



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2013

VIII Legislatura

Número 66

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 18 DE SEPTIEMBRE DE 2013

ORDEN DEL DÍA

(2.ª REUNIÓN)

VII. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar sobre la situación actual de la llegada de la alta velocidad a la Región de Murcia.

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 15 minutos.

VII. Comparecencia del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para informar sobre la situación actual de la llegada de la alta velocidad a la Región de Murcia.

El señor [Sevilla Recio](#), consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, informa sobre la alta velocidad en la Región de Murcia..... 3689

En el turno para formular preguntas u observaciones, intervienen:

El señor [López Pagán](#), del G.P. Socialista 3695

El señor [Pujante Diekmann](#), del G.P. Mixto..... 3699

El señor [Guillamón Álvarez](#), del G.P. Popular 3704

El señor [Sevilla Recio](#) contesta a los portavoces parlamentarios 3708

En el turno final de los grupos parlamentarios, intervienen:

El señor [López Pagán](#) 3712

El señor [Pujante Diekmann](#) 3714

El señor [Guillamón Álvarez](#) 3716

El señor [Sevilla Recio](#) interviene en su turno final..... 3717

Se levanta la sesión a las 19 horas y 40 minutos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, se reanuda la sesión.

Orden del día: [sesión informativa en Pleno](#), a petición propia, [del consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio sobre situación actual de la llegada del AVE... de la alta velocidad, perdón, a la Región de Murcia](#).

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, a nadie se le escapa que la llegada del AVE supone que la Región de Murcia va a superar el histórico déficit que ha tenido en transporte ferroviario y que en muy breve plazo se va a incorporar al nivel del más moderno y eficaz sistema de transporte terrestre.

La importancia que tiene esta actuación estratégica para nuestra economía y desarrollo se demuestra a lo largo de las distintas intervenciones que se han protagonizado en esta misma Cámara por los miembros del Ejecutivo regional.

El pasado 27 de febrero comparecí ante sus señorías para explicar la situación en aquel momento del soterramiento de las vías ferroviarias de la ciudad de Murcia, y ayer el presidente regional también dio cuenta a sus señorías de los acuerdos alcanzados con el Gobierno de España.

La problemática de la llegada del AVE a Murcia es un tema complejo tanto desde el punto de vista técnico como político, que debe ser abordado desde la mayor responsabilidad y objetividad pero también con claridad.

En mi ánimo de exponerles el tema con la mayor concreción posible, les adelanto que mi intervención se estructurará en cinco partes bien definidas: la primera arranca de los antecedentes de la cuestión; la segunda se refiere a la decisión que tiene ADIF de que el proyecto se haga en dos fases; la tercera parte hay que situarla en la propuesta de la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Murcia de instalar una estación en Los Dolores; en cuarto lugar, abordaré la comparativa con el resto de España en materia de soterramiento, para dedicar la quinta parte de mi discurso a informarles de cómo será aproximadamente la estación prevista de Los Dolores y la llegada de la alta velocidad a la Región de Murcia.

Por lo dilatado del asunto, me van a permitir que de manera introductoria me refiera a los antecedentes: 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 concretamente, mediante un protocolo de colaboración firmado el 22 de junio de 2006 entre las distintas Administraciones mencionadas, el Ministerio de Fomento establece un coste de actuaciones que habría de realizarse de 195 millones de euros. Este protocolo será gestionado a través de la sociedad Murcia Alta Velocidad, constituida con fecha 12 de diciembre del año 2006, participada en su capital al 50 % por el Ministerio de Fomento, el 25 % por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el otro 25 % por el Ayuntamiento de Murcia.

Este protocolo se materializa en una ambiciosa actuación a dos niveles:

De un lado, distintas actuaciones de índole ferroviaria que pueden resumirse en los siguientes puntos: la remodelación de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia para la adaptación de la llegada de la alta velocidad; la adecuación de la estación Murcia-El Carmen por instalaciones más

cualificadas y capacitadas para la nueva funcionalidad ferroviaria; la adecuación de la estación de mercancías de Nonduermas a los requisitos de un nuevo centro de tratamiento técnico para trenes de alta velocidad; el soterramiento del pasillo ferroviario entre el inicio de la variante del Reguerón en la zona de Los Dolores y la futura ronda de Barriomar, así como la depresión del pasillo ferroviario desde 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 Murcia-El Carmen mediante conexiones eficaces con los restantes modos de transporte.

De otro lado, como decía, se planea una operación urbana de gran calado urbanístico, que permite la construcción de una gran avenida sobre el tramo soterrado entre la Ronda Sur y Barriomar, la ampliación y mejora de las conexiones viarias norte-sur de la ciudad y la reordenación urbanística de un área aproximadamente de 200.000 metros cuadrados que integrará el actual espacio ferroviario con las áreas adyacentes, con espacios libres y equipamientos que permitirán la dinamización de la actividad económica dotacional y terciaria de la parte sur de la ciudad.

Casi la mitad de la financiación de las obras necesarias, por un importe como dije anteriormente de 195 millones de euros, provenía de plusvalías urbanísticas, es decir, el 43 % para concretar.

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 de la ronda de Barriomar y Los Dolores (valorado en 111 millones de euros), una nueva estación intermodal de Murcia-El Carmen con adaptación de 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 una cantidad de aproximadamente 73 millones de euros, la Comunidad Autónoma aportaría casi 29 millones de euros y el Ayuntamiento de Murcia, casi 9 millones de euros. El importe restante, estimado 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, aprobado el 24 de junio de 2009, elevaba el coste de estas actuaciones de los 195 que cité antes 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 de 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.

Seguidamente, comienza la tramitación urbanística. Se llevan a cabo actuaciones urbanísticas fundamentales como son la modificación del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en julio de 2009, y la aprobación del Plan Especial del Carmen, el 27 de mayo de 2010. De la misma forma, la sociedad Murcia Alta Velocidad procede a la formulación de los proyectos de reparcelación y urbanización prácticamente finalizados actualmente.

El segundo de los hitos que parece determinante en el desarrollo de la llegada de la alta velocidad a la Región de Murcia habría que situarlo en la decisión de ADIF de que el proyecto se haga en dos fases, siendo en superficie la primera de ellas. 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 del Carmen, con la supresión de los pasos a nivel de Santiago el Mayor y la Senda de Los Garres, sustituidos por un paso inferior y un paso superior respectivamente en el mismo emplazamiento de los actuales pasos a

nivel. El coste de todas estas operaciones ascendía, según los estudios previos del Ministerio de Fomento, en torno a 50 y 60 millones de euros. El proyecto básico de la fase 1 es presentado por la sociedad Murcia Alta Velocidad el 22 de junio de 2012, y en agosto de ese mismo año ADIF licita la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo.

En la fase 2 se incluiría la integración urbana y la nueva estación intermodal Murcia-El Carmen.

En julio de 2011, el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, me comunica que el AVE llegará a Murcia en las dos fases señaladas anteriormente. Ante la oposición del Ayuntamiento y Comunidad Autónoma, no se adjudica la elaboración del proyecto constructivo del acceso de la alta velocidad en superficie a la estación del Carmen, en la misma línea que la moción aprobada por todos los grupos municipales del Ayuntamiento de Murcia el 25 de octubre de 2012.

La moción recogía, en primer lugar, la necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren en los términos del protocolo de 2006; en segundo lugar, que el AVE llegue a Murcia en el plazo establecido; en tercer lugar, que esta llegada en ningún caso se produzca en superficie en el tramo que está previsto soterrar. Teniendo en cuenta el alto coste de ejecución del proyecto de la fase 1, de hasta 60 millones de euros, y la incompatibilidad radical de este proyecto con la fase de soterramiento, que podría posponer sine día la integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento proponen una solución alternativa para la llegada de la alta velocidad, una estación en Los Dolores.

La propuesta de la estación de Los Dolores permitiría la llegada de la alta velocidad en superficie a Murcia en 2015, pero manteniendo la expectativa cierta de la integración urbana del ferrocarril a corto plazo. El convencimiento de que esta solución alternativa es realmente compatible con el posterior soterramiento del pasillo ferroviario es la base de la propuesta.

De otra parte, se trata de una inversión inicial más reducida y una actuación adecuada en cuanto a los costes necesarios para el mantenimiento provisional de los servicios ferroviarios durante la construcción del citado soterramiento, que justifica, como he dicho, la propuesta realizada de la estación provisional.

Además, el emplazamiento de la estación en Los Dolores asegura una adecuada accesibilidad y fácil conexión con los restantes modos de transporte. La estación de Los Dolores quedaría, por tanto, directamente vinculada a la fase posterior de integración urbana como una estación de apoyo para la ejecución de las obras de soterramiento, al tiempo que posibilita el acceso de la alta velocidad a Murcia en el corto plazo.

En noviembre de 2012, como consejero de Obras Públicas hice llegar al Ministerio de Fomento la propuesta de esta estación provisional en Los Dolores consensuada con el Ayuntamiento. En agosto de 2013 el presidente Valcárcel defiende la propuesta de esta estación en Los Dolores ante el Ministerio de Fomento para llevar la alta velocidad a Murcia en el corto plazo. Finalmente, la llegada de la alta velocidad a Los Dolores se compromete a 2015.

No entraré a considerar si la estación de Los Dolores habrá de diseñarse como una estación provisional o como una primera fase de la estación definitiva en Murcia. Las dos opciones son válidas para asegurar la llegada de la alta velocidad en el horizonte 2015, y en cualquier caso ambas son compatibles con el soterramiento y la integración urbana del ferrocarril en la ciudad, y habrá de acometerse en la fase siguiente sin dilación alguna.

En cuanto al panorama de la situación de las actuaciones de integración urbana del ferrocarril en las distintas ciudades de España, acontecida normalmente con la llegada del AVE, la situación es gradual y heterogénea, pero salvo los convenios de primera generación, que son los firmados antes de 2002, no se ha llevado a cabo ningún soterramiento y, salvo casos excepcionales, las actuaciones solo han llegado a la ejecución de una estación provisional en superficie que permitiera la llegada de la alta velocidad.

Este es el caso de Valladolid, de León, de Valencia o Alicante, donde se han realizado actuaciones que han permitido o permiten la llegada de la alta velocidad en superficie, pero estando paraliza-

da la segunda fase de soterramiento de la estación definitiva y la del canal ferroviario de acceso.

En general, en estos casos y en otros se ha intentado el soterramiento gestionado por sociedades de alta velocidad, constituidas para el desarrollo de estos convenios. Las deudas contraídas son muy abultadas y su refinanciación plantea importantes dificultades para poder proseguir con las actuaciones aún pendientes de los citados convenios.

Es el caso de la estación de Delicias en Zaragoza, con un convenio inicial anterior al año 2000 para el acceso de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, 400 millones de euros de deuda de la sociedad gestora; o de Logroño, con un convenio del año 2002 en línea convencional preparada para la alta velocidad, donde solo ha sido posible el soterramiento de 1,4 kilómetros que comprende la zona de la estación, un tramo de los tres previstos, con una deuda de 130 millones de euros. El soterramiento de esta fase en Logroño, de este tramo de los tres previstos, ha sido posible porque, si conocen ustedes, el ferrocarril en Logroño, transita ya en origen deprimido, es decir, bajo nivel, a cota rasante.

Los convenios de segunda generación, como el de Murcia, que incluyen igualmente actuaciones de integración urbana, con construcción de una nueva estación intermodal, con los andenes y vías soterrados, están todos ellos paralizados y sin posibilidades de ejecución efectiva, ante los abultados costes previstos y la imposibilidad de funcionamiento operativo de las sociedades constituidas. Este es el caso de ciudades, además de Murcia, como Palencia, Vitoria, Almería o Granada. La situación actual imposibilita la obtención de plusvalías urbanísticas para sufragar los costes de soterramiento, ni siquiera es posible la obtención de crédito por las entidades financieras con el aval de los terrenos y de las Administraciones.

Además, las restricciones presupuestarias limitan las aportaciones directas de las Administraciones autonómicas o locales, e inclusive el posible adelanto de fondos por ADIF en la parte que le correspondiera en el convenio para la ejecución de la infraestructura ferroviaria y el arranque de las actuaciones para su posible ejecución por fases, como se hizo en el periodo inicial más expansivo en la ciudad de León, Valladolid o incluso Alicante.

En casos paradigmáticos a nivel nacional, como es la futura estación soterrada de La Sagrera en Barcelona, cuya importancia para todos los tráficos va a hacerla superar incluso a la propia estación de Sants, se están sufriendo retrasos en su ejecución que conlleva el replanteamiento de costes por parte de la sociedad gestora para poder avanzar en su construcción, iniciada ya hace varios años.

Consecuentemente, en la actualidad no se está iniciando ningún soterramiento ferroviario en España, dadas las circunstancias presupuestarias actuales y la crisis del sector inmobiliario que han impedido el modelo de financiación previsto por el Ministerio en todos los convenios y protocolos firmados.

En esta situación, las inversiones por parte del Estado se centran en aquellas realizaciones funcionales cuyo objetivo es la llegada de la alta velocidad, para aprovechar de forma finalista las obras de línea de alta velocidad avanzadas, de modo que sea posible el inmediato aprovechamiento de los recursos empleados y su inmediata aplicación al desarrollo regional.

Hasta tanto que no cambie el ciclo económico, en la situación actual son inabordables de manera inmediata los soterramientos de ferrocarril en las ciudades.

En todo caso, una vez decidida la tipología de la estación de Los Dolores, las gestiones del Gobierno regional se encaminarán al impulso y seguimiento de las actuaciones necesarias para conseguir el siguiente doble objetivo: la llegada de la alta velocidad a Murcia, en concreto a la estación de Los Dolores, en el horizonte 2015 y la integración urbana del ferrocarril con el soterramiento del pasillo central ferroviario de Murcia, que posibilitará la permeabilización del actual trazado y la renovación de la trama urbana, ello mediante la creación de un nuevo viario transversal y longitudinal para la mejora de las conexiones urbanas.

Los argumentos que tenemos a favor para defender el emplazamiento en Los Dolores son:

En primer lugar, los plazos. Esta propuesta de estación en Los Dolores permite la llegada de la

alta velocidad a Murcia en 2015.

Seguidamente la inversión. Se trata de una inversión inicial más reducida y más aprovechable, por tanto fácilmente amortizable por su utilidad en la fase de integración urbana. Esta es una propuesta que está en absoluta coherencia con el marco de eficacia y de economía de medios en la gestión de los recursos.

Esta solución mantiene la expectativa cierta de la integración urbana del ferrocarril a corto plazo, tanto si se mantiene como estación provisional o como primera fase de la actuación definitiva, en cuya decisión puede influir la fase siguiente en la integración urbana, en la que siempre primarán los criterios del protocolo 2006. Además, no excluye el soterramiento del pasillo central ferroviario de la ciudad en el momento en el que la coyuntura presupuestaria y el mercado inmobiliario lo permitan.

Muy al contrario que la solución de la estación en la superficie del Carmen, propuesta por ADIF, la estación de Los Dolores queda vinculada al soterramiento e integración urbana posterior, que como terminal de apoyo favorece la ejecución de este soterramiento. Es la solución alternativa más compatible con el mantenimiento de las situaciones provisionales ferroviarias durante la ejecución del soterramiento posterior. Téngase en cuenta que la solución del Carmen en superficie exigiría su demolición posterior y la construcción de una nueva estación provisional para poder ejecutar las obras de soterramiento.

A su favor también les diré que la solución de Los Dolores evita la demolición de las obras del canal de acceso a la estación del Carmen en superficie propuesta por ADIF y de las obras de supresión de pasos a nivel de Los Garres y Santiago el Mayor. Además, si la estación de Los Dolores resultara provisional es posible un aprovechamiento de parte de sus instalaciones una vez realizado el soterramiento y la nueva estación intermodal del Carmen.

Ya les he comentado a lo largo de mi intervención la fácil conexión de la estación de Los Dolores con los restantes modos de transporte, por su proximidad y excelentes comunicaciones con el centro urbano. Asegura, por tanto, una adecuada flexibilidad con las restantes rondas de circunvalación de la ciudad y vías de gran capacidad de Murcia, la A-7, la A-30 y la MU-30, a través de la Avenida de Los Dolores, que conecta Miguel Induráin con la Ronda Sur. La estación del Carmen en principio solo conecta con Ronda Oeste.

Siguiendo con las ventajas manifiestas de esta propuesta, añadiría que están realizadas la mayoría de obras de plataforma de la línea de alta velocidad Monforte-Murcia, y solo habría que abordar la instalación de vía, la electrificación y las instalaciones de señalización y comunicaciones de ese tramo Monforte-Murcia, cuya realización es factible en el horizonte 2014.

La solución de Los Dolores puede garantizar la llegada de la alta velocidad en la fecha de la que estamos hablando. No podemos dilatar por más tiempo la llegada de la alta velocidad, así lo expresó el presidente ante ustedes reafirmando el compromiso del Gobierno de la nación.

Está próxima la conversión de los cercanías Murcia-Alicante a ancho estándar europeo en el año 2015. Con la terminal de Los Dolores para alta velocidad se podrían mantener los servicios convencionales de cercanías, media distancia y de largo recorrido, conexiones con Madrid y el corredor Mediterráneo. En la estación de Murcia-El Carmen y en la fase de ejecución de las obras de soterramiento podrían compatibilizarse todos los servicios utilizando ambas estaciones de la forma más adecuada posible.

Se evita el paso de trenes de alta velocidad por el paso a nivel de Santiago el Mayor, reduciendo la incidencia en la trama urbana. Es necesario comprender que el soterramiento inmediato actualmente es incompatible con la actual situación presupuestaria, con independencia de que, aun no siendo así, no habría tiempo material para la llegada del AVE en 2015 a la estación soterrada.

Añadidas a las ventajas del emplazamiento de Los Dolores, deben entender las dificultades actuales para acometer la remodelación de la estación del Carmen. De una parte, la gran deuda de ADIF, 15.000 millones de euros, y 28.000 millones de euros comprometidos en obras para terminar la llegada de la alta velocidad a otras ciudades; de otra, el actual estado de restricciones presupuesta-

rias de las Administraciones en general y la coyuntura económica actual, que impide la consecución de plusvalías urbanísticas para su aplicación a los soterramientos e inclusive la obtención de préstamos con el aval de los terrenos, como hasta ahora se venía haciendo y como les dije anteriormente.

A día de hoy no se están haciendo nuevos soterramientos, todos responden a compromisos anteriores (Logroño, Barcelona-La Sagrera) y en su mayoría actualmente están parados tras la ejecución de las estaciones provisionales realizadas para la llegada de la alta velocidad.

Les puedo adelantar cómo van a ser los equipamientos y el estado actual de las tramitaciones. ADIF está realizando ya el estudio funcional de la estación de Los Dolores conforme a las premisas anteriormente señaladas, de modo que la estación preste la mayor utilidad en las distintas fases de la actuación, tanto para los servicios de alta velocidad y las conexiones adecuadas de cercanías en ancho estándar, como para una posible explotación futura de todos los servicios ferroviarios de Murcia en Los Dolores, en función de la integración urbana posterior.

En todo caso, la estación de Los Dolores posibilitará como terminal provisional de alta velocidad las funciones de apoyo a las obras posteriores del soterramiento del pasillo ferroviario para el mantenimiento de los servicios provisionales, sin que en ningún caso queden afectados los servicios de alta velocidad ni previsiblemente los cercanías en ancho estándar.

En estas circunstancias podría considerarse suficiente el desarrollo de la primera fase de la estación con cuatro vías de apartado y tres andenes de 400 metros por la margen derecha de las vías generales dirección Murcia, de las cuales dos tendrían ancho estándar y dos en ancho mixto. Es posible la necesidad de una vía auxiliar más corta y sin andén para estacionamiento y reserva de trenes de alta velocidad. En caso de conexión con todos los servicios de cercanías sería posible una nueva vía con andén de ancho mixto o convencional en la margen izquierda de las vías generales, aunque inicialmente no parece necesario si se mantienen estos servicios y largo recorrido convencional en El Carmen.

El edificio básico de la estación estaría conectado con los andenes protegidos, contendría las dependencias necesarias de vestíbulo, taquillas, cafetería, aseos y módulos diferenciados de cercanías y alta velocidad para reducción, zona de espera y preembarque, junto a los espacios destinados a gabinete de circulación y otros usos técnicos.

A la superficie operativa de vías y andenes habría que añadir una superficie de aparcamiento público con reserva para estacionamiento de taxis y autobuses, y un área de alquiler de vehículos gestionada, si procede, por las concesionarias correspondientes.

En total se considera que la superficie necesaria de la estación en esta fase sería de unos 40.000 a 50.000 metros cuadrados, destinados aproximadamente el 50 % a vías y andenes, el 20 % a las vías generales asistentes y el 30 % al edificio de servicios y área de aparcamiento de la estación.

La inversión que se estima inicialmente para una estación de este tipo oscila entre los 15 y 25 millones de euros.

Sobre el estado de las obras y cómo está a día de hoy la situación de la línea Monforte-Murcia, les detallo que en cuanto al número de kilómetros del total de 48 desde Monforte a la variante del Reguerón están de la siguiente manera:

El tramo Monforte-Crevillente tiene terminadas las obras de plataforma; faltaría la vía, la electrificación y la señalización. Esto, como comprenderán, es una constante en todos los tramos, exceptuando el tramo final.

El tramo Crevillente-San Isidro tiene ejecutadas las obras de plataforma en torno al 90 %; faltaría, como digo, la vía, la electrificación y la señalización.

El tramo San Isidro-Orihuela está muy avanzado y el retraso de las obras se debe a que falta por ejecutar bastante obra del túnel. Están preparados los accesos y salidas del túnel de Callosa, y en la ejecución del túnel se está trabajando en la zona túnel de material blando, la zona más dura está parada. La ejecución en total del tramo puede estar en torno al 65 %. Faltaría, consiguientemente o

lógicamente, vía, electrificación y señalización.

En el tramo Orihuela-Colada de la Buena Vida, estaríamos hablando de una pequeña distancia del límite de la Región de Murcia, está muy avanzada, se ha ejecutado el 80 % de las obras de la plataforma, y el retraso está en las obras de la estación de Orihuela. Faltaría la vía, la electrificación y la señalización.

El tramo de Colada de la Buena Vida hasta Murcia, lo que es la variante del Reguerón, está muy avanzado y estaría ejecutado más del 90 % de las obras de plataforma.

La variante del Reguerón está construida y en funcionamiento en ancho ibérico. Faltaría dotarla de las vías de ancho internacional. Está construida y se está utilizando.

Pueden observar sus señorías que asistimos, pues, a un escenario complejo. De la misma forma que ha sucedido en Alicante y Valencia, en Murcia también es preciso planificar la llegada de la alta velocidad en el corto plazo. De este modo y debido a la actual situación económica, ni por tiempo ni por posibilidad de inversión ni por obtención de plusvalías urbanísticas es posible acortar las fechas previstas.

Todos los murcianos queremos que el AVE llegue ya, y en esto no se puede claudicar. Lejos de otros intereses, vamos a seguir luchando por cambiar el panorama ferroviario en la región. El Gobierno de la Región de Murcia quiere que la alta velocidad llegue a la ciudad de Murcia, y se necesita el emplazamiento de una estación donde menos perjudique. Nadie ha renunciado al soterramiento, pero deberá hacerse en cuanto se pueda. En cualquier caso hay que hacer una estación provisional o temporal para la llegada de la alta velocidad. Por tanto, la voluntad de las Administraciones y en concreto del Gobierno regional es que esa llegada se produzca en 2015, lógicamente adaptado a las circunstancias económicas y presupuestarias actuales.

Señorías, la integración urbana de la alta velocidad está todavía por decidir en su fase posterior. No se está en contra del soterramiento, todo lo contrario. Se están planteando soluciones para que el AVE llegue a la ciudad y no bloquee ese soterramiento. Los ciudadanos deben de saber que la postura del Gobierno regional es que la llegada del AVE a la ciudad de Murcia debe hacerse soterradamente, como indicó ayer el presidente, pero sin que esta condición suponga renunciar a la llegada de la alta velocidad. No estamos dispuestos a pagar un precio tan alto. La prioridad es la llegada del AVE en las fechas previstas.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente.

(Aplausos)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Turno general de intervenciones. En primer lugar, tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, don Joaquín López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, consejero. También a las personas que nos acompañan de su equipo y demás presentes esta tarde en la Asamblea Regional.

Señorías, el debate sobre la llegada del AVE a la Región de Murcia no es un debate nuevo, es mucho tiempo el que llevamos hablando de esto, más del que ninguno de nosotros hubiera querido que pasara sin que la Región de Murcia tenga hoy, al día de hoy, las infraestructuras que necesita, es así, pero aquí seguimos otro día más debatiendo sobre esta cuestión.

Ayer vino el presidente del Gobierno regional y nos contó un cuento sobre varias cosas. Esperábamos que nos iluminara sobre este tema también, pero no lo hizo, no lo hizo, se refirió a una fecha,

un año, 2015, sin más, ahora 2015, todavía no sabemos por qué 2015. ¿Quién ha roto el pacto, que era 2014?, ¿quién lo ha decidido, el presidente por su cuenta o se lo han mandado aceptar? Porque ese era el pacto con la Región de Murcia, con los ciudadanos de la Región de Murcia, el año 2014.

Y, señor consejero, hoy comparece usted, y la comparecencia propia lo dice, para hablar sobre la situación de la llegada del AVE a la Región de Murcia, y bueno, se ha detallado alguna cosa más, alguna cosa más que ya nos detalló en la anterior comparecencia, no ha aportado muchos más datos nuevos. Seguimos sin conocer los detalles de compromisos reales de inversión, y todo ello unido, la falta de detalle, la falta de información, y la hemos pedido, este diputado la ha pedido para poder valorar de lo que hablamos, y no la tengo. Y lo unimos al cambio, este cambio de reglas del juego, este cambio de fechas, este cambio de formas en la llegada del AVE a la Región de Murcia que ha decidido el Gobierno del Partido Popular, en nuestra opinión, lo ha dicho usted, claudicando ante las exigencias del Gobierno de la nación, que ustedes acatan con disciplina.

Porque hablamos del AVE a la Región de Murcia y no ha hecho usted una sola referencia a algo importante, y es que el AVE ya está en la Región de Murcia, pero llega a la ciudad de Murcia, debe llegar, también debe llegar, debe solucionarse el problema del AVE al paso por Alcantarilla. Tenemos que saber que no se ha hecho ni una sola referencia a la llegada del AVE a Cartagena, ni una sola referencia, y a Lorca. Bueno, el AVE, el problema del AVE en la ciudad de Murcia, ahora entraré a valorarlo, es un problema importante, es un problema definitivo, porque es verdad que genera efectos para la llegada de la infraestructura a las demás ciudades, pero el AVE en la Región de Murcia es el AVE para la Región de Murcia y para las ciudades por las que hemos entendido razonable que pasara para bien de los ciudadanos de la Región de Murcia.

Y la excusa, lo digo así, la excusa para que ustedes tomen decisiones es la crisis, y que el Ministerio de Fomento y el Gobierno les apriete a ustedes las tuercas en detrimento de los intereses de la Región de Murcia, y no es cierto. Miren, señorías, este gráfico tan sencillo, en el color más oscuro tienen ustedes la inversión del Estado en la Región de Murcia, año 2009 a 2011, es decir, años de crisis, con Gobierno socialista, en donde en la Región de Murcia se invertía, sin duda menos pero se invertía. No sé si lo verán porque es pequeño, el más pequeño es del 2012, la inversión del Estado, ya gobernando el Partido Popular, en la Región de Murcia. Estos datos no me los he inventado yo, son de la Intervención General del Estado, pueden ustedes mirarlos, son suyos, son datos objetivos, quién invierte y quién no, quién utiliza palabrería, palabras, y quién pone dinero sobre la mesa para que hoy el AVE esté en la Región de Murcia, que esa es la realidad.

Ese es el argumento, la crisis, esa es la realidad, la estrepitosa caída de la inversión pública no solo para el AVE sino para toda la inversión pública en la Región de Murcia. Es decir, que entre el variado número de comunidades autónomas el PP en la nación ha decidido que la región no cuenta, y ustedes se quejaban antes. Qué dirían de esto si un Gobierno socialista estuviera hoy en la responsabilidad de decidir, ¿habría que escucharles!

E insisto, el AVE ha llegado a la Región de Murcia porque un Gobierno socialista se ha comprometido en el tiempo en el que gobernó a invertir miles de millones de euros, señor consejero, además me alegro de que lo haya reconocido ampliamente hoy, porque ha detallado las inversiones, una por una, los tramos que están contruidos, muy avanzados todos. Todo eso son miles de millones de euros que había que invertir antes para que hoy podamos estar hablando de cómo integramos la llegada del AVE a nuestras ciudades. Yo creo que esto sería bueno reconocerlo, yo sé que esto para ustedes es una afrenta, no lo reconocen, pero esa es la realidad. No es un mérito, ni siquiera una medalla para el Gobierno socialista, es lo que merecía la Región de Murcia y yo creo que hay que reconocerlo, aunque yo sé que ustedes no lo harán.

Porque excusas, las tuyas, aparte, si ustedes no solucionan esta situación ahora que gobiernan en todas las Administraciones prácticamente, señorías, no echen ustedes más culpas a nadie. Si ustedes no son capaces de dar una solución justa a los ciudadanos de la Región de Murcia son ustedes los principales responsables, es su gestión, la del Gobierno del Partido Popular en la región y del

Gobierno del Partido Popular en la nación, no busquen ni miren para otro lado. Si quieren buscar soluciones, sean reivindicativos. No sigan buscando culpables fuera, porque tienen ustedes la capacidad de decidir hoy sobre estas cuestiones.

Decía por tanto que, palabras aparte, también lo ha dicho el consejero, la única realidad que tenemos, realidad que no son palabras y que son fechas que no podemos ni siquiera valorar porque no tenemos información, son las que se han venido estableciendo en ese tiempo en el que gobernaba el Partido Socialista, y concretamente en aquellos convenios a que ha hecho referencia el consejero, en el año 2006, son los únicos documentos de los que puede tirar un ciudadano para saber que esta región tenía unos compromisos y unos derechos que les debemos a los ciudadanos, de movilidad, en una infraestructura que sin duda merecemos y de la que estamos por debajo de ninguna otra de las comunidades autónomas, señor consejero, de las que usted me habla en ejemplos. Es que usted debería ir a decirles a sus correligionarios en el Ministerio de Fomento que la Región de Murcia está en peores circunstancias que otras y que merecemos que nos traten un poco mejor, de forma justa, tampoco vamos a pedir más que nadie, pero merecemos una solución que en otras comunidades autónomas ya está muy avanzada. Si hay que dar prioridades, demos prioridades y seamos solidarios con una región como la nuestra, que lo necesita, y eso debería usted y el presidente del Gobierno decírselo al presidente Rajoy, yo creo que no se lo dijo el otro día, y usted a la ministra de Fomento.

Porque esas realidades, esos convenios son los únicos a los que nos podemos agarrar. Lo demás son sus hipótesis, sus presuntas soluciones, y ahora entraré a la valoración de la solución respecto del municipio de Murcia. Y yo le digo, le pregunto, consejero, ¿qué es lo que esas dos sociedades están haciendo?, porque se crearon, se constituyeron para esto, ¿qué le pedimos a esas sociedades, cuál es su actividad?, ¿por qué no están intentando dar soluciones para poner en marcha esta situación?

Señor consejero, ha hecho usted referencia a pronunciamientos institucionales, y se han producido, efectivamente, en el Ayuntamiento de Murcia, en octubre del año 2012. Después ratificado en abril de 2013 también por el Pleno del Ayuntamiento de Murcia, sin haber movido una coma de lo que en el año 2012 se dijo que sería la línea a seguir por ese municipio respecto a la llegada del AVE a Murcia. Y esta Asamblea en Pleno el 15 de mayo de 2013 también acordamos aquí, por unanimidad, iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, mantenernos en defensa de los ciudadanos de la Región de Murcia en esos mismos términos que se había pronunciado el Ayuntamiento de Murcia en el año 2012 y posteriormente ratificado.

Usted ha leído algo del acuerdo, pero yo le voy a leer, trataré de ser breve, es un poco más largo, porque esto es lo que acordamos aquí y no otra cosa: instamos al Consejo de Gobierno a que diera cumplimiento al convenio del año 2006, que preveía el soterramiento; hacíamos nuestro y nos sumábamos al acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Murcia del año 2012, ratificado en el año 2013 en apoyo de ese convenio; manifestábamos la necesidad irrenunciable de soterrar las vías del tren en los términos establecidos en ese convenio; apoyábamos el plan especial de El Carmen para instrumento de desarrollo básico de ese proyecto; reiterábamos la importancia de la llegada del AVE a la Región de Murcia en el plazo establecido en el municipio de Murcia, sin que interfiriera ni condicionara el proyecto de soterramiento de las vías del tren. Para ello se realizarían los proyectos y modificaciones necesarias. Y en último lugar, exigiríamos, repito, exigiríamos al Ministerio de Fomento que, salvo el pago a los expropiados, la principal prioridad de ese municipio en materia de inversiones sería el soterramiento de las vías del tren.

Señorías, esto es lo que acordamos en el Pleno de la Asamblea Regional, y ustedes qué valor le dan al acuerdo de este Pleno, qué valor le da el Gobierno regional al acuerdo del Pleno de la Asamblea Regional, que creo que es claro, inequívoco, y dice cuáles son las prioridades, deben ser las prioridades en esta materia.

Ahí queda la pregunta. A esto desde luego, no les quepa duda, nos comprometimos el Grupo Parlamentario Socialista cuando votamos favorablemente a ese acuerdo que hicimos todos, unánimemente. A eso nos comprometemos hoy y no nos vamos a mover, ni nosotros ni el Grupo Municipi-

pal Socialista ni el Partido Socialista de la Región de Murcia. De ese texto literal, señorías, no nos vamos a mover.

Señor consejero, en esta línea le pregunto cuáles son las verdaderas razones por las que el Partido Popular regional y municipal está cambiando las reglas del juego. Diga usted cuáles son las razones, por qué tienen los ciudadanos del sur de la ciudad de Murcia, por qué tienen los ciudadanos de esa zona que renunciar a esa reivindicación y a ese derecho legítimo para no seguir partiendo la ciudad, una solución técnica para integrar esa infraestructura ferroviaria de una forma razonable en la que estábamos todos de acuerdo y a la que ustedes renuncian sin explicaciones.

Yo creo, señor consejero, que no deberíamos renunciar. Nosotros no lo vamos a hacer, no lo vamos a hacer, y yo le pido, señor consejero, que ustedes no lo hagan, porque traicionaríamos los intereses de los ciudadanos de Murcia y también de los ciudadanos de la Región de Murcia porque la solución del AVE, insisto, no es solo para la ciudad de Murcia, es para Cartagena, es para conectar-nos con Andalucía y pasar por Lorca, lógicamente, y para eso necesitamos solucionar bien ese nudo de la estación de Murcia, que no es una estación final sino de paso, y necesitamos hacerlo como se dijo entonces, señor consejero.

Sean ustedes reivindicativos como antes. Imagínense, aunque sea un ejercicio difícil, se lo aconsejo a los señores del Partido Popular, imagínense que gobierna el Partido Socialista, simplemente hagan eso, y pónganse a hacer lo que harían si estuviéramos gobernando nosotros, y no se callen, no se traguen la pastilla que les está poniendo Rajoy en la mesa. Queremos un tren que llegue a la Región de Murcia, un AVE que entre a nuestras ciudades, pero no de cualquier forma, un tren, un AVE que entre a Murcia, a Cartagena y a Lorca pero no hipoteque el futuro de esas ciudades, y con las soluciones que ustedes nos están proponiendo lo están haciendo, porque renuncian a solucionar el problema del soterramiento si finalmente con esta supuesta solución de Los Dolores se inclinaran por hacerlo. Háganlo, sean reivindicativos, no nos rindamos. Si en eso ganamos todos, no se callen ustedes, porque ustedes se han vendido a esas expectativas del Gobierno nacional y lo hacen porque les toca callarse, porque a uno le interesa irse y ustedes no tienen la fuerza de enfren-tarse, están ustedes en la postura cómoda. Hagan ustedes, les insisto, un ejercicio de ficción y crean, piensen que estamos gobernando los socialistas y pónganse ustedes a actuar con la lealtad que ustedes han funcionado siempre cuando había un gobierno de signo contrario. Entonces sí ustedes pedían la luna, ahora no piden nada.

¿Soluciones? Soluciones. Le digo, soluciones, la de Los Dolores, señor consejero, bueno, ni siquiera los argumentos técnicos que ustedes han utilizado en algunos documentos, que además se han filtrado y hemos conocido, están compadeciendo su posición, porque aunque esto es hablar ciencia ficción porque no tenemos información y es difícil valorar las cosas así, lo cierto es que el planteamiento de Los Dolores va a crear más problemas que soluciones. Señor consejero, usted sabe que la inversión prevista en El Carmen era inferior que la que se prevé hacer en Los Dolores, que Los Dolores tenía una función de centralidad... perdón, El Carmen tiene una función de centralidad que cumplía con todas las posibilidades, con todas las uniones ferroviarias que la Región de Murcia puede y debe tener, y cumplía también con el soterramiento en el momento adecuado, con las obras en las fases que correspondieran y con inversiones mucho menos cuantiosas. No hay ningún técnico que entienda, prudente, que tengamos dos estaciones en lugares distintos combinando cercanías y alta velocidad cada una en un sitio y tan separadas en la ciudad de Murcia. No tenemos suelo, 60.000 metros cuadrados, la necesidad de evaluaciones ambientales, necesitamos expropiar suelo. De todo eso, señor consejero, le pregunto: ¿hay algo hecho? Porque eso se tiene que hacer. ¿Dos mil... qué? ¿2015 para cuándo, para empezar cuándo? Díganos usted algo. Porque eso sabe usted que es inviable. ¿Provisionalidad? ¿Cuánto tiempo provisional? ¿Cuánto dinero? El coste. Trenes. ¿Vamos a tener una estación provisional de AVE, como le digo, y otra en El Carmen, que no unirá con la línea hacia Andalucía? ¿Qué solución es esa, consejero? Mientras tanto, las vías en la ciudad de Murcia.

Señor consejero, la estación de Los Dolores es la estación definitiva de la ciudad de Murcia y usted lo sabe, y esa estación definitiva es renunciar al soterramiento y al acuerdo que hicimos aquí en el Ayuntamiento de Murcia, y es el acuerdo razonable en beneficio de los ciudadanos. Y yo le digo, señor consejero, y le repito, no claudiquen, sean reivindicativos, luchemos la solución que pactamos en su día, adaptémonos a las condiciones. Ya los plazos son imposibles de cumplir porque ustedes están mareando la perdiz, es inviable, pero hagamos que sea posible tener una solución razonable en la Región de Murcia.

Dígame usted algo al respecto de Cartagena. También aquí existen discrepancias entre los distintos responsables de las Administraciones en Cartagena. Dígame usted cuál es la solución en Cartagena, dígame usted una fecha de llegada del AVE a Cartagena.

Dígame usted cómo van los posibles acuerdos y conversaciones en Lorca respecto de la llegada del AVE a la ciudad de Lorca y las posibles soluciones, protocolos o acuerdos que usted me adelantaba en la última comparecencia que no se habían realizado.

¿Cómo está la solución de Alcantarilla? También me adelantaba usted en aquel momento que había alguna conversación al respecto y hoy no se ha dicho. Es interesante que lo sepamos. Es interesante, señor consejero, que tengamos información, que seamos transparentes.

Sabe perfectamente que a la información leal este diputado y el Grupo Parlamentario Socialista responderá lealmente, pero no la tenemos. Es difícil valorar estas situaciones sin información, y yo le ruego que tenga a bien informarnos para poder valorar estas cuestiones. Nuestra posición no es destructiva, no, se equivoca si piensa lo contrario, es constructiva, pero para construir tenemos que conocer de qué estamos hablando.

Leeré una frase que usted pronunció en la comparecencia anterior: “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”. Fin de la cita. Esto lo dijo usted el otro día en la última comparecencia y yo estoy de acuerdo, estoy de acuerdo, hemos llegado tarde. Y ya lo dije aquí en la última comparecencia, probablemente nos trasciende a todos y todos tenemos nuestro grado de responsabilidad, aunque yo, insisto, el currículum del Partido Socialista en el Gobierno ha sido el de inversión de miles de millones de euros para que podamos tener hoy casi el AVE entrando en nuestras ciudades. Falta por invertir y ahora es su responsabilidad llevar adelante esa inversión.

Le pido, consejero, que invirtamos en el presente y en el futuro de la Región de Murcia y de las ciudades tal y como lo hemos pactado. No abandonemos las reivindicaciones ciudadanas y las soluciones lógicas para que la infraestructura AVE sea una realidad en la región y en las ciudades que nos lo piden. Tengan ustedes el compromiso, cambien de postura y seamos reivindicativos, vayamos a Madrid. Tendrá usted el apoyo sin duda del Partido Socialista si es para buscar las soluciones que pactamos en su día, señor consejero, en eso tendrá la lealtad del Partido Socialista. En soluciones impuestas, en soluciones que no están mirando por el interés de los ciudadanos y sí en el de un partido que hoy ha dejado a la Región de Murcia de la mano, no vamos a estar.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias.

Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Buenas tardes, señor consejero.

Saludo también al equipo que hoy nos acompaña y henos aquí nuevamente una tarde para hablar

de ferrocarril, y en este caso concreto para hablar del AVE y para hablar del posible, presunto, virtual o real, ya lo veremos, soterramiento del tren a su paso por la ciudad de Murcia y de otros municipios de la Región de Murcia como el de Lorca.

Y no es la primera vez que hablamos del ferrocarril en esta Asamblea, tampoco es la primera vez que habla usted, tampoco es la primera vez que se habla en esta legislatura del ferrocarril ni en otras legislaturas, de hecho en otras legislaturas antaño se ha hablado, se ha hecho referencia al tren, al ferrocarril en la Región de Murcia. Ya en el año 2003 se solicitó una comparecencia por parte de Izquierda Unida, del que era responsable portavoz entonces de Izquierda Unida, acerca del acuerdo suscrito el 8 de enero del año 2001 con el Ministerio de Fomento y los presidentes de las comunidades de Madrid, Valencia y Castilla-La Mancha sobre AVE y ferrocarril. Mucho ha llovido desde el año 2001, en el que se habló de aquel acuerdo; estamos en el año 2013, y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia está a la cola de las comunidades autónomas de nuestro país en materia ferroviaria.

Con el cuento del AVE se han ido postergando inversiones necesarias en materia de ferrocarril convencional para la Región de Murcia. Con el cuento de que el AVE iba a llegar y por tanto no se podía hacer ningún tipo de inversión que modernizase el ferrocarril convencional en la Región de Murcia, se ha ido postergando y se ha ido posponiendo, en definitiva, cualquier tipo de actuación de mejora en tren, no solo el tren convencional que va desde Cartagena-Murcia-Madrid, sino también el ferrocarril de cercanías que hay en la Región de Murcia, que ha tenido y ha estado viviendo en las peores condiciones, por no hablar de la ruptura que se produce de comunicación con Andalucía, que un Gobierno realiza y el otro, que entonces puso el grito en el cielo, mantuvo y no consiguió plantear la reapertura del mismo.

Y ahora nos encontramos con un problema en el que nuevamente se está mareando la perdiz. Ayer habló su presidente, el presidente Valcárcel, acerca de la reunión que tuvo con Rajoy y sobre los acuerdos. Ha dicho usted “el acuerdo al que llegó con Rajoy en torno al tema del AVE”, a un acuerdo: ¿el acuerdo cuál es?, ¿qué acuerdo? Quiero decir, ahí lo que se planteó en todo caso fue una conversación informal, tal y como planteó el presidente Valcárcel, pero ¿qué acuerdo, cuál es el acuerdo? ¿Que va a llegar en el año 2015, ese es el acuerdo, y punto? ¿El acuerdo en qué consiste, cuáles son los puntos concretos del acuerdo? ¿Se va a materializar por escrito un acuerdo entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el Ministerio de Fomento, vamos a poder conocer negro sobre blanco el acuerdo? Porque si es un acuerdo verbal, y más si se trata del señor Rajoy, pues apaga y vámonos, el acuerdo realmente de poco sirve.

Usted ha hecho una intervención en la que ha pretendido justificar los retrasos que se producen, los cambios que se han ido produciendo sistemáticamente en torno a la llegada del AVE, por lo pronto un AVE que va a llegar no directamente a Murcia, que hubiese sido la solución más lógica o más interesante para Murcia, sino que llega desviado por la provincia de Alicante, ese es el primer elemento a tener en consideración; la segunda cuestión que tenemos que tener en consideración en todos estos cambios, vaivenes y movimientos que se producen sin duda alguna es las distintas posiciones que se han ido adoptando: por un lado la posición que adopta el señor Valcárcel, la posición que adopta el señor Cámara, la posición que adopta usted en la reunión que tuvo con los grupos municipales, que aparece en cierto modo matizada o por lo menos con algunos elementos diferentes de los que planteó ayer escuetamente el señor Valcárcel, al cual solo le interesa la llegada lo antes posible del AVE a la Región de Murcia, da igual en las condiciones en las que llegue sin ningún tipo de matiz, en el caso suyo se producen matices.

El caso es que entre el señor Valcárcel, el señor Cámara y el señor Sevilla se está mareando la perdiz en torno al problema fundamental que hay que resolver, que es el problema del soterramiento del AVE a su paso por la ciudad de Murcia como cuestión fundamental para resolver un problema de fondo que es el problema de la comunicación de la Región de Murcia con el resto del país, particularmente con Madrid, pero no solo con Madrid, sino también, naturalmente, con todo lo que es el

corredor del Mediterráneo y también con Andalucía, y resolver también el problema interno, que ese no se resuelve, de comunicación por ferrocarril entre las distintas localidades de la Región de Murcia. De momento solo tenemos el tren de cercanías, que va desde Águilas, Lorca, hasta Murcia, con la posibilidad luego de poder hacer algún tipo de escala para ir a Alicante y a otros lugares, pero no hay mucho más, y desde hace muchísimos años no se ha avanzado más.

Quiero poner esto como un elemento central porque lo que se pretende resolver a mi juicio o lo que se debe de resolver es el problema de comunicación. Lo veremos cómo se resuelve, si con AVE o mediante otras fórmulas que yo voy a plantear que yo creo que sin duda alguna son fundamentales e interesantes y que hemos planteado desde hace bastante tiempo y que ayudarían sin duda alguna a resolver en gran medida el entuerto en el que actualmente nos encontramos.

También argumentaré sobre el problema fundamental que usted ha planteado, es decir, usted ha dejado entrever... bueno, lo ha planteado de manera explícita, un problema de fondo fundamental, y es la situación económica, la situación económica, dejando entrever en definitiva que no hay disponibilidad económica y que es esa falta de disponibilidad económica presupuestaria la que está limitando las posibilidades en definitiva de que se materialice en la Región de Murcia el soterramiento, que es una petición de la Región de Murcia. Bien, yo replicaré a ese argumento: si bien es cierto que ese argumento está ahí y tiene su peso, creo que se puede perfectamente sortear, si no totalmente en gran medida, porque a fin de cuentas es una cuestión de prioridad, es una cuestión de voluntad política y de qué es lo que se estima como prioritario, o si se pretende o no compensar a la Región de Murcia por los agravios a los que sistemáticamente se le ha sometido en materia de infraestructuras en comparación con otras comunidades autónomas, en comparación con otras regiones, y si además se pone encima de la mesa el argumento, que según Valcárcel le puso encima de la mesa al señor Rajoy, de la infrafinanciación autonómica, pues otro argumento más encima de la mesa de peso para que el Gobierno de la nación considere prioritario el soterramiento del tren a su paso por la Región de Murcia.

Usted dice que no se está haciendo el soterramiento, que no ha habido en convenios posteriores al año 2002, como el de Logroño, soterramiento, que es una cuestión que no se está planteando. Sin embargo, tenemos el ejemplo del soterramiento de Granada, firmado bajo un protocolo que es del año 2008, mientras que el de Murcia es un convenio del año 2006, o el ejemplo de Orihuela, donde no hubo convenio y fue, sin embargo, gracias a la propia movilización ciudadana como en definitiva se consiguió. El argumento de que no hay dinero por tanto en el caso de Granada se desmonta, y en el caso de Orihuela y Logroño también sin duda alguna se desmonta ese argumento.

Pero por encima de todo en la balanza del coste-beneficio sin duda alguna son mayores los beneficios que trae el soterramiento en compensación en la balanza que el coste que pueda tener el mismo, un coste que ha ido variando, es decir, usted ha ido dando públicamente distintas cifras según el momento, se ha ido encareciendo de forma progresiva, es decir, estamos en crisis, se supone que los costes de las obras tienen que irse reduciendo y sin embargo se van incrementando. Los beneficios del soterramiento para la ciudad de Murcia, a nuestro juicio, superan con creces el coste de la infraestructura, porque sin el soterramiento, señor Sevilla, el tranvía jamás llegará a El Palmar, al hospital de la Arrixaca, al polígono industrial de San Ginés, convirtiendo además a los barrios sur de la ciudad prácticamente en guetos, añadiéndose los problemas de seguridad en los túneles y pasos a distinto nivel generados, y por el otro al propio tranvía, que no podrá obtener mayores beneficios al no llegar a una densidad de uso suficiente.

Por último, la estación intermodal prevista a distinto nivel (tranvía, autobús) será imposible en un organismo racional, impidiendo una gestión adecuada y centralizada del transporte público de la Región de Murcia, un transporte público que la Región de Murcia lleva demandando a gritos desde hace años, al tiempo que no se podrá liberar el espacio de la estación urbana de San Andrés, vital para revitalizar otro de los barrios de la capital.

Por tanto, los beneficios que trae consigo el soterramiento son sin duda alguna importantes.

Usted no dice que no se vaya a realizar el soterramiento, usted dice que se posterga, que lo que se plantea es una estación provisional en Los Dolores y que el soterramiento es algo que se llevará a cabo, pero si no hay ningún compromiso concreto y explícito, es decir, si al mismo tiempo que se lleva a cabo todo el procedimiento de construcción de la estación de Los Dolores como apeadero con los mínimos requisitos indispensables no se inicia el proceso de licitación, proyecto de licitación, para llevar a cabo el plan de soterramiento, no tendrá en absoluto credibilidad. Por tanto, nosotros estaremos dispuestos a dar un voto de confianza si al mismo tiempo y de forma paralela y de forma clara, transparente, nítida, negro sobre blanco, hay un compromiso para que al mismo tiempo y con los requisitos mínimos indispensables (estaríamos hablando del apeadero de Los Dolores provisional para el soterramiento posterior) se inicie el proyecto de licitación, que, por cierto, ya hay un proyecto que costó en su día 1,6 millones parcial, que puede servir sin duda alguna de referencia, pero lo fundamental sin duda alguna, lo fundamental, lo principal, es garantizar que la estación término sea la del Carmen y que se lleve a cabo el soterramiento.

Usted señala, señor consejero, que no es abordable el soterramiento. Lo ha dicho en varias ocasiones en lo inmediato por razones de coste económico. Ya le he dicho que es una cuestión de prioridad política, se puede señalar a la Región de Murcia como una prioridad habida cuenta del agravio que ha sufrido. Ayer puse como ejemplo precisamente a Extremadura, que ha llegado a un acuerdo concreto su presidente con el señor Rajoy con el fin de tener unas inversiones extraordinarias en los Presupuestos Generales del Estado como consecuencia de haber asumido unas décimas de déficit público de objetivo inferiores a otras comunidades autónomas, lo que se conoce como concreción del déficit asimétrico, y tenemos una situación en la Región de Murcia de claro perjuicio en la financiación autonómica (a la que ayer se hizo referencia). Pues esta podría ser sin duda alguna una fórmula de compensación.

Pero decir que no es abordable el soterramiento en la Región de Murcia porque no hay dinero, no hay capacidad económica, ¡hombre!, cuando uno ha visto a bombo y platillo toda la campaña y todo el anuncio en torno a las olimpiadas de Madrid, el proyecto de las olimpiadas, la inversión multimillonaria (estamos hablando de varios miles de millones de euros) y entonces se dijo que esa inversión iba a generar una enorme cantidad de puestos de trabajo directos más los puestos de trabajo indirectos, y la mayor parte del dinero iba a ser dinero público, dinero que iban a aportar las Administraciones públicas (Administración central, Ayuntamiento y Comunidad Autónoma de Madrid), aparte de la inversión privada que iba a producirse, hombre, resulta un tanto sarcástico decir que, bueno, hay un problema económico y que hay que apretarse el cinturón cuando precisamente la inversión pública en ese tipo de obras lo que pone de manifiesto y lo que demuestra, según la teoría económica keynesiana, es que se genera trabajo, se genera actividad económica y supone sin duda alguna un revulsivo. Es decir, resulta que precisamente los más antikeynesianos y los que aplican la teoría de aplicarse el cinturón y de la austeridad, luego utilizan argumentos keynesianos cuando les interesa defender las olimpiadas de Madrid. Mire usted, si se pueden hacer las olimpiadas de Madrid, el soterramiento a su paso por la ciudad de Murcia, que cuesta muchísimo menos dinero, le puedo asegurar que sí se puede hacer.

Por tanto, el argumento económico no sirve, se cae totalmente por su propio peso, porque sí que hay, es una cuestión de voluntad política y de entender que la Región de Murcia es una prioridad y de que hay que sacar a la Región de Murcia del atraso que tiene en materia de infraestructuras, en materia de comunicación, y situarla cuando menos a un nivel similar al resto de las comunidades autónomas, así de sencillo, es una cuestión de justicia solidaria, pura y simplemente, y se puede hacer. Si había disposición para gastarse una ingente cantidad de dinero en las olimpiadas del “relaxing cup”, pues sin duda alguna -de café con leche-, evidentemente, si había dinero para gastarse en esas olimpiadas, ¿por qué no va a haber recursos económicos para una comunidad autónoma, que además no está pidiendo nada excepcional ni nada que suponga un agravio comparativo con otras comunidades autónomas, sino todo lo contrario, una ventaja? Pero, claro, es una

cuestión de decisión política. Yo puedo entender la resistencia que pueda haber por parte del Gobierno de la nación, pero que haya docilidad por parte del Gobierno de la Región de Murcia, que no haya un espíritu de combate por parte del Gobierno de la Región de Murcia, de firmeza, de exigencia, de reclamación, hombre, eso me parece totalmente inaceptable. Por eso yo entiendo que esa reclamación se debe de hacer.

Y luego algo también importante, la Región de Murcia no es Murcia, no, la Región de Murcia no es Murcia solo, aparte de Murcia hay muchos más municipios en la región que necesitan estar comunicados. No, me alegro enormemente de que hayan caído en la cuenta los diputados del Partido Popular de que la Región de Murcia no solo es Murcia, me alegro de que por lo menos la intervención mía haya servido para que se den cuenta y también para que el consejero tenga a bien en la siguiente intervención de hablarnos también de Lorca, de Cartagena, de qué va a ocurrir con Alcantarilla a su paso y por otros municipios sin duda alguna donde también va a tener repercusiones el paso de esa infraestructura en la Región de Murcia.

La última parte de mi intervención quiero dedicarla a la cuestión de fondo a la que había hecho referencia al comienzo de mi intervención, la que tiene que ver con garantizar una buena comunicación de la Región de Murcia, porque ese es el objetivo que se pretende. Es decir, que llegue aquí el AVE... Quiero decir, lo importante es que la Región de Murcia esté muy bien comunicada con el resto de comunidades autónomas y particularmente con el centro, con Madrid, pero no solo con Madrid sino con aquellas comunidades autónomas limítrofes, una buena comunicación, una comunicación solvente, una comunicación positiva. Somos el país con más kilómetros de línea de alta velocidad del mundo, somos el país con más líneas de alta velocidad del mundo, lo cual no significa que seamos el país mejor comunicado interiormente del mundo: Alemania no tiene tantas líneas de alta velocidad ni tantos aeropuertos como tiene nuestro país, sin embargo es una potencia económica de primer orden comunicada de manera interna de forma excelente, tiene unas vías de comunicación de ferrocarril sobre todo pero también de carreteras (pero fundamentalmente de ferrocarril) que son sin duda alguna envidiables, aunque no tenga líneas de alta velocidad. Con ello quiero decir que a veces nos fijamos en los grandes ingenios costosísimos, cuando hay soluciones que sin duda alguna son menos costosas y que resuelven en definitiva el problema de la comunicación en la Región de Murcia.

Yo creo que muchos murcianos se darían sin duda alguna por satisfechos si se terminase el año que viene, aunque se pospusiese, quiero decir, yo no haría leña del árbol caído en ese sentido y me parecería una solución aceptable, si se termina ya de una vez por todas, porque es una auténtica vergüenza, la variante de Camarillas, una auténtica vergüenza para todos los Gobiernos que han tenido la responsabilidad de terminarla y no la han terminado, así como la de electrificación que hay pendiente del ferrocarril en la propia Región de Murcia. Pero, entre tanto, cuando menos, el uso de cabezas híbridas que permitirían, junto con la finalización de la variante de Camarillas, por un coste mínimo, llegar a Madrid en un tiempo similar al que teóricamente se llegaría por el AVE con la variante de Monforte por Alicante hasta Madrid, y a un coste económico del billete muchísimo menor. Yo creo que sería una solución sin duda alguna aceptable, una solución muy positiva, y lo demás si se tiene que posponer en el tiempo para hacerlo bien, pues que se posponga en el tiempo, pero yo creo que esa solución sería sin duda alguna mucho más positiva.

Así como otra propuesta que ha hecho Izquierda Unida y está basada también en criterios técnicos que se conoce como la variante del Reguerón, con el fin de resolver el problema del paso del tren convencional por Alcantarilla y también garantizar el suministro de mercancías por parte del ZAL (de la zona de actividad logística) de Murcia, del polígono que hay en Murcia. Es una propuesta que yo creo que sería cuando menos interesante tener en cuenta y estudiar, y que tendría un coste económico inferior.

Porque el problema es resolver...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Pujante, le ruego que concluya.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

... -y con eso acabo, señor presidente- el problema es resolver la comunicación de la Región de Murcia tanto de pasajeros como de mercancías. Ese es, en definitiva, el problema que hay que resolver, y nosotros no creemos que necesariamente la solución más costosa tenga que ser la mejor solución, pero sí que queremos un mayor compromiso y una mayor concreción y una mayor, en definitiva, apuesta por parte del consejero en soluciones que sean viables y que sean satisfactorias para resolver el problema, no necesariamente las más costosas han de ser las mejores.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

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

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Buenas tardes, señor presidente.

Señorías, nos hemos quedado en cuadro, en familia, y yo creo que en familia bien avenida porque hay que recordar que estamos de acuerdo en la cuestión fundamental, si es que estamos de acuerdo. Debo advertir que el acento se ha puesto en Murcia capital, la llegada del AVE, entre otras cosas porque el soterramiento es una cuestión que está por encima de todos nosotros como una inmanencia que gravita sobre las cabezas de esta Asamblea, y por eso estamos hablando del soterramiento y estamos hablando de la estación del AVE en Murcia, de la llegada del AVE a Murcia. Lo ha explicado muy bien el consejero y digo que estamos de acuerdo, yo no sé dónde están las diferencias, las diferencias no las encuentro por ningún lado, habida cuenta de que Ayuntamiento de Murcia, Asamblea Regional de Murcia, todos los grupos, hemos firmado un acuerdo que está explicitado, como ha dicho mi colega, señor López, del Partido Socialista.

Señorías, la cuestión ferroviaria no es una cosa sencilla, no es una cosa de días, de años, no es una cosa de lustros, es una cuestión mucho más larga. Por consiguiente, lo que no se puede hacer es apretar, creo que es un error, yo no lo haré, parece que es un error el decir “ustedes no han hecho esto y lo otro”.

El señor López, en un momento de brillantez asamblearia, nos ha enseñado un gráfico: ese gráfico, con tantos miles de millones, son los que han servido para que el señor Morlán, con buen criterio económico, secretario de Infraestructuras del Partido Socialista hasta el año 2011, decidiera que, en aras de la bondad de una economía de costes, porque España está en crisis, y no hay que decirlo, tenía que llegar el tren en superficie; fue el señor Morlán. También es cierto que el señor Catalá, un año después, secretario de Estado de Infraestructuras por el Partido Popular, llevado del mismo motivo planteaba en superficie, a lo cual nos hemos negado en la Región de Murcia por parte de todos.

Digo que el gráfico que ha enarbolado con orgullo el señor López es un gráfico donde a esos miles de millones le faltan 30, solo 30, que son los 30 que reclama el portavoz de Izquierda Unida-Verdes, con el cual yo podría haber hecho una declaración conjunta ahí fuera, los dos. Es decir, si se trata de decir que la línea de Chinchilla a Cartagena necesita 30 millones de euros nada más para que podamos venir en condiciones óptimas a Madrid, con cabezas híbridas, además incluso podíamos

aprovechar para recrecer el pantano, el embalse de Camarillas, pues podíamos hacer, so pena que perdiera usted votos y a mí me echaran de mi partido, naturalmente, si yo tuviera la temeridad de hacer una declaración conjunta con usted, que representa a un partido minoritario, sin experiencia de gobierno, no como la que tenemos nosotros, que sabemos lo que nos llevamos entre manos. Muy bien.

Por consiguiente, mire usted, nosotros no nos callamos, ¡eh!, yo no sé quién ha dicho... no sé, algún portavoz antes ha dicho que nosotros nos callamos ante Madrid. No, no, se callaron ustedes, ustedes se han callado y les ha costado bastante, señores del Partido Socialista, porque hablaban en el año 2002 del Ebro en Valencia, “señor Aznar, tráigame usted el Ebro y tal”, y luego se plegaron con el Pacto del Tinell, malhadado pacto, vaya un pacto que nos ha llevado a España a algunos sitios.

El señor consejero ha estado magnífico, y no es porque tengamos que defenderlo por obligación sino que lo hago por devoción, señor consejero. Usted ha planteado en media hora todo el esquema: antecedentes, las fases que pretendía hacer, el Ayuntamiento y la Asamblea dicen que hay que consagrar una devoción clarísima por el soterramiento, por lo tanto hacemos la estación de Los Dolores. No olviden, y lo repetiré si tengo oportunidad en cualquier ocasión, que la estación de Los Dolores es la que garantiza la posibilidad de que haya el soterramiento, que es una cuestión que no podemos olvidar.

Luego hace una comparativa, que es muy interesante. Se oye muchísimo entre todos ustedes que si en Granada. ¡Coño!, en Granada no... -perdón, retiro, he dicho una palabrota; lo retiro, señor presidente, lo retiro- en Granada no han hecho nada, en Granada el presupuesto de lo que han dicho son 800 millones de euros, ¡una locura!, y luego lo que van a hacer es algo por 200, pero ni han empezado. Estamos haciendo comparaciones. Orihuela, en Orihuela va una trinchera. Y además le voy a decir una cosa para que quede claro para todo el mundo, en Alicante tienen AVE, y tienen AVE, pero es que la línea cruza la Gran Vía de Alicante, y por eso tienen AVE. Nosotros es que no queremos que cruce la Gran Vía, bueno, por supuesto que no queremos. Pero quiero decir que las comparaciones son todas odiosas.

Se ha dicho efectivamente que convenios. Aquí no se habla de convenios. Nosotros lo que hemos hecho en el 2006, se lo vuelvo a decir a su señoría, al señor López, no hicimos en absoluto un convenio, hicimos un protocolo. Hay una pequeña variación, pero siempre hablamos de convenio, se lo admito. Pero nosotros en Murcia lo que estamos consagrando es el soterramiento. Por consiguiente, no volvamos a comparar a Murcia en inferioridad de condiciones en materia ferroviaria por este concepto, con el concepto del soterramiento, y sí, lo tenemos que admitir, que los murcianos no merecemos la situación que tenemos ahora del ferrocarril, que es una situación que no tienen la culpa los dos años que llevamos el Partido Popular en el Gobierno central, ni los dieciocho que llevamos aquí, es culpa de todos, es culpa... yo no voy a llegar, como decía Fernán Gómez cuando las cosas salían mal en el rodaje de las películas, decía “¡me cago en los hermanos Lumière!”. No, yo no voy a echarle la culpa a Bravo Murillo, que era el presidente del Gobierno en 1848 cuando se hace el primer ferrocarril en España, Montgat-Mataró, precisamente los catalanes siempre tienen una gran ventaja.

Bueno, también debo decir que dentro del reconocimiento a los errores seculares de los políticos murcianos y españoles en materia ferroviaria, debo decir que entre el año 2006 y 2011, en ese período de tiempo, no se ha hecho lo que tenía que haber hecho, se podían haber hecho los proyectos, podríamos haber ido rápido; no, nos ha pillado la crisis, la crisis que empieza para todo el mundo en junio 2007, pero en España comienza en el 2008, en marzo de 2008 por razones electorales obvias que todos conocemos.

En el convenio participan todos, lo ha dicho el consejero, participa el Ayuntamiento, el Ministerio, o sea, ADIF, y la Comunidad Autónoma, con unos determinados porcentajes y con unas cifras que llegan a 195 millones, que se han convertido en 300 millones ahora. Pero no olviden ustedes, y se lo digo directamente al representante de Izquierda Unida-Verdes, la crisis no es una excusa, es una

cruda realidad. Pero, ¡hombre!, ¡usted se imagina que el presidente del Gobierno de España diga “no voy a hacer las Olimpiadas, que voy a hacer el soterramiento en Murcia”! (*aplausos*), ¡pero eso no lo puede hacer!, ¡no me compare!, no haga que se me salga el gato de la gatera, ¡no es comparable!, es una realidad.

Vamos a ver, si nosotros decíamos que teníamos que hacer plusvalías, íbamos a coger plusvalías en la remodelación de la estación de El Carmen, pero ¿quién va a hacer operaciones inmobiliarias?, saldrían ustedes enseguida con el ladrillo, ustedes sobre todo, ¿no? No se puede generar, es decir, es que no se puede hacer lo que se había previsto en el año 2006 porque ha fallado la economía en general.

Es cierto, no sé quién lo ha dicho, pero el AVE prácticamente está en la capital de Murcia, no en la región. Hay que empezar por el principio, siempre hay que comenzar por el principio, Murcia, a Cartagena, a Lorca, a Alcantarilla, etcétera, Águilas, Águilas también, les conviene que llegue el tren a Murcia, a Murcia capital, porque a partir de ahí ya tenemos una etapa grande ganada.

Espero que el consejero en otra ocasión tenga oportunidad, ya no sometidos al soterramiento, de explicar cómo va a ser la remodelación y cómo va a venir mejorado el ferrocarril, que no nos merecemos los murcianos, y ya digo que la situación del ferrocarril en Murcia no es para tirar cohetes.

Está el 90 %, me parece que las cifras las ha dicho el consejero. Entonces yo creo que en la actual situación de crisis económica qué quiere hacer el Partido Popular, pues asegurar un futuro ferroviario para, en este caso, ya digo, para la capital, la ciudad de Murcia, que representa a la región sin ningún problema, bajo dos criterios irrenunciables: en primer lugar, exigir al Ministerio de Fomento la máxima diligencia para que el tren de alta velocidad pueda llegar a Murcia de acuerdo con las aspiraciones de la sociedad murciana y que se concreta en un plazo que no va más allá de los dos años. Esto es una cosa clara. Y en segundo lugar, que, dado el estado actual de las obras de la vía para alta velocidad, se respete la seguridad futura de soterrar la vía de manera definitiva en el menor plazo posible, para lo cual deberá disponerse el acceso a Murcia de modo compatible con el posterior y obligado soterramiento.

Habrán escuchado ustedes, señorías, que el terreno demandado para poder instalar en Dolores... Por cierto, que debo decir que la estación de Dolores en el caso de que fuera definitiva... yo siempre digo que la estación de Dolores va a ser definitiva pero no definitivamente, y a ver si me explico con esta especie de oxímoron atrevido por mi parte. Digo que va a ser la estación de Murcia en tanto en cuanto no se haga el soterramiento. ¿Y cuándo se hará el soterramiento? Pues se hará cuando las posibilidades económicas lo permitan. Pero fíjense que son 50 o 60.000 metros los que se requieren para una estación del AVE. En el Carmen no caben 50 o 60.000 metros a menos que nos carguemos todas las vías y armemos allí la de San Quintín.

Y luego además digo que el soterramiento, que es irrenunciable, se va a retrasar porque ADIF es una empresa que está prácticamente en quiebra, ADIF no puede hacer milagros. ADIF en estos momentos tiene creo que son del orden de 18.000 millones de deuda, creo que ha dicho el consejero, y además tiene comprometidos 23.000 millones en cosas que se van a hacer, ¡madre mía! Esta es una cuestión que es así; es decir, que ADIF en un momento determinado encarga un estudio interno, un estudio que fue sacado de madre, con una mala idea y una intención política verdaderamente nefasta, porque se supone que el gerente de ADIF dice: oye, tú, cómo estamos en estas condiciones, a ver cómo podemos rehacer las cosas en España. Entonces le hacen unos estudios y dice: bueno, pues mira, en Murcia en superficie, en Galicia en vez de dos vías, una, y en Valladolid no sé qué y no sé cuánto, ¿entiendes? Pero, claro, eso es estudio interno, es un estudio interno que hacen los técnicos de allí para decir: oye, vamos a ver por dónde ahorramos dinero.

Bien, el PP entiende que el carácter provisional de la estación de Dolores es la condición para que se pueda producir la llegada del AVE a Murcia soterrado y que no se dilate en el tiempo su llegada provisional. Lo importante ahora es que llegue el AVE, el AVE tiene que llegar a Murcia...

en el 2014 no va a llegar, desde luego, ya digo que esto son dimensiones casi geológicas. En el tren hablar de cuatro o cinco años es lo mismo que hablar de minutos por ejemplo ahora en esta intervención, en la cual me estoy alargando un poco.

Es decir, yo creo que sí se puede hacer y que llegue en el 15 o en el 16, y no pasa nada porque llegue en el 16 en vez de en el 15 si realmente llega en el 16.

Fíjense que se ha dicho claramente, en los convenios de primera generación firmados antes de 2002, o entre 2003 y 2006, no se ha llevado a cabo ningún soterramiento; salvo casos excepcionales, las actuaciones solo han llegado a la ejecución de una estación provisional en superficie que permitiera la llegada de alta velocidad, como en Valencia o lo que está pasando en otros sitios, León creo recordar. Entonces lo que se ha hecho es una situación provisional.

Pero, claro, si nosotros, por ejemplo, no nos hubiésemos empeñado en el soterramiento, que podía haber sido una opción interesante; hombre, perjudicamos a la zona sur, tiene razón, ¿no?, es decir que no se puede hacer una barrera, es cierto; pero si hubiésemos renunciado al soterramiento pues probablemente estaríamos como Alicante, tendríamos el AVE ya en Murcia, ¿por qué?, porque el problema, lo dice el señor Pujante, lo ha dicho, el AVE está en el Reguerón, ¡si es que está en Murcia!, está ya prácticamente aquí, y solo falta del orden de un 20-25 %.

¡Ah!, cómo me preocupan las deudas de ADIF, las deudas de ADIF me preocupan muchísimo. En Zaragoza yo no sé lo que ha costado, pero me parece que se han endeudado... la sociedad Alta Velocidad Zaragoza, similar a la Alta Velocidad Murcia, Alta Velocidad Cartagena, creo que se ha endeudado en 400 millones de euros, y eso es un disparate.

Pues el estudio informativo fue aprobado en el 2010, el estudio informativo que le correspondía al Ayuntamiento, con la remodelación arterial de Murcia, con su estudio de impacto ambiental, la tramitación. La maduración de los proyectos en ferrocarril es muy larga, en general la maduración de los proyectos de obra civil es muy larga, en ferrocarril todavía más, pero, bueno, contamos con eso.

El Plan Especial de El Carmen está desarrollado. Murcia Alta Velocidad encargó el proyecto de urbanización, falta la reparcelación, falta el proyecto constructivo del soterramiento, al cual yo en estos momentos sin empacho ninguno me dirijo al consejero y le digo, señor consejero, es absolutamente necesario, ciertamente, que arranquemos del Ministerio la redacción del proyecto de soterramiento a la mayor velocidad posible. Esto sí que es un tema claro y estamos de acuerdo todos en esta situación.

Quiero disculpar al señor Catalá nuevamente, que era el secretario de Estado de Infraestructuras en el año 2012, porque lo que hace es recoger lo que venía de atrás, del señor Morlán, y nos plantea la superficie y dice: oye, mira, que con esto nos ahorramos...

En la moción que hicimos el pasado 25 o el 13 de mayo estuvimos de acuerdo todos, no podemos romper este consenso, es un consenso el que hemos establecido aquí que tiene que ver mucho con el Ayuntamiento de Murcia. El Ayuntamiento de Murcia, la capital de la región, y la Asamblea Regional de la Región de Murcia están de acuerdo en hacer las cosas como hay que hacerlas.

Respetar el soterramiento, ya por resumir, respetar el soterramiento, dar prioridad absoluta por encima de todo a que el AVE llegue a la región, porque estamos muy mal comunicados en la Región de Murcia, muy mal, lo ha dicho el señor Pujante. La verdad es que tenemos mucho AVE por España, pero Murcia estamos regular. Vamos a arreglarlo, el Partido Popular es quien lo va a arreglar ahora. ¿Cómo lo va a hacer? Lo va a hacer, con risas o sin risas de la bancada socialista, pero lo va a hacer con toda responsabilidad, y lo va a hacer ejecutando las cosas como se tienen que hacer, sin perder el pulso, y desde luego sin perder de vista al ciudadano, que es lo que nos está preocupando.

Y luego cómo garantizamos esto. Pues lo garantizamos sin lugar a dudas con la estación de Dolores que, por cierto, si ustedes, alguno de ustedes se toma la molestia de situar en el plano exactamente el sitio donde va la estación de Dolores verá que curiosamente está comunicado con el centro de la ciudad de una manera mucho más ventajosa que la propia de El Carmen. Es así.

Bueno, señor consejero, yo creo que ha estado usted bastante brillante, ha dicho las cosas como

tiene que decirlas, con voluntad política, apelando a la eficacia, que es lo que nos caracteriza, lo que tiene que caracterizar a todos los políticos. Y en definitiva podemos asegurar, debemos asegurar que el AVE en Murcia debe estar, en la capital de Murcia debe estar antes del año 2016.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor consejero, es el turno de contestación a los grupos parlamentarios.

Tiene la palabra.

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

Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señorías.

Bueno, pues creo que, como decía el diputado Guillamón, estamos de acuerdo, yo creo que estamos de acuerdo. Estamos de acuerdo, incluido lo de Camarillas. Me explico. Estamos de acuerdo porque creemos en la necesidad de la llegada de la alta velocidad a Murcia deseable lo antes posible, y con la diferencia de si es 2014 o 2015 que explicaré. Pero sí la llegada a la alta velocidad lo antes posible, por el atraso que tiene la región. La región tiene, como decía bien el señor Pujante, la región tiene 309 kilómetros de red ferroviaria, ni un kilómetro electrificado, y solamente hay en unos tramos de coincidencia 25 kilómetros de vía doble por circunstancias operativas. Y efectivamente, estamos en un atraso, pero lo importante es que llegue en 2015 esa alta velocidad y que empecemos a cambiar el panorama que tenemos ferroviariamente. Y digo que estamos de acuerdo porque en primer lugar creemos que tiene que llegar lo antes posible.

En segundo lugar, estamos de acuerdo en que la conveniencia a priori de la integración urbana, a priori ¡eh!, y ahora explicaré por qué, a priori de la integración urbana en la ciudad de Murcia, la conveniente es soterrada, que estaría bien que fuese otra si los propios ciudadanos de Murcia o las regiones, por convenios o protocolos, decidiesen que fuese otra, pero en principio la que está convenida mediante un protocolo es una solución soterrada. Hasta ahí de acuerdo.

Entonces, señor López, qué ganas tiene usted de ir a Madrid, si estaba ahí en 2011, si estaba hace poco. Tiene usted muchas ganas de volver a Madrid. Si tuvieron ocasión de hacerlo, sí, sí, sí, tuvieron ocasión de hacerlo. El delegado del Gobierno estaba en el Gobierno que decidió lo que tuvo que decidir. Y yo estoy de acuerdo que hay que ir a Madrid, pero en aquel entonces también fui, y estaban ahí ustedes, y ustedes sabrán lo que me dijeron.

Entonces, la solución más adecuada que se plantea a partir de entonces es una solución en dos fases. ¿Por qué una solución en dos fases?, porque la situación económica, la situación que se está produciendo en España es real. Es real significa que el Gobierno de España, entonces 2011, es perfectamente consciente de que ADIF debe 14.000 millones, 15.000 millones de euros, y que el ministro Blanco se ha comprometido a ejecutar en el AVE 28.000 millones más. Y es consciente de que no puede hacerlo. ¿Sabe cómo es consciente de que no puede hacerlo? Mire, de 2006 a 2011 el Ministerio de Fomento tiene presupuestadas actuaciones en Murcia por 1.193 millones de euros, de los cuales se ejecutan 645, es decir, el 45,93 %; el Ministerio de Medio Ambiente tiene presupuestados 1.707 millones de euros de 2006 a 2011, de los cuales se ejecutan 716 millones de euros, es decir, el 58 %. Es decir, de un total, sumando las dos cifras entre 2006 y 2011, de 2.900 millones de euros, se ejecutan únicamente 1.361, es decir, el 53 %. Quedan sin ejecutar 1.540 millones de euros en la Región de Murcia. Fíjese usted si con 1.540 millones de euros da para hacer la llegada al AVE, en 2006 a 2011, y hacer un soterramiento. Fíjese si da. Y la decisión la toma el Gobierno de España de entonces con el ministro Blanco, ¿entiende? Entonces, usted me pregunta, ¿por qué se retrasa la ejecución al 2014 y al 2015? ¿Y usted me lo pregunta? Le tiene que sonar. ¿Por qué no se respeta el

protocolo y se hace en dos fases? ¿Y usted me lo pregunta? Si lo decidieron ustedes. Y mi empatía, es decir, usted lo llama lealtad, lo mío es lealtad y empatía, es entender que me siento delante de un Gobierno de España con un problema como este, y dice que llega en dos fases, y mi empatía es entenderlo, y lo importante es que llegue el AVE, y vamos a dar un pasito más para que llegue el AVE. Y al igual que entendí entonces al ministro del Gobierno del señor Zapatero, el señor Blanco, entiendo al ministro actual, y entiendo que tiene una deuda que no se puede pagar, porque los 15.000 millones y los 28.000 millones que sepa que los vamos a pagar todos los presentes y todos los españoles, y no tenemos dinero para pagarlo. Entonces, es una decisión que a mí me parece una decisión sumamente responsable. Por favor, no me pase usted la cuenta de lo que no quisieron hacer ustedes. (*Aplausos*)

Pues claro que he llegado y lo entiendo, pues claro, si es mi obligación, que gobierne quien gobierne, esa lealtad que define usted, es que yo vaya al Gobierno de España y me ponga en su pellejo, y entienda que no pueden hacer cosas, como no se hicieron.

Bien, ahora vamos a resolver un problema, vamos a intentar que llegue el AVE lo antes posible a Murcia. Pues hay un acuerdo para que llegue en el 2015. El acuerdo no estará escrito, señor Pujante, pero usted ha dado mucha validez al acuerdo del señor Monago con el señor Rajoy que no está escrito en ninguna parte. (*Aplausos*) A usted le parece, como dicen aquí en Murcia, a usted le parece santa palabra, el acuerdo de Monago le parece santa palabra. Y, sin embargo, si lo dice el presidente Valcárcel, ¿qué le parece a usted?, ¿papel mojado o escrito en hielo? No señor, además tiene usted allí información privilegiada, se puede entender usted con ellos.

Bien. Digo la empatía, la empatía tiene que llegar más lejos, y tiene que llegar más lejos, como el otro día llegué con los grupos municipales en el Ayuntamiento de Murcia, que lo entendieron perfectamente, y eso es lo que les estoy reclamando a ustedes, les estoy reclamando una solución que nos traiga el ferrocarril pronto y en la situación más ventajosa posible, no estoy hablando de ventajismo político. ¿Y por qué la situación más ventajosa posible? Señor Pujante, tema presupuestario, que le preocupa a usted mucho, la estación del Carmen, la que estaba definida, no estoy cambiando las cifras, cuesta entre 50 y 60 millones de euros.

Pero le voy a decir más, si usted hace una estación provisional en El Carmen, como estaba definida, según la definió entonces, en 2011, ADIF, como estaba definida era una situación de una estación tal cual está ahora mismo, actualizarla por un importe que podría estar en torno a 15 millones de euros, haciendo llegar vías de alta velocidad combinadas con las vías convencionales, y actualizar la estación ahora, la que está ahora, ponerla nueva. Bien, primera actuación, 15 millones de euros.

A continuación usted decide que hay que hacer un soterramiento. No, usted no, es un usted genérico, esto se llama retórica, es un usted genérico. Decide hacer un soterramiento. Para hacer el soterramiento en la situación en la que está la estación actual, usted tiene que hacer una provisional enfrente por lo menos. Segunda estación. Y esta segunda estación cuando usted haga el soterramiento la tiene que demoler. Entonces, si hace usted dos estaciones, si hace usted una estación soterrada en El Carmen, en dos fases, como estaba previsto, al menos tiene que cargarse dos actuaciones previas. Eso es más caro que una estación en Los Dolores, y los grupos municipales lo entendieron perfectamente el otro día. Y digo que la situación es más compleja, porque como muy bien hizo el grupo municipal Izquierda Unida-Verdes, como muy bien hizo -lo he dicho claro, ¿no?-, hay que intentar pasar una vía de mercancías por la variante del Reguerón. Pues claro que sí. Pero que sepa que ahora mismo la situación que se había previsto del 2006 al 2011 es pasar soterradamente por Murcia, separando por un muro una estación, un paso de mercancías soterradas, que las mercancías peligrosas pasan hace muchos años, desde que Escombreras refina petróleo y va en dirección a Madrid, y pasa por superficie. Lleva mucho tiempo pasando. Entonces, lógicamente hay una propuesta del Gobierno regional de hacer una variante, de usar la variante del Reguerón para pasar las mercancías.

Bien, pero además los grupos municipales el otro día propusieron que en cuanto estuviese hecha la estación en superficie en Los Dolores se iniciase un soterramiento que al menos llegase a una estación soterrada en El Carmen, estando la posibilidad de que la situación en El Carmen fuese estación término, es decir, entrase en El Carmen y tuviese que volver a salir dirección Alquerías y variante del Reguerón. Lo propusieron.

¿Esto qué significa? Si usted entra -es un usted genérico- hasta la estación del Carmen y luego tiene que salir en retroceso, que es el problema que tiene Granada, usted tiene que pasar en dirección a Alcantarilla, Nonduermas-Alcantarilla-Lorca. ¿Y eso a qué le obliga?, pues a hacer, igual que hacer unas vías para mercancías por la variante del Reguerón, hacer unas vías para viajeros en superficie por la variante del Reguerón. Esto lo que significa es que no está definido cómo se atraviesa Alcantarilla y cómo se llega a Lorca, pero es un hecho sobrevenido y es un hecho sobrevenido porque en 2007 se niega el Gobierno de España a firmar el protocolo de la integración urbana de Alcantarilla y Javalí; si no, ya estaría hecho y no tendría lugar el hecho sobrevenido, ¿entiende usted? Entonces, el problema, no sé si me he explicado claramente, pero yo creo que el problema tiene mucha más enjundia de lo que parece, y es muy interesante, es muy interesante porque tenemos que resolver cómo queremos la integración urbana en Murcia, y la integración urbana en Murcia no está resuelta, porque hay que resolver qué es lo que quieren los grupos municipales, los ciudadanos de Murcia cómo quieren el tránsito, si quieren que la estación del Carmen sea término o sea una estación de paso. De eso es de lo que estamos hablando.

Hablamos de hacer inversiones. Lógicamente es una inversión rentable. Pero no una inversión rentable, que se lo dije en la anterior comparecencia, porque en Murcia estemos generando guetos y estemos generando..., no, de eso nada, los españoles no generamos guetos y los murcianos menos. Es una solución que, aunque sea rentable, el problema es financiarla. Esto lo aprobaría hasta el propio Stiglitz. Hay que financiarlo, y si hay que financiarlo necesito el dinero antes para poder pagar 300 millones, y no podemos pagar 300 millones por varios motivos. ADIF no tiene dinero, las restantes Administraciones que tienen que poner dinero porcentualmente en la proporción que le he explicado de 195 por las distintas partes, las Administraciones locales y regionales tampoco tienen dinero; los convenios urbanísticos no funcionan, no hay forma de sacar ese dinero, no hay quien pague los avales con esos terrenos, no los paga nadie. Entonces, ¿cómo financiamos, por muy rentable que sea la solución? Es decir, ahora podemos encontrar la inversión más rentable del mundo, pero como no podamos financiarla. Si listas de inversiones rentables tenemos unas cuantas, ¡eh!, tenemos muchas, pero el problema es que no podemos pagarlas, perdón, financiarlas, y eso es lo que nos bloquea. Entonces, digo, tenemos razón y estamos de acuerdo, si yo lo único que pido por su parte es un poco de empatía. Si yo he aceptado las cosas que han pasado, y en función de ellas se ha obrado en consecuencia.

“De este texto literal no nos van a mover”. Si se movieron ustedes, si fueron ustedes los que cambiaron las condiciones, primero no dotando presupuestariamente cuando se ha llevado a la fecha que estamos, no ejecutando el presupuesto, y además son ustedes los que dicen de hacerlo en fases, se han movido. Y además si es que a mí no me importa, si es que a mí me parece bien, si es que uno tiene que asumir las circunstancias. A mí me gustaría que ustedes las asumiesen como las han asumido los grupos municipales socialistas y como las asumieron en su día la señora Salgado, el señor Morlán y el señor Blanco, los tres, las asumieron. Entonces por eso se decide mover esa literalidad de la cual dicen no moverse. Si se movieron ustedes los primeros.

Mayor definición. La definición lógicamente yo estoy encantado de darla, estoy encantado de darla porque lógicamente no voy a entrar en eso de si la llegada del AVE a Murcia es la llegada del AVE a la región, como aquel que dice que cuántas galletas se come en ayunas que solo se puede comer una, no voy a llegar a eso, la llegada del AVE es la llegada a la ciudad de Murcia, perfecto, pero no tengo ningún problema en hablar del resto porque he hablado aquí otras veces.

Es el Gobierno regional, ante la no ejecución que le he dicho yo del Gobierno de Murcia... del

Gobierno de España, perdón, en aquel entonces, el que decide desbloquearlo, un estudio informativo, y dar una solución viable a Cartagena. ¿La solución viable a Cartagena cuál es? Pues rodear la sierra, bajar por las cuestas de San Pedro rectificando lo que haya que rectificar de las cuestas de San Pedro y hacer una integración urbana en Cartagena, que además me parece que la solución es apropiada, es decir, la ha propuesto el Ayuntamiento, fenomenal, una solución que me parece muy adecuada por parte de ese ayuntamiento de colocar la estación en otro sitio donde no interrumpe el tránsito urbano y le da más factibilidad al hecho, me parece una propuesta adecuada.

Además de cara a las estaciones provisionales, las estaciones provisionales se hacen siempre en un sitio distinto a donde está la antigua. Decía usted, señor Pujante, ¿cómo van a coordinar dos estaciones? Señor mío, están en un sitio distinto a las estaciones provisionales en muchos sitios, como por ejemplo en Barcelona. ¿Por qué? Porque no la pueden hacer en el mismo sitio, le he explicado que el hacerla en el mismo sitio aquí en El Carmen lo que supone es hacer dos estaciones, una de las cuales se va a demoler y probablemente la otra también.

Entonces la solución de Cartagena me parece oportuna. ¿En qué fase se está? Pues ahora hay un estudio informativo que se ha presentado, está e información pública, ha pasado por información pública, y hay que definir un trazado y en esa fase está, no hay más novedades.

Situación de Lorca. Aunque ya he hablado de la situación de Alcantarilla, volveré sobre ella. La situación de Lorca es que, miren, tampoco está definida la situación de Lorca, y no está definida porque tenía una componente urbanística también importante, importante. El proyecto de Lorca es muy complicado porque por el norte no tiene un paso fácil, es una zona muy montañosa y al final tanta ejecución de túnel igual compensa el soterramiento. La ejecución por el sur es muy complicada también porque son terrenos de mucho valor, son expropiaciones muy caras y los lorquinos lo que están pidiendo es una integración subterránea, con soterramiento, y el Gobierno de la región trabaja en eso, y esa es la propuesta que hace al Gobierno de España, y falta por definir, falta por definir, están ahora mismo pensando en la definición de una integración en Murcia y no están pensando en la integración en Lorca, pero llegará su momento y la propuesta es clara, la propuesta es la misma que con sentido común, es decir, ¿por qué se ha soterrado en Orihuela? Porque era el paso más adecuado desde el punto de vista ferroviario. Es que en Lorca puede pasar lo mismo, el paso más adecuado desde el punto de vista ferroviario, del trazado ferroviario, puede ser el soterramiento. A mi entender lo es, pero, claro, hay una componente urbanística importante del plan general importante de cara a si se puede usar terrenos o no del sur. Yo en principio, y así se lo manifesté a su alcalde, entiendo que la solución que adoptará el Gobierno de España será soterrar ese ferrocarril.

Alcantarilla. Lógicamente está por definir, yo creo que hay que definirlo urgentemente porque sí es idea del Gobierno de la región, como han dicho o han sugerido algunos de ustedes y ha sugerido con insistencia el señor Guillamón, si es propósito cuando esté definida la solución de la llegada del ferrocarril a Los Dolores, pues proponer esa integración ferroviaria con ese soterramiento en Murcia. Entonces eso lo que va a suponer es dar una respuesta a qué va a pasar con el Reguerón, qué aprovechamiento tiene y cómo se llega a Alcantarilla y demás.

Bueno, respecto al futuro de las ciudades, yo creo que no se hipoteca el futuro, el futuro se hipoteca en la medida en que quedamos descolgados temporalmente de una llegada de ferrocarril en una fecha en que está llegando al resto de España. Para nuestra desgracia, como me gusta decir, de veintitantas paradas que tiene el AVE, todavía no ha llegado a Murcia y es la séptima ciudad de España. Eso es un error de planificación de España y debemos asumirlo entre todos, y hay que resolverlo cuanto antes.

Y que sea soterrado o no soterrado, yo no creo que se esté hipotecando el futuro de la Región de Murcia. La Región de Murcia, como bien se ha dicho esta tarde aquí, el ferrocarril, aunque llegue a la ciudad de Murcia llega para muchos otros sitios, llega para muchos otros sitios como llega para muchos ciudadanos que no viviendo en el mismo municipio en Murcia están ahora usando el ferrocarril para trasladarse. La ventaja que yo entiendo que tiene la llegada del AVE no es que

estemos produciendo -y esto tiene relación con la cuestión de Camarillas- un ferrocarril que nos presenta en Madrid y que sea más interesante un ferrocarril de tipo híbrido a través de Camarillas, no, yo creo que la llegada del AVE a Madrid a través de Monforte, como está pensado, nos proporciona, primero, ponernos en un nivel de actualidad del ferrocarril más moderno (luego si quiere hablamos de Alemania), ferrocarril más moderno, y además es una conexión que nos permite conectarnos con AVE también con Alicante, Valencia y Barcelona, que es una ventaja, mientras que la otra posiblemente nos dé un bloqueo solamente en dirección Madrid. Entonces yo creo que, sin desestimar el tema Camarillas, yo creo que no es una mala solución el que el ferrocarril transite en dirección Monforte y se llegue al AVE cuanto antes porque la postura con AVE o con Camarillas para mí son separadas, no tienen que influir una a la otra, las dos actuaciones son igualmente necesarias, son igualmente importantes. Camarillas es un error de planificación, es una obra que está a medio ejecutar y tenía que estar ya resuelta, no resuelve un problema muy importante que tenemos en la Región de Murcia y es que podríamos tener no solamente movimiento de pasajeros sino comercialmente la Región de Murcia tiene una relación muy potente con Madrid, y este movimiento ferroviario nos facilitaría la cuestión. O sea, usted piense que ahora mismo hay empresas que están enviando sobre el ferrocarril remolques de camiones frigoríficos, los montan en ferrocarril y los están enviando a Bilbao y los están haciendo llegar al Reino Unido. Creo que si tuviésemos esta conexión resuelta, esa conexión sería mucho más potente y facilitaría el desarrollo por ejemplo, es por poner un ejemplo, de una flota tan importante como la flota frigorífica en la Región de Murcia.

Y no quería alargarme más. Yo creo que lo que no comprendería ningún técnico es que hubiese dos estaciones. Puede ser, pero en muchos sitios de España hay dos estaciones, y como he explicado creo que cuidadosamente es inevitable que las haya temporalmente al menos, entonces el técnico es el primero que lo va a entender, que haya dos estaciones, porque no es posible ejecutar una estación sobre sí misma soterradamente.

Y, señor López, ahora es la ocasión de que su intervención sea constructiva. Yo me he puesto en el lugar del Gobierno de España en el que estaban ustedes, que su secretario general pertenecía a ese Gobierno de España, he entendido cuáles eran las prioridades de la región, qué era lo importante para los ciudadanos, qué era lo que teníamos que hacer, y nos hemos puesto a ello. Yo creo que hemos dado una solución fiable porque el compromiso del presidente Valcárcel con el presidente Rajoy para mí es un compromiso fiable, hemos dado una solución fiable, vamos a dar una solución para todos los ciudadanos de Murcia, la llegada del ferrocarril a la ciudad de Murcia no solamente es para los propios habitantes del municipio, y creo que la solución constructiva, como han hecho compañeros suyos, es apoyarla sin bajar el límite de exigencia, que nos seguimos nosotros exigiendo lo mismo, que lo seguimos exigiendo a España, pero en la medida en que uno se pone en la piel del otro es la medida en que uno es capaz de conseguir objetivos reales.

Muchas gracias. *(Aplausos)*

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Señor López, ¿va a intervenir?

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

¿Estamos de acuerdo? Yo creo que no, yo creo que no estamos de acuerdo en los detalles, yo creo que no, yo creo que estamos de acuerdo... pensar que no estamos de acuerdo en esto sería pensar que no somos diputados de esta región o personas que queremos a esta región, lógicamente en el fondo de que queremos que llegue cuanto antes el AVE a las ciudades, porque el AVE está en la

región, claro que sí, pero, bueno, yo creo que no utilicen ustedes el “estamos de acuerdo” de forma maliciosa, estamos de acuerdo en lo que hemos acordado en las instituciones, y no es cuestión de inamovilidad o de soberbia, estamos de acuerdo en no movernos sobre lo que hemos entendido que era lo más razonable para la llegada del AVE a la región, su integración en Murcia y demás soluciones.

Si yo cuando le digo lo de ir a Madrid no se lo digo porque yo tenga ganas, que no hay problema, se lo digo porque creo que es el lugar donde simbólicamente y realmente está la institución que decide sobre esto, que es el Ministerio de Fomento, y utilizan ustedes sistemáticamente la revisión de otros responsables, de los responsables del Gobierno socialista y de personas que no están aquí como el entonces delegado del Gobierno... Si yo ya se lo he dicho antes, si es que aunque ustedes no lo reconozcan, la gestión del Gobierno socialista (delegado del Gobierno incluido) en la Región de Murcia fue la gestión que nos está haciendo posible hablar de que el AVE esté ya en la Región de Murcia, si es que el currículum es impecable, miles de millones de euros que hicieron que hoy afortunadamente estemos pensando en ponerle la guinda a esto, consejero, ¡pero si es que estamos orgullosos de haber hecho eso en el Gobierno en beneficio de la Región de Murcia, si no hay ningún problema! Y le digo más, si en algún momento una decisión de un responsable fue errónea para la Región de Murcia y en el Ayuntamiento de Murcia se ha tomado una decisión y en esta Asamblea se ha tomado una decisión a posteriori (consejero, no me juegue con el tiempo porque estamos hablando de tiempos posteriores), para nosotros lo que tiene que ver con la postura del Grupo Parlamentario Socialista y el Partido Socialista es lo que hemos acordado recientemente, porque hemos llegado a la conclusión -a veces los tiempos nos hacen evolucionar- de que es la mejor solución. Por tanto, no hay nada en el pasado que nos haga agachar la cabeza; todo lo contrario, orgullosos de haber invertido miles de millones de euros para que hoy tengamos mucho hecho de ferrocarril en la Región de Murcia y efectivamente faltan otras inversiones y falta la inversión que falta en la variante de Camarillas, pero se han invertido 100 en esa variante también por parte del Gobierno socialista. No, nos pueden hacer ustedes agachar la cabeza en esto porque en el tiempo que ustedes gobernaron invirtieron 100 millones.

Muchas palabras pero muy pocos hechos, mucho tiempo sin hacer nada. Bueno, han pasado siete u ocho años de gestión socialista que han permitido dar un impulso definitivo a esta cuestión. Aunque ustedes creen que es una medalla, yo creo que es bueno y deberíamos culminarlo, insisto, consejero, no estamos de acuerdo en que las soluciones provisionales sean definitivas, señor consejero, estamos de acuerdo en que planteemos -y se lo vuelvo a decir- soluciones provisionales reales, que no determinen una hipoteca para el futuro en este caso de la ciudad de Murcia. Vivimos allí, consejero, usted y yo somos vecinos de Murcia, sabemos qué es esa ciudad y yo creo que merecemos el trato que merecemos y el que decidimos tener.

No se trata, por tanto, de ser destructivos, se trata de ser constructivo. Tampoco las justificaciones de otros lugares. Ciertamente esto es una cuestión de prioridad política, si tenemos voluntad de hacerlo y voluntad de defenderlo donde toque, consejero, y le insisto en lo de ir a Madrid, el apoyo desde luego lo tiene, y si no va usted pero va con estas decisiones tendrá nuestro apoyo, se trata simplemente de buscar una solución razonable. Se ha invertido mucho dinero, usted me ha dado datos y yo estoy de acuerdo con esos datos, son muchos miles de millones de euros entre 2006-2011, ya con muchos años de crisis. Lo he dicho antes y lo sostengo, que la crisis hizo minorar la inversión, claro que sí, pero se ha invertido mucho, señor consejero. Hoy tenemos una inversión por debajo de todos los mínimos y estamos en crisis. Antes también estábamos en crisis. Los grupos municipales han adoptado una posición razonable cuando se les pone una agresión política en la mesa, y es que Los Dolores y nada más. Y los grupos municipales le dicen a usted, en efecto, claro, el grupo municipal del Partido Popular, que busquemos soluciones. Lo que yo le estoy diciendo, consejero. Lo que no puede usted es llegar a una reunión y ofrecer la estación provisional y ya veremos de qué hablamos con el soterramiento. Eso es lo que los grupos municipales le han dicho, y yo estoy de

acuerdo con su posición, y yo también creo que el Grupo Parlamentario Socialista está de acuerdo con que busquemos provisionalidad, pero claramente aparejado de forma paralela el soterramiento con garantías. Si es que en ese voto de confianza, lo decía el señor Pujante, también vamos a estar nosotros. En eso sí estamos de acuerdo, pero no estamos de acuerdo en la solución que ustedes nos están dando, porque saben que es una solución definitiva que está postergando el soterramiento.

Respecto de las demás actuaciones, termino, sigue sin darnos alguna fecha aproximada respecto de la llegada del AVE a Cartagena, Lorca, paso por Alcantarilla, todo son indefiniciones. Señor consejero, la voluntad política es fundamental, es fundamental que la tenga usted, su Gobierno y el Gobierno de Rajoy. Me temo que no la tienen, y no contemplo un futuro feliz para la llegada del AVE a la Región de Murcia. Me gustaría pensar lo contrario. Y espero que sus actos nos den la confianza de pensar que eso es así.

Muchas gracias. *(Aplausos)*

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señoría.

Turno del Grupo Mixto, señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Bueno, tras escucharle, señor Sevilla, llego a la misma conclusión que al comienzo de mi anterior intervención, el problema de fondo no es un problema técnico, es un problema político, es un problema de voluntad política; problema de voluntad política con respecto al Gobierno de la nación, y un problema de actitud política con respecto a quienes gobiernan aquí, en esta región, de actitud política respecto del Gobierno de la nación. Ese es el problema, no es un problema técnico porque en lo técnico sustancialmente o estamos de acuerdo o podríamos ponernos de acuerdo, o son discrepancias que entran en el terreno, en todo caso, de la argumentación técnica, como la propuesta que ha hecho Izquierda Unida de la variante del Reguerón, que yo creo que es interesante el tenerla en consideración, que si hay dos estaciones en El Carmen, o que si se plantea una estación provisional, y por tanto se hace una mínima inversión con la intención y la pretensión de llevar a cabo de manera inmediata el proyecto de licitación para iniciar los trámites para el soterramiento, bueno, pues, son soluciones en cualquier caso técnicas. Pero el problema, repito, el problema es político, de voluntad política y de actitud política, y el argumento económico, que es el que se emplea, no deja de formar parte también de un problema de ordenación de las prioridades que el Gobierno de la nación lleva a cabo.

Yo le he señalado anteriormente que el señor Monago ha sacado unos acuerdos, los ha hecho públicos. Son acuerdos, en cualquier caso, aunque sean fruto de una reunión informada exactamente igual que el señor Valcárcel, pero mucho más concretos y explícitos que los que ha hecho Valcárcel. Y también hay una diferencia, estamos ante un presidente de una comunidad autonómica en fase terminal, frente a un presidente de una comunidad autónoma, la de Extremadura, que ha comenzado su mandato -digo terminal no en el sentido..., en el sentido de que acaba su ciclo político aquí en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia-, y un presidente de comunidad autónoma que depende en definitiva de la votación del Parlamento, porque está en una situación no de mayoría absoluta. Luego hay una diferencia ahí sustancial. En cualquier caso, veremos la concreción en los próximos presupuestos generales del Estado. Pero hay un problema económico de fondo, usted lo ha dicho. Estamos en una situación de crisis económica y el primer afectado en una situación de crisis económica son todas las inversiones en materia de obras públicas, fundamentalmente, en términos generales.

Bien, eso es cierto. Pero no es menos cierto, y yo he puesto el ejemplo anteriormente de las

olimpiadas, y no es un ejemplo ocioso, que ha habido un coste económico, las inversiones de infraestructuras deportivas de Madrid, que no se van a sustanciar, alguna de ellas prescindible porque no era prioritaria, que se hizo por mor de la posibilidad de que se pudieran realizar las olimpiadas. No en vano se ha hablado de que el 80% estaban ejecutadas y de una inversión que ronda los más de 9.000 millones de euros, más la que había prevista de 3.500 millones de euros, por no hablar de lo que ha supuesto la inversión de la candidatura, de la propia candidatura. Simplemente, por referirnos a la anterior, la de Río de Janeiro, la que se llevó Río de Janeiro, la inversión en la promoción de la candidatura supuso 37,8 millones de euros, una cantidad que sin duda alguna hubiese sido mejor invertida en terminar de una... -iba a decir una palabrota igual que el señor..., imagínense ustedes la palabrota que iba a decir- terminar de una vez por todas la inversión de la variante de Camarillas, creo que mucho más útil. Pero es cuestión, repito, de prioridad y de opción política. Ahora bien, yo puedo entender que uno no puede hacer nada contra la voluntad política del Gobierno de la nación, pero sí que puede adoptar una actitud de firmeza frente al Gobierno de la nación, aunque sea de su mismo signo político.

Ayer decía el señor Valcárcel, presidente de la Comunidad Autónoma, que la Región de Murcia está perdiendo anualmente, como consecuencia del sistema de financiación autonómica, además precisó, unas veces dice 250, seguramente para redondear, no sé de dónde sacará el cálculo, dice ahora 245 millones de euros. Me da igual, 245-250 millones de euros de infrafinanciación autonómica. ¿Acaso no se puede plantear al Gobierno de la nación -actitud política- que compensen a la Región de Murcia, si no financieramente, que compensen con el soterramiento, compensen con una voluntad decidida de actuación política en materia ferroviaria en la Región de Murcia, y eso sirva de alguna forma para compensar la situación de infrafinanciación, presupuestos generales del Estado 2014-2015, etcétera? Voluntad política y actitud política. Eso es lo que yo echo en falta. En todo lo demás podemos estar de acuerdo.

Por cierto, señor consejero, noticia del diario La Información del mes de agosto: “ADIF adjudica las obras para completar el soterramiento del AVE en Alicante”. Ya está adjudicado en Alicante. Señor consejero, aquí tiene la información del mes de agosto: “La Administradora de Infraestructuras ADIF ha adjudicado las obras complementarias de acceso del AVE a Alicante, que consisten, entre otras actuaciones, en el soterramiento de las vías de ancho convencional en el acceso a la estación y la eliminación del paso a nivel de la calle Ausó y Monzó. La adjudicación a la empresa Aldesa Construcciones, Sociedad Anónima, se produjo el pasado 27 de junio y el contrato se formalizó el 15 de julio, hasta que se publicó ayer -bueno, ayer, se refiere al 3 de agosto del año 2013- en el Boletín Oficial del Estado. El importe total de la partida asciende a 22,9 millones de euros”.

Señor consejero...

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor Pujante, le ruego que vaya acabando.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Acabo.

Actitud política. Frente a la voluntad que tiene que tener el Gobierno de la nación, actitud política de firmeza. Se ha hecho en Alicante, exíjase con firmeza también hacerlo aquí, en la Región de Murcia. Eso es lo que tiene que hacer.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor Pujante.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Juan Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Vamos a ver, señor presidente, voy a empezar por el final.

La indignación de que ha sido objeto el portavoz de Izquierda Unida no tiene absolutamente sentido, porque ha sido víctima de una manipulación verdaderamente vergonzosa.

Yo ya se lo he puesto de manifiesto a los amigos del soterramiento, de la Plataforma del Soterramiento. Es absolutamente mentira que los 29 millones que usted ha citado sean para soterrar las vías de Alicante. Es mentira, no es así. Se ha equivocado, ha sido usted engañado por una manipulación infecta, fíjese lo que le digo. Es mentira. ¿Pero usted se cree que con 29 millones de euros se va a soterrar todo el ferrocarril a la entrada de Alicante? Hay que tener un poco de cabeza. Ya lo he manifestado, se ha equivocado, con 29 millones de euros no se hace un soterramiento en Alicante, y ese dinero que se ha adjudicado a una empresa que se llama Aldesa es para otra cosa. Que quede bien claro. Lo digo porque se ha indignado muchísimo, indignación de la que he sido objeto, y por eso me pongo en esta actitud. Y es una actitud de indignación que además voy a prolongar, porque usted habla de prioridad. ¿Pero la prioridad qué es, es el estado de bienestar, es la sanidad, la enseñanza, o qué es? Porque usted, claro, todo el dinero que pone lo necesita, no sé de qué cifra ha hablado, de los juegos olímpicos de Brasil, que nada, que hay que poner los 30 millones en Chinchilla. ¿Pero por qué no los ponemos en sanidad, para que luego ustedes no digan que estamos recortando? O pónganlo en enseñanza. Pónganlo en estas cuestiones. No es una cuestión de prioridad cuando no hay dinero. Perdón, si no hay prioridad no podemos tener voluntad política. Luego no confunda usted la voluntad política con la crisis y con la prioridad, porque estamos utilizando unas cuestiones que solo valen para este foro y no tiene ningún sentido.

Señor López, lo siento, ha despertado usted mucho más interés en la bancada popular que en la suya propia. No sé dónde habrán ido, igual se han ido a un mitin para el tema del agua. Que no van por ahí, que van mal, que el tema del agua lo tenemos controlado nosotros, que en el tema del agua vamos con los regantes, (*aplausos*) que no van a sacar votos, que nosotros sacamos muchos votos por el agua. ¿Pero por qué sacamos votos por el agua, porque manipulamos o porque nos pusimos del lado de la razón?

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor Guillamón, céntrese en el asunto.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Pues en efecto, señor presidente, me voy a centrar en la cuestión, puesto que me quedan dos minutos treinta y siete segundos, treinta y seis ahora.

En la actualidad no se está iniciando ningún soterramiento ferroviario en España hasta tanto cambie el ciclo económico, en la situación actual son inabordables de manera inmediata los soterramientos del ferrocarril en las ciudades. No nos dejemos llevar por la decepción -fíjese lo que digo- que supone el no poder en la práctica política resolver las cuestiones problemáticas de modo instantáneo, de un plumazo, pues tal resolución no es posible. La inercia de los asuntos es muy pesada, el tiempo juega en contra y, ya se ha dicho, el pasado, lo dijo nuestro presidente ayer, es la peana donde descansa, o mejor, sufre y padece el presente. Nuestro presidente lo dijo así y el señor Martínez Bernal lo ha dicho mejor esta mañana, ha dicho: las púas que deje un Gobierno las tiene que pagar ese Gobierno, no el que viene después; lo ha dicho de una manera mucho más clara.

Las historias ferroviarias, sus planes de avance, sus anteproyectos, proyectos y construcción no son cosa de días ni de legislaturas. No. La maduración de los intentos ferroviarios y su concreción es cosa de años y lustros. Por tanto, hacer febril demagogia del soterramiento contra Valcárcel no es más que un dardito envenenado que, entre otras cosas, obvia el periodo que va de 2006 a 2011, en donde no se fraguó nada de nada en cuestión de soterramiento.

Vale que todos estamos a favor del soterramiento, todos, y no solo los de la plataforma; vale que su no ejecución nos pone en vergüenza frente a otras ciudades; vale que hace veinte años que debimos empezar a soterrar el ferrocarril. Vale todo eso y más, porque ejemplo que en Cartagena, Alcantarilla, Lorca, como han dicho ustedes, también tienen su corazón, es decir, sus vías sin enterrar. Todo vale, pero si algo vale más que todo eso es que a la ciudad de Murcia no se puede retrasar la llegada del AVE. Esto es, lo que decimos nosotros, AVE ya.

Los que deseamos tal cuestión, que somos un montón de montones, bastantes más que todo el montón de la plataforma, y quienes se arriman a ella, demostramos ser además generosos y respetuosos con la ejecución de unas vías soterradas. Por eso se está disponiendo, lo ha dicho el consejero, lo necesario para que el AVE esté en la ciudad lo más pronto posible, y al tiempo exigir la seguridad de que en su día, cuando se pueda, cuando haya dinero y voluntad política, cuando se pueda, demandar que Murcia no está por debajo de ninguna ciudad en materia ferroviaria. Entonces se ejecutará el soterramiento debido, ahora no se puede, no hay dinero. Si la inversión necesaria en infraestructuras óptima para un país del que se pretende tenga un desarrollo que asegure crecimiento y no paro, según Borrell, otros y yo mismo, se estima en un 5 % del PIB, 50.000 millones de euros de nada, para este año el conjunto de la inversión pública no va a llegar a 8.000 millones, ¿adónde vamos entonces pidiendo el soterramiento ya, si no puede ser y además es imposible, ya seamos toreros, políticos, voceros o predicadores?

Sí, vamos a conseguir que el retraso acumulado ya en relación con el deseado AVE se deslice en el tiempo aún más. Pues vaya un negocio para Murcia. No se conviertan ustedes, señores de la oposición, en algo así como el paradigma o cuestión prevalente del panfleto ilustrado de quienes tienen ante sí la oportunidad de esgrimir argumentos de contenido y de intención política para utilizarla, no ya con inteligencia, aunque sí, en efecto, con mucha intención.

El interés general tiene más interés que el interés respetable de determinados colectivos y partidos, y desde luego respetar ese interés general cuando se establece garantizando el particular interés de cualquier colectivo riguroso es lo más conveniente.

La propuesta de nuestro consejero...

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señor Guillamón, le ruego que vaya concluyendo.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

...marca el mejor camino a seguir.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señoría.

Turno final para el consejero.

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

Muchas gracias. Gracias, señorías.

Ya brevemente, para concluir.

Señor Pujante, yo creo que nuestra propia valía y nuestra propia estima, nuestro rango, lo marca el nivel de nuestros rivales, ¿no?, y usted dice que el presidente Valcárcel es un presidente en fase terminal. Pues ayer no le fueron a usted muy bien las cosas, ¡eh!, no le fueron muy bien las cosas para un presidente terminal. El presidente Valcárcel está en perfectas facultades, está sacando a la región de esta situación donde otros nos metieron, y afortunadamente seguimos contando con él por una buena temporada.

La propuesta del Gobierno regional respecto a la estación de Los Dolores, como bien reconocieron los grupos municipales, no contraviene esos acuerdos que dice usted de la Cámara, ni los acuerdos que se tomaron en el propio Ayuntamiento de Murcia. Y la única cuestión es la cuestión del plazo, pero, bueno, es que yo creo que si se quiere usted empeñar en que no tiene barba, no tiene barba, si usted dice que no estamos de acuerdo, pues no estamos de acuerdo, es decir que tampoco vamos a llegar ahí a un entendimiento, pero sí hay que tener en cuenta una cosa, y es que si faltan por ejecutar más de 1.000 millones en la Región de Murcia, lo que falta ahora mismo por hacer de AVE son 660 más 300 de una estación soterrada, 900 nos hubiese bastado. Y las obras esas las paran ustedes y las ralentizan ustedes. ¿Quién cree usted que decidió parar la variante de Camarillas, quién la paró?, porque se ejecutó la superestructura, la ejecutó, se adjudicó a una empresa, que ha salido aquí el nombre para otro motivo, de Alicante, y fue el Ministerio el que paró las obras y dejó de adjudicar la seguridad y demás. Fueron ustedes los que lo hicieron. Y cómo viene ahora a decir que no se están ejecutando las obras, ¡si fueron ustedes los que tomaron la decisión! Entonces ahora a mí me parece muy bien que usted no quiera estar de acuerdo, pero ustedes son los que propician la situación, y entonces en lugar de proponer tantas cosas, pues yo creo que un poco de autohistoria no les vendría nada mal, ¿no?

La prioridad en la decisión política, señor Pujante, es lo que hemos hecho, es que hemos tomado una decisión. Es que ante una posibilidad de que no venga un ferrocarril por el hecho de empecinarnos en que sea soterrado hemos dicho, no, no, que venga el soterramiento, y vamos a darle una solución donde el resto de la región está atendido con una estación de alta velocidad. ¿En superficie?, muy bien, no perdemos la perspectiva y la necesidad de reclamar una solución soterrada, pero tomemos una decisión. Hay que tomar decisión política, eso es lo que hemos hecho, tomar una decisión política, y claro que la situación presupuestaria condiciona la solución política, ¿quién le ha dicho a usted que no? ¿Es que hay algún político en el mundo que tome una decisión sin un condicionante económico? Imposible, imposible.

Yo creo que la actuación del Gobierno regional era un paso necesario para garantizar un servicio a todos los murcianos, como es la entrada en un ferrocarril más moderno, que yo espero invitarle a la inauguración, y que creo que la decisión del Gobierno regional es una decisión de responsabilidad, de responsabilidad política y de responsabilidad social, y yo creo que la transformación que tiene origen en ese AVE va a ser una transformación significativa para toda la región y para el panorama ferroviario que hemos tenido hasta ahora.

Agradecerles a todos sus intervenciones, agradecer en la medida en que hemos podido encontrar en ustedes algún punto de acuerdo, como usted mismo bien ha dicho, aunque sea en cuestiones técnicas. Y nada más. La Consejería y el Gobierno regional están en disposición para progresar en estos temas ferroviarios, que son tan importantes para todos nosotros.

Muchas gracias. (*Aplausos*)

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Gracias, señor consejero.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.