninguna provisionalidad, no puede ser que gastemos ese dinero con carácter provisional y digamos a los ciudadanos que vamos a seguir soterrando después.

¿Cómo conectamos la estación de Los Dolores con la línea que va a Almería, consejero, cómo se hace esa operación? Eso es importante, porque no somos una estación a término, hay que seguir el camino, y esas obras también están en marcha. ¿Cómo se soluciona ese problema?

Nosotros comenzamos a gobernar en 2004, no en 2002. A partir de 2004, responsables de la gestión. Insisto, sin fases, sin proyectos, lo que se haya decidido. Hemos gastado dinero en proyectos porque ustedes se han empeñado en que no han servido para nada. Hoy la ministra de Fomento dice que todavía se piensa en el corredor central, todavía estamos en duda, cuando hay un estudio de julio de 2012 por el que los técnicos se inclinan por la solución Este, la más económica, la más barata, y que incluye todos estos proyectos hacia Cartagena, incluido este soterramiento con las alternativas hacia Nonduermas, que técnicamente parecen más adecuadas.

Lo que pedimos es sentido común. Vamos a cumplir los compromisos. Vayan ustedes a Madrid y exijan lo que merece la Región de Murcia, como lo hicieron antes, y a eso iremos juntos, si ustedes nos lo dice nos vamos y le ayudamos, razonablemente. Sabemos que estamos en tiempos de crisis, habrá que adaptarlo, pero vamos a decir las cosas que podamos creer a los ciudadanos.

Señor consejero, provisionalidad para la llegada del AVE en 2014 solo y en el caso de que sea así, que sea provisional, y que garanticemos de forma clara que los proyectos y los compromisos de soterramiento en Murcia, en Alcantarilla y en Lorca son los que hemos pactado desde el principio, porque son necesarios para los ciudadanos, necesarios para el buen desarrollo de las ciudades, y por tanto, como digo, será la mejor forma de que entendamos que defendemos los intereses de los ciudadanos de la Región de Murcia.

En todo caso, consejero, le pido, le ruego, que nos haga llegar aquellos documentos en los que se basa esa propuesta provisional, y le insisto, por favor, díganos si se comprometen a cumplir los convenios, cuál es el plazo de llegada del AVE a la Región de Murcia, y el plazo y formas en que se va a producir la actuación de provisionalidad que ustedes nos están proponiendo.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señoría.

Turno del grupo parlamentario Popular. Tiene la palabra don Juan Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Con permiso, señor presidente.

Señor López, tiene usted una habilidad fenomenal para, con unas pincitas, sacar siempre las vergüenzas que todos tenemos, pero no me hable de desaladoras, porque si me habla de desaladoras se me va la olla, o, como dicen en Cieza: “no me haga usted que me se salga el gato de la gatera” ¡Eh!, no me hable de desaladoras porque me pongo... me pongo fatal.

Bueno, ya un poco en serio. Yo he visto el tono de los portavoces ahora de una manera bastante diferente a la agresividad que han tenido al principio, debo reconocerlo. No solo eso sino que además yo creo que estamos todos de acuerdo, básicamente estamos todos de acuerdo. Aquí no hay excusas, hay causas.

Mire, lo voy a decir claramente, exijan ustedes, toda la oposición, exijánnos ustedes que terminemos en el 2014 el AVE. Es una exigencia y a eso nos tenemos que someter, pero no nos pongan chinicas en la ruedecica, porque usted ha dicho que si el consejero dice “ven”, usted lo deja todo, ¡en Madrid! Pues eso es lo que hace falta, porque ahora, en este período tan complicado, lo que necesitamos es colaboración, ayuda, porque tenemos una historia. Es decir, toda España quiere... Granada, no sé qué va a hacer Granada con el AVE como se encuentre con el Darro por debajo de Granada, va a ser... no sé si son 700 u 800 kilómetros. Alcantarilla también nos importa, nos importa todo. En esta línea tenemos que hablar.

Miren, Murcia con veinte años de gobierno socialista y nueve y medio de gobierno Popular... estoy hablando de la democracia nada más, permítame que no cuente la UCD, porque aquello era un

batiburrillo que no sé dónde ponerlos, si en la izquierda o en la derecha, pero en estos veinte años de gobierno socialista y nueve y medio de gobierno popular, con eso tenemos una región, que lo ha definido perfectamente el portavoz de Izquierda Unida: no nos la merecemos, a nivel ferroviario.

Mire, cuando hubo el accidente de Tobarra y hubo el accidente de Chinchilla, en el 2003, claro, todo el mundo se puso... ¡Pues está igual!, no está terminado. Era una sola línea sin electrificar y además dando la vuelta por Camarillas y no se ha hecho.

Si vamos a repartir medallas y cachetes, pues póngalo usted por lo menos en función de estos años y tal. Pero yo no lo hago así, no lo quiero hacer así. Yo creo que la Región de Murcia en materia ferroviaria no está bien, está fatal, muy mal tratada: no hay línea electrificada, no hay centro de control de tráfico centralizado, no hay doble línea..., es un petardo, está muy mal. Lo hemos dicho siempre, importe o no importe quién es el que está en el Gobierno.

Fíjese, por ejemplo, el ferrocarril es la solución ambiental. No se meta usted con el AVE, el AVE tiene una gran ventaja... No, no, no, es un gasto, pero ambientalmente es lo mejor que puede haber. Fíjese, yo le digo que si usted mete en el AVE 240 señores, sin importar el sexo, naturalmente, eso gasta lo mismo que a lo mejor cuatro o cinco vehículos. Ambientalmente es estupendo, es decir, no hay CO² a la atmósfera, no hay GI (gases de efecto invernadero) como en otras cosas. Luego el AVE tenemos que hacerlo bajo el punto de vista ambiental.

Y luego, otro, la aportación del ferrocarril a las mercancías es vergonzoso. Si es mucho más barato llevar las mercancías por ferrocarril que llevarlas por carretera, bajo cualquier punto de vista, resulta que la aportación, la cuota de participación que lleva la mercancía en ferrocarril es el 10%, no llega; es un verdadero desastre.

Bueno, yo solo quiero decir que estoy de acuerdo con el planteamiento de la Plataforma, naturalmente. Ya digo que deben exigirnos que nosotros terminemos el AVE en el 2014, la estación de Los Dolores, y además que luego nos comprometemos a hacer el soterramiento cuando tengamos algo de dinero.

Estoy de acuerdo con la Plataforma. No estoy en contra de ella, eso es clarísimo, y lo que hemos hecho aquí realmente deben considerarlo todos, y los miembros de la Plataforma que aún permanecen, no como una oposición a ellos, no, ha sido un alegato que ha tenido solo una explicación de cómo se hacen las cosas. Pero, además, si eso lo sabe todo el mundo, no podemos estar con demagogia, de que si el dinero, que si nosotros...

A mí no me gusta que al Partido Popular le digan constantemente “con la excusa de la crisis”. ¡Hombre, por Dios!, ¿es que no es evidente los millones de parados que hay y los recortes que tenemos que hacer constantemente? No es una excusa, es una realidad muy dura.

Así es que todos tenemos que estar en conjunto, tenemos que gobernar. Recojo el guante que dice el portavoz del Partido Socialista, véngase usted a Madrid con nosotros y desde luego ayúdenos a que resolvamos un problema que como mínimo tiene treinta años de desgracia, y solo me refiero a la democracia. Exijánnos, efectivamente, que en el 2014 tengamos el AVE y que además nos comprometamos a hacer el soterramiento como medida prioritaria. Y no olviden ustedes que las decisiones que se montan en un momento y en otro, que si el Ministerio no quiere pagar el sobrecosto del soterramiento, por ejemplo, pues en realidad es algo que no tienes más remedio que negociar, porque si te lo impone el Ministerio pues tendrás que hacerlo y vamos para adelante.

Así es que estoy de acuerdo con la exposición final, excepto con las desaladoras, de los dos portavoces.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señoría.

Turno de intervención final. Tiene la palabra el consejero, don Antonio Sevilla, por un tiempo

máximo de diez minutos.

SR. SEVILLA RECIO (CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señorías.

Poca cosa, únicamente matices. Respecto a lo que dice el PITVI. Realmente el PITVI dice eso, pero desde el Gobierno regional entendemos que en esos acuerdos que hay con el Gobierno de España hay unas cifras que están claras y he citado antes, y es que el reparto de las intervenciones está estipulado en un 66%, un 26% y un 8%, y ese el compromiso que quiere mantener el Gobierno regional, independientemente de que luego el PITVI diga o no diga, etcétera, etcétera, porque el convenio es previo, el acuerdo es previo y queremos mantenerlo.

Las cifras. ¿Cuánto cuesta la estación provisional? El señor Blanco nos decía que costaba la estación provisional 50 millones de euros. La ministra actualmente nos ha dicho que estaría en torno a 65. Entonces esas son las cifras que barajo. Yo no tengo la cifra real porque no soy un técnico de estaciones y además el conocimiento lo tienen ellos. Entonces, estamos hablando de una operación que ahora mismo se está estableciendo en torno a 300-315 millones de euros, unos 250 con las expropiaciones y demás, decía antes, la compensación a las vías ferroviarias, porque cuando se hace un desvío, una operación se compensa... perdón, compensación a las empresas ferroviarias, se hacen unas compensaciones valoradas en unos diez millones, etcétera, etcétera. Está hablando el estudio informativo de 300 millones más las partes que se puedan asumir por la estación provisional.

De ahí, qué se aplicaría, qué costes serían. Pues, lógicamente, otra vez la cuenta, es decir, a los 315 millones, o 300, para redondear, le quitaríamos los 84 millones de las plusvalías urbanísticas, de producirse, y sobre esos 216 millones restantes el 66% correspondería al Gobierno de España, que son 142 millones, el 26% correspondería al Gobierno de la Región de Murcia, que son 56 millones, y el 8% restante, que son 17 millones, correspondería al Ayuntamiento de Murcia. Y este es el escenario en el que nos encontramos.

Y un par de cuestiones más. En la Consejería, como no puede ser de otra manera, son recibidos y escuchados los trabajadores de Renfe y las personas y los trabajadores de ADIF, y, lógicamente, ese escrito que mandaron al presidente de la Comunidad Autónoma me lo han hecho llegar a mí. Y en ese escrito ellos primero dicen, como usted, señor Pujante, que no es necesaria ninguna alta velocidad, que lo adecuado sería invertir este dinero en Camarillas y en la línea directa a Madrid. Lo dicen ellos, ciertamente. También podrían decir que lo adecuado es invertir este dinero, que no lo dicen, directamente en el soterramiento aunque no haya AVE, pero eso no lo dicen, ellos no lo dicen. Y también dicen que en caso de producirse una estación provisional, lo más adecuado es arreglar la estación de El Carmen y desde ahí hacer el futuro soterramiento. Y nosotros no queremos arreglar la estación de El Carmen y hacer el futuro soterramiento porque nos obliga a hacer unos pasos... cambiar unos pasos a nivel que creemos que no son convenientes para algún barrio de Murcia. Y esta es la decisión tomada.

Y por último acordarme y mandar un abrazo a los trabajadores de los talleres de Águilas, porque, como bien saben todos ustedes, ha costado bastante, no ha sido fácil el que se apueste por recuperar la línea Lorca-Águilas, había personas que no querían recuperarla. Ahora estamos haciendo las obras para que pueda ponerse en marcha cuanto antes, y sobreviene la información de que pueden estar en peligro los talleres de Águilas. Pues yo creo que los talleres de Águilas han tenido una muy buena trayectoria, ahí hay 26 profesionales, más otros tantos por trabajos auxiliares o trabajos accesorios. Creo que son... bueno, familias importantes para la Región de Murcia, son familias de gente que hay en Murcia, y no nos apetece al Gobierno regional que sean trasladados ni a Murcia ni a Escombreras ni a Córdoba, ¿no? Entonces, las gestiones del Gobierno regional van a ir encaminadas a hablar con

el presidente de Renfe, a ver si esta supuesta decisión, porque al final es un documento del que todavía no he tenido ninguna constancia, y lo único que recoge es un rumor que ha habido tradicionalmente con Águilas, y a pesar del rumor Águilas ha estado trabajando fenomenal en determinados elementos, como son los cilindros, los pistones de freno, etcétera, etcétera, ha hecho una labor fantástica en el mundo del ferrocarril. Pues vamos a ver si podemos conservarlo, ¿no? Entonces, desde aquí, aprovechar la tribuna para mandarles un abrazo a estos trabajadores. Y agradecerles sus palabras y su exposición por todo lo que han aportado.

Muchas gracias. Buenas tardes.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Sevilla.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.