



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

IX LEGISLATURA

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO DE LA ENTRADA DEL AVE A LA REGIÓN DE MURCIA

N.º 2

CELEBRADA EL DÍA 21 DE NOVIEMBRE DE 2017

ORDEN DEL DÍA

I. Sesión informativa de la Plataforma Prosoterramiento de Murcia.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 9 horas y 40 minutos.

I. Sesión informativa de la Plataforma Prosoterramiento de Murcia.

El señor [Contreras Rivera](#), representante de la Plataforma Prosoterramiento de Murcia, informa de las actuaciones llevadas a cabo por su plataforma..... 3

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor [López Pagán](#), del G.P. Socialista.....7

El señor [Pedreño Cánovas](#), del G.P. Podemos.....8

El señor [Guillamón Álvarez](#), del G.P. Popular.....10

El señor [Contreras Rivera](#) responde a los portavoces parlamentarios.....13

Se levanta la sesión a las 11 horas y 10 minutos.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ (PRESIDENTE):

Una vez comprobado que hay cuórum, falta el vicepresidente, nos comunican que está en un atasco y se retrasa, y se incorporará a lo largo de la comisión, vamos a dar comienzo a la misma. Vayan tomando asiento, señorías.

Da comienzo la Comisión de Seguimiento de la Entrada del AVE a la Región de Murcia, con el único punto del orden del día: [sesión informativa en comisión de la Plataforma Prosoterramiento de Murcia](#).

En este sentido, interviene el representante de la Plataforma Prosoterramiento, don Joaquín Contreras, al que...

Bueno, le damos la bienvenida al señor Tovar, para que conste, que se incorpora en estos momentos.

Bueno, pues interviene el representante de la Plataforma ProSoterramiento de Murcia, don Joaquín Contreras, al que se le da la bienvenida a la que es su casa y, por supuesto, se le agradece su disposición a comparecer en la Cámara, su buena disposición, y en este momento tiene la palabra.

SR. CONTRERAS RIVERA (PRESIDENTE DE LA PLATAFORMA PROSOTERRAMIENTO DE MURCIA):

Buenos días.

Gracias por acogerme en esta comisión y dar voz a la voz, valga la redundancia, de la ciudadanía de los barrios del sur de Murcia en concreto, y pretendo que sea la de toda la ciudad, incluso la región.

Soy nuevo en este papel. He estado en esta casa, que es la representación del pueblo de Murcia, como testigo en alguna sesión en la que se han tratado temas relativos a nuestro asunto. Hoy vengo en otra calidad. Podréis entender que esté un poco nervioso, pero yo no pretendo dar ninguna lección magistral ni enseñaros ningún aspecto que no conozcáis.

La información es algo que tenéis en vuestra condición de parlamentarios, la tenéis más al alcance de la mano que cualquier ciudadano, y la información es un elemento capital en cualquier debate, no solamente técnico, sino del mundo de la política en el que os movéis, de la gobernanza.

La Asamblea Regional ha tratado en numerosas ocasiones el tema del soterramiento y la llegada del AVE, es un tema viejo. Algunos éramos jóvenes y no peinábamos canas todavía cuando empezamos a tratar de eliminar la llaga que partía la ciudad. Era entonces alcalde de Murcia José Méndez. Y, bueno, a veces crea una sensación de vacío o de fracaso: si estamos 30 años detrás de esto y no se ha conseguido, algunos nos dicen: ¿qué habéis estado haciendo? Bueno, corramos un tupido velo, y creo yo que estamos más cerca que nunca de conseguir que eso, nuestra utopía, se pueda realizar.

Entonces, los cambios que se han dado en el ámbito del Gobierno central, en el Ministerio y en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a mí me dan pie a pensar que podamos conseguir lo que no hemos conseguido hasta este momento. Pero en eso creo que no debo yo profundizar, y lo único que sí puedo deciros es informaros de cuál es la situación, hacer un análisis sociopolítico de cómo están las cosas con relación a la ciudadanía y haceros conscientes de cuál es el problema, en nuestra opinión, más importante, que no es un problema técnico, sino que es un problema de credibilidad en quienes gobiernan la Región.

Es constatable, eso para los sociólogos alguna vez puede ser un tema de investigación, pero es cierto que en nuestros barrios, sin excepción, el partido que apoya al Gobierno municipal y regional ha sido la fuerza más votada en los últimos veinte años. Nuestros pedáneos han sido siempre, los de los barrios, del Partido Popular. Y en este momento os puedo garantizar, porque nos conocemos todos, Murcia es una ciudad

todavía pequeña y en los barrios hay un ambiente cuasi rural, en el que todos sabemos del pie que cojeamos, permitidme la expresión, y sabemos que, aunque el voto es secreto siempre, pero más o menos sabemos cómo se respira políticamente hablando, y hoy, con toda seguridad, en las calles hay votantes del Partido Popular, gente que ha sido incluso apoderados en momentos electorales, pero que en este momento han perdido la confianza en el Gobierno y han perdido la confianza en el partido que votaron repetidamente.

Y esa es la realidad. Es una realidad desdeñable, yo no me alegro en absoluto. Lo loable, lo positivo, lo que sería, no solamente aceptable sino utópico —utópico en el mejor de los sentidos— es que la ciudadanía creyera, confiara en sus administradores, independientemente del signo del partido político al que pertenezcan, y eso en este momento en Murcia se ha perdido.

Se ha perdido y creo que tendría que ser, permitidme el consejo de este viejo ciudadano del barrio de El Carmen, el objetivo primero de la clase gobernante y, por añadidura, de la clase política, porque esa no credibilidad en la clase gobernante termina extendiéndose también a la clase política. Yo distingo, suelo distinguir entre clase gobernante y clase política, porque son papeles y son responsabilidades distintas. Pero existe un encastillamiento en este momento en quienes nos gobiernan, que no asumen las pretensiones y las quejas y todo lo que se deriva de una movilización popular, que es una demanda que no está escrita en ningún sitio, pero que está escrita en las manifestaciones y en la afluencia de personas, que el día 30 de septiembre conseguimos que se manifestaran en las calles de Murcia, hay quien dice, con la mayor afluencia de gente, diciéndole a nuestros gobiernos: no queremos que se parta nuestra ciudad, no queremos que se excluya a barrios de la ciudad, que a parte de la población se la excluya de la ciudad de la que forman parte.

Entonces, después de haber ocurrido esto, después de haber agotado acciones —no quisiera que alguien me pudiera tildar de presuntuoso—, siempre en el ámbito de la ley y gestionadas de manera eficaz, eso no ha sido acogido por los gobernantes, y mantienen la misma actitud. Hay quien llega a decir que la ciudadanía se siente ninguneada, se siente olvidada, se siente no oída por sus gobernantes, y eso ahonda y profundiza más en el problema.

Yo me llego a preguntar qué desdoro puede sentir un alcalde o un presidente de la región o unos consejeros, en este caso de fomento, que no acepten la propuesta de más de 50.000 vecinos salidos a la calle y de 70 días ya manifestándose en las calles de la ciudad, día tras día, llueva o truene, sea festivo o laboral, desde el día 12 de septiembre hasta ayer.

Que no se repita que la ciudadanía está movida por ningún partido. Se han añadido calificativos que, lejos de solventar la situación, la agravan. La ciudadanía se siente ofendida, sin lugar a dudas, cuando se le dice que está en la calle porque los mueve el partido 'x' o el partido 'y'. Eso no es cierto. No somos tan necios, no somos tan tontos como para seguir consignas de ningún partido.

Yo me he visto en la obligación, porque sí es cierto que estas movilizaciones son, entre comillas, digamos, golosas para los partidos políticos, pero yo no he tenido, yo no me he mordido la lengua, y no he tenido inconveniente en decir en más de una ocasión: fulanito de tal, no te corresponde el protagonismo que estás teniendo en esta movilización; esta no es una movilización de partido, es una movilización ciudadana, y tú, en tanto en cuanto eres una persona conocida o con cargo de determinado partido, debes apoyar, si decides hacerlo, pero asumir un rol secundario y prudente en las movilizaciones. Lo he dicho repetidamente.

Y entonces, esto sería un análisis inicial de cuál es, en mi opinión, el problema más profundo.

El que se haya iniciado, el que haya ya un proyecto de 1113 metros que podemos considerar que lo tenemos al alcance de la mano, no os tengo que decir cómo se ha

conseguido, pero se ha conseguido siempre a base de movilizaciones.

Cuando hemos salido a la calle se nos ha dado un poquito más, porque la primera llegada, lo que se adjudicó a la empresa Aldesa en mayo de 2015, era una llegada con un minisoterramiento, pero la propuesta anterior era una llegada en superficie.

En 2014, cuando Ana Pastor, la ministra de Fomento, y Rafael Catalá, gestor de ADIF, propusieron a la clase gobernante de esta Región que viniera el AVE en superficie, y cuando hubiera dinero se soterraría, allí era una llegada con soterramiento de cero metros, y aquello lo asumió el presidente de esta Región, Ramón Luis Valcárcel, lo asumió el alcalde de Murcia, Miguel Ángel Cámara, y fue la espoleta para que, sin consignas de ningún partido, los ciudadanos de nuestros barrios dijéramos que eso no lo podíamos asumir. Y fue desde entonces cuando planteamos, hicimos, quisimos afrontar —no quiero utilizar expresiones que se puedan tildar de violentas— la situación de manera pacífica siempre, pero tajante, de decir que no podíamos aceptar esta solución.

Entonces, cuando salimos a la calle, nos manifestamos, empezamos a manifestarnos los martes en las vías, sin producir mucha molestia, porque allí estábamos, cuando venía el tren quitábamos nuestras pancartas, que estaban atravesadas en las vías, y cuando pasaba el tren, las volvíamos a poner. Éramos de lo más cómodo y de lo más poco trágico ni traumático como manifestación de nuestra voluntad.

Bien. Cuando empezamos a movilizar, entonces, al poco tiempo, bueno, ya vamos a darles unos metros de soterramiento, 530 metros, que llegó a ser calificado como un cachondeo por el alcalde Cámara y como algo inasumible por el mismo Ramón Luis Valcárcel, que llegó a calificar aquello como una atracción de feria, el que un tren en 530 metros subiera y bajara para llegar a la estación de nuevo en superficie, con un accidente artificial por el que tenían que pasar los trenes de butano y propano —¡qué disparate!—, los trenes de larga distancia, los cercanías, todo tipo de trenes.

Como seguimos movilizando, hemos conseguido otros 580 metros más, pero eso ha sido la semana pasada casi, el último Consejo de Ministros lo aprobó, y ahora contamos con 1113 metros.

Puede ser ese un primer paso, suficiente para empezar, pero hay un elemento que complica la situación, y lo sabéis perfectamente, pero me voy a permitir explicároslo.

La salida y entrada de la estación en dirección Cartagena-Alicante se produce en este momento por dos vías que permiten dos entradas simultáneas, de un cercanías y de un Altaria por ejemplo, dos salidas también en la misma dirección y sentido, o una entrada y una salida. Todo eso se iba a resolver con una vía lateral, que iba a tener, no lo olvidemos, dos vías. Pero mira por dónde, como aquí no hay planificación, no se planifica nada y se va improvisando sobre la marcha, cuando fueron a medir y vieron el puente de la Ronda Sur sobre las vías, vieron que: ¡demonios, si aquí no caben dos vías!, y entonces quedó una sola. Una sola vía que ha de recoger el tráfico de dos. Es fácil pensar que es como se produce cuando vamos por una autovía y suprimen un carril, y tenemos que meternos todos por uno solo de los carriles: una concentración de circulación y una saturación, que tenemos que resolverla como técnicamente afrontamos esa situación.

Eso tendrá que ser resuelto, y eso, mal que bien, hay controladores de circulación ferroviaria competentes que lo resolverán, pero por ahí se nos quiere meter también la alta velocidad. Entonces, cuando ahora tenemos 90 circulaciones, que tienen que estar poco menos que en cola para entrar unos y salir otros por esa vía única en superficie, nos vamos a encontrar con diez circulaciones más, cien, y calculo que la barrera, que en este momento baja y sube cada cuarto de hora, pues imagino que va a ser cada cinco minutos, porque las cosas son como son. Y si no es así es porque se suprimen trenes para que llegue el AVE. ¿Qué trenes van a ser? Justo los que más utiliza el pueblo, porque se van a suprimir cercanías, que son los trenes populares; son los trenes que han estado moviendo hasta cinco millones de viajeros, y que ha sido una línea de las más

rentables para Renfe, al margen de que los trenes hayan sido trenes casi de desguace los que tenemos aquí, porque no es un eufemismo, tenemos los peores trenes de cercanías de España.

Se suprimen cercanías en pos de un tren, que no se me entienda mal, un tren elitista. No rebajo el calificativo, porque el AVE, lejos de las campañas de promoción, es un tren que no va a estar al alcance de la ciudadanía media. Los habitantes de Santiago el Mayor, del barrio del Progreso y de Barriomar van a subir en el AVE muy pocas veces o, tal vez, nunca, y eso se quiere a pies juntillas hacer realidad, aunque sea con 50.000 vecinos en la calle y con miles, a veces no llega a miles, pero otras veces sí, cientos de vecinos, durante 70 días, todos los días en la calle, con situaciones de reproche por parte de la clase política, porque efectivamente han sucedido hechos, los llamados escraches, que yo no hubiera insistido en ellos, porque como gesto a lo mejor hubiera valido con una ocasión, pero se ha insistido en ellos, o con actos violentos que hemos condenado cada vez que se han producido y seguiremos condenando, y que han sido producidos por personas ajenas al colectivo social que represento, a la Plataforma Prosoterramiento. Y el hecho mayor, el más trágico, que ocurrió aquella noche en que se destruyeron las mamparas, y el trabajo que había costado construir durante un mes a la empresa constructora, y fue desmontado en hora y media, eso no fue producido por vecinos de nuestros barrios, fue gente encapuchada que acudió, no sabemos de dónde, y además ocurrió en presencia de las fuerzas de orden público. Todo hay que decirlo. Seguramente era una previsión poco numerosa, que se pensaban incapaces de afrontar la situación y decidieron abstenerse, pero eso ocurrió de la forma que lo estoy describiendo.

Bueno, esta es la situación, y en este momento los vecinos de nuestros barrios, a pesar de que ya hay más de 50 personas a las que se les ha aplicado la Ley de Seguridad Ciudadana, conocida como ley mordaza en los ámbitos populares, a pesar de eso mantienen la movilización; y algunos intentos que hemos tratado, mi compañero Esparcia, que está aquí de testigo esta mañana, que ha desarrollado su vida laboral, más de 40 años, trabajando en obra pública, o yo mismo, que hemos tratado de acercar posturas y decir que esto puede ser viable, la gente no baja de su postura de no credibilidad, y vuelve a sacar los ejemplos -y no quiero meter el dedo en el ojo a nadie- de las chapuzas, entre comillas, que se han hecho en esta Región: llámese autovía del Bancal, llámese el proyecto Paramount, llámese “cosmópolis”, llámese con tantos nombres de proyectos que han quedado aparcados. Entonces, a la gente eso es lo que le viene a la cabeza.

Joaquín -me dicen-, que es mentira, que cuando tengamos el AVE por esa vía provisional, esto puede ser una nueva autovía del bancal ferroviaria.

Y eso es lo que ahora mismo se respira en nuestros barrios. Y digo yo que debería ser el objetivo primero de la clase gobernante, apoyada por el resto de la clase política, porque no es ningún desdoro, no es bajarse, como a veces se me ha dicho a mí, los pantalones, el que una clase gobernante oiga, escuche a sus ciudadanos y rectifique su propuesta, en la línea que le están pidiendo de manera insistente.

Esta sería mi primera intervención esta mañana.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Contreras.

Pedir disculpas a la comisión por el leve retraso. Ha sido una retención a la salida de Murcia que se ha solucionado afortunadamente pronto, pero que nos ha tenido retenidos ahí un cuarto de hora.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Joaquín López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Buenos días, señorías.

Buenos días, señor Contreras, bienvenido.

Escuchándole, lógicamente me planteaba el objeto de la comisión, el objeto de que usted esté aquí y por qué: una moción que se aprobó recientemente en la Asamblea Regional y a la que, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, se añadió, y luego fue de todos, la comparecencia de determinadas personas, en primer lugar de la Plataforma Prosoterramiento, en un intento de que, efectivamente, esa voz que ustedes mantienen desde hace muchos años en la calle, reivindicando justamente el soterramiento integral de las vías a su paso por el municipio de Murcia, pues estuviera también en esta casa, en la Asamblea Regional de Murcia, en la que efectivamente hemos debatido en más de una ocasión sobre este proyecto, y por tanto, en el momento en el que estamos, tanto tiempo transcurrido sin soluciones, y habiendo cobrado estas movilizaciones una intensidad propia, para que la política, y en este caso la política regional, en la casa de todos los murcianos y las murcianas, tenga esa voz, pues nos parecía conveniente.

Reconocer aquí expresamente la labor, el gran mérito que tiene el que ustedes hayan mantenido esas manifestaciones, esas movilizaciones, siempre pacíficas y siempre en la línea de mantener esa reivindicación justa, nuestra solidaridad con todos ustedes y también con las personas que se hayan visto afectadas por denuncias o por actuaciones, en este caso, supongo, administrativas, por razón de haber estado en las vías, reivindicando, sin duda, lo que es justo para la ciudad de Murcia, para el municipio de Murcia, para la Región de Murcia.

Realmente hemos venido a escuchar, y por tanto mi intervención, esta primera, tendrá simplemente el reconocimiento, y darle a entender que el objeto de la comisión, usted lo ha dicho, que aquí tenemos más información de la que cualquier ciudadano pueda tener, bueno, pues no es así exactamente, porque es verdad que en la Asamblea Regional no disponemos, probablemente también por razón de competencia, ya que son proyectos normalmente redactados por el Ministerio de Fomento, no tenemos tanta información en la Asamblea Regional, y por tanto la comisión tiene el objeto de, en primer lugar, escuchar a la plataforma, pero también escuchar a los representantes del Ministerio, a la Sociedad Murcia Alta Velocidad, para que expliquen aquí, en la Asamblea Regional, si es posible con documentación, el estado de situación en el que están las cosas y si las soluciones que se conocen son o no suficientes, creíbles o no, tanto para la ciudadanía como para los grupos políticos, que tenemos que adoptar una postura.

El PSOE en la Región de Murcia, ante este tiempo de falta de soluciones, ante los vaivenes constantes del Gobierno del Partido Popular en la nación, con la complicidad del Gobierno del PP en la Región de Murcia, entiende la desconfianza de la ciudadanía, y como lo entendemos, estamos con ustedes.

Al mismo tiempo, hemos establecido una postura, que es reiterada en los últimos años por parte de nuestro partido, tanto a nivel regional como en el grupo municipal de Murcia, y reafirmamos nuestro apoyo a la reivindicación de soterramiento integral de las vías, tal y como se estableció en el Protocolo de 2006; espíritu de ese protocolo, soterramiento integral. Si bien es cierto que las condiciones de aquel protocolo en este momento no son exactamente las mismas, ni las económicas ni las sociales, pero sí el consenso político que se adoptó en 2006, en el sentido de que la solución regional y la solución municipal para Murcia era el soterramiento integral.

Dado el tiempo transcurrido y ante este incumplimiento permanente, para nosotros, el inicio de las obras del soterramiento, del túnel, es, de cuatro condiciones:

La primera. Esas obras que aparentemente se han iniciado, pero nosotros no hemos

verificado si es así o no, usted podrá quizá verificarlo físicamente, aunque la idea, como digo, es que vengan los representantes de las Administraciones a confirmarnos este hecho, evidentemente tenía que tener las modificaciones de proyectos que no existen. Como usted bien decía, el único proyecto existente a día de hoy es el de Aldesa, de 500 metros y, por tanto, la ampliación a un kilómetro hasta la Senda de los Garres, que es un gesto, que usted, efectivamente, ha puesto sobre la mesa como un gesto a valorar, pero que no tiene para nosotros la seguridad en este momento, la seguridad jurídica de que sea un proyecto real.

En segundo lugar, el mantenimiento de la permeabilidad de los pasos a nivel para causar los menores perjuicios a la ciudadanía del municipio, puesto que en la realización de las obras, evidentemente, habrá medidas que tomar en ese sentido, las medidas técnicas que se tengan que adoptar, pero creemos que se tiene que reconsiderar por parte de los técnicos del Ministerio, en todo caso, que esas obras tengan las menores molestias posibles, y en este caso los pasos a nivel son vitales para la ciudadanía del sur de Murcia.

En tercer lugar, conocer, que no conocemos, el proyecto definitivo del soterramiento integral, cuestión esta que venimos reclamando desde hace años y que efectivamente no hemos conocido, para saber a qué atenernos.

En cuarto lugar, el que se garantice la financiación real del proyecto, de toda la actuación. Por tanto, que se establezca por parte de las Administraciones la solución que garantice simplemente el que no haya que estar pensando en la posibilidad de unos presupuestos cada vez que tengamos que concurrir a cada uno de los tramos de obra que se establezcan. Por tanto, existen fórmulas para que se pueda establecer la garantía de financiación. De esa manera también creemos que se garantizará la terminación de las obras en el plazo más breve posible, puesto que no habrá dilaciones por razones presupuestarias, puesto que la obras van a causar naturalmente molestias a todos los niveles, y por tanto, ese tiempo, con todas las seguridades de las que he hablado antes, pues para nosotros es importante que sea el menor posible.

Por tanto, reivindicar y hacer nuestra esa reivindicación de la plataforma. Esa es nuestra posición: estar vigilantes para que lo pactado en 2006 y las condiciones que se establecen de manera razonable por la plataforma se cumplan con garantías, con seguridad de que no haya engaños y que lo provisional no se convierta en definitivo.

Mientras eso no ocurra, mientras no tengamos esas garantías, el Grupo Parlamentario Socialista y el Partido Socialista estarán con los vecinos en la calle. Y esta comisión tiene como objeto, por tanto, obtener información y poder concluir si esas peticiones se llevan o no adelante.

Muchas gracias, señor Contreras, por comparecer.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor López.
Señor Pedreño.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias.

Creo que es un momento que nos debe llenar de orgullo el que un representante tan cualificado de la Plataforma Prosoterramiento esté hoy con nosotros en este Parlamento, hablando de lo que seguramente es uno de los problemas más acuciantes que tiene la Región de Murcia. Y digo la Región de Murcia porque efectivamente, y creo que Joaquín Contreras lo ha expresado muy bien, los problemas que hoy se están viviendo en el sur de la ciudad de Murcia, en la medida en que ponen encima de la mesa el futuro ferroviario, la futura arquitectura ferroviaria de toda la Región, son también, por tanto,

los problemas del conjunto de la ciudadanía murciana.

Estoy muy de acuerdo, soy sociólogo y entiendo perfectamente el comentario que ha realizado, y ojalá mis compañeros de sociología algún día hagan oídos de lo que ha dicho, que estaría muy bien hacer una investigación sobre lo que está pasando en el sur de la ciudad, que efectivamente es una crisis de confianza que ha derivado en una crisis de credibilidad hacia la clase gobernante.

Y este es un problema importantísimo, porque si la clase dirigente no es capaz de hacerse creíble a su ciudadanía, estamos ante un problema mayor y ante un problema muy profundo.

Si uno compara lo que está sucediendo hoy en el País Vasco con el soterramiento del AVE en Vitoria y Bilbao, estaríamos viendo a una clase dirigente, a un Gobierno, al Gobierno vasco, que ha sido capaz de poner encima de la mesa un anteproyecto de soterramiento, negociarlo con el Ministerio, conseguir financiación del Banco Europeo de Inversiones; es decir, ese es un Gobierno que tiene seguridad, que ofrece certezas a sus ciudadanos.

Este Gobierno el problema que tiene, efectivamente, es que no ha generado en todos estos años confianza; al contrario, se ha ido ganando año tras año una profunda incredulidad. En sociología a esto se le llama crisis de legitimidad, crisis de legitimidad política.

Y esa legitimidad, por el contrario, la ha ido alcanzando, efectivamente, el movimiento social. Esas 40.000, 50.000, da igual, personas que ustedes pusieron en las calles de Murcia no hace tantas semanas, lo que efectivamente indica es la gran legitimidad que tiene esa aspiración, esa utopía, que usted ha llamado la utopía del soterramiento, la gran legitimidad que tiene esa utopía del soterramiento en la ciudadanía de Murcia, y en ese sentido a ustedes hay que darles la enhorabuena. Hay que felicitarles por haber conseguido y alcanzado en esos 30 años tal grado de legitimidad y tal grado de reconocimiento de sus reivindicaciones, hasta el punto de haberlas convertido en la aspiración de toda una ciudad, la utopía del soterramiento, de haber conseguido esos 1113 metros.

Efectivamente, el problema ahora es cómo conseguir que el vecindario movilizad, el vecindario de estos barrios del sur de Murcia, vuelva a creer en sus gobernantes, vuelva a creer en que el proyecto que se les está ofreciendo efectivamente va a tener financiación asegurada, va a tener continuidad en el tiempo; si esa vía provisional va a ser efectivamente provisional, si se va a garantizar la permeabilidad urbana. Y una cosa importantísima de la que normalmente no se habla y que me parece que usted ha puesto también muy claramente, la cuestión de los trenes de cercanías.

Por la cuestión de los trenes de cercanías, en este Parlamento le hemos preguntado al señor consejero de Fomento qué grado de compatibilidad tiene la llegada del AVE con los trenes de cercanías, y se nos ha puesto básicamente cara de póquer. No se nos ha dado respuesta, pero es que encima se nos ha puesto cara de póquer; que de qué estábamos hablando. No tenía ni idea. Y, efectivamente, los sindicatos ferroviarios lo están denunciando, y usted, muy bien, lo ha vuelto a traer aquí, a esta comisión de seguimiento, el problema de los trenes de cercanías. Seguramente una forma de conseguir confianza y credibilidad sería que este Gobierno, que este Gobierno regional dé una solución a la pregunta, a la duda, a la cuestión de si se van a suprimir o no trenes de cercanías.

Un compañero de la universidad me preguntaba el otro día, de la Universidad de Elche: oye, que he oído, que he leído en la prensa que los sindicatos están denunciando que se van a suprimir cercanías para Elche. Somos miles los usuarios de Murcia que vamos a la Universidad de Elche, profesores, estudiantes, todos los días en esos trenes de cercanías. ¿Es esto cierto? Y le dije: pues no lo sé, pregúntale a tu consejero, qué están previendo para garantizar que no se supriman trenes de cercanías.

A mí me alegra que hayamos conseguido que esta comisión de seguimiento se abra

en este Parlamento. Yo no sé si hemos conseguido o no afianzar un poco más la credibilidad de la clase política ante la ciudadanía, pero me parece que al menos es un grano de arena, en un intento de que efectivamente en este Parlamento tengamos una comisión que haga un seguimiento de uno de los problemas, insisto, mayores que tiene la Región de Murcia en cuestión de infraestructuras; e insisto, la Región de Murcia, no solamente Murcia y no solamente los barrios del sur.

En ese sentido, me gustaría preguntarle qué propuestas harían ustedes de comparecientes futuros en esta comisión; personas que ustedes consideren que deben tener también voz en esta comisión.

La playa de la vías, este agujero que se abrió el otro día, y con el que se anunció el inicio del soterramiento, ¿qué valoración le ofrece? ¿Qué lectura está haciendo el vecindario movilizadísimo de esto? ¿Es realmente el inicio del soterramiento? Me gustaría también preguntarle en esta línea.

En definitiva, si este Gobierno tiene intención de solucionar el problema del soterramiento, va a tener que ganarse la credibilidad de los vecinos, y eso significa poner encima de la mesa cuestiones muy concretas.

Cuando el otro día leíamos ese crédito que ha conseguido el Ministerio de Fomento para financiar el soterramiento del AVE en Vitoria y Bilbao, ese crédito del Banco Europeo de Inversiones de 1030 millones, eso son certezas, ese es un Gobierno que ofrece certezas a su población, ese es un Gobierno que ofrece la certeza de que hay financiación para hacer las obras y que van a tener continuidad en el tiempo.

La cuestión de la financiación, la cuestión del proyecto, ¿cómo es posible que no conozcamos el proyecto integral de soterramiento! Los señores que negociaron en enero con el Ministerio de Fomento desde el Gobierno vasco el soterramiento de Bilbao y Vitoria tenían ya en el mes de febrero un anteproyecto de soterramiento; aquí todavía estamos sin saber.

Efectivamente, si no hubiera sido por la lucha de los vecinos, no tendríamos soterramiento, esos 1113 metros no los tendríamos, porque efectivamente nunca ha habido un proyecto integral, nunca ha habido efectivamente la certeza que da el tener conocimiento de un proyecto, de una planificación, etcétera.

Y con estas cuestiones termino.

Muchas gracias, de nuevo, por su intervención.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor Pedreño Cánovas.

A continuación, excuso la presencia del representante de Ciudadanos, que me ha comentado el presidente, al abandonar, que tenía que salir un momento, pero que volvía enseguida.

Por lo tanto, pasamos el turno de palabra al representante del Grupo Parlamentario Popular, don Juan Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Sí, gracias, señor presidente.

El señor Contreras ha hecho un análisis político-sociológico de la cuestión. Lo hemos basado todo en una credibilidad; es decir, si no hay credibilidad en el Gobierno, cualquier cosa que haga el Gobierno no vale para nada. Yo creo que vamos a salir fuera de la sociología, entre otras cosas porque lo que ha hecho ha sido una descripción de los éxitos que ha tenido la movilización.

Hay una contradicción en sus palabras, en su discurso. En primer lugar, ha dicho, lo primero de todo, que son movilizaciones con peticiones no oídas por el Gobierno, lo cual no es cierto. El ministro De la Serna vino en septiembre y dijo lo que había que

hacer, y hasta el momento todo lo que dijo que se iba a hacer se está cumpliendo. Y en segundo lugar, ha dicho que gracias a la plataforma se ha conseguido. Y yo estoy más de acuerdo con esta segunda cuestión que con la primera. Es decir, no oído no es cierto, pero conseguido sí, es cierto. La plataforma ha hecho una labor que no tenemos más remedio que agradecer y que tenemos que felicitar, evidentemente, pero siempre hasta un punto.

El señor Contreras también habla de que Pastor, la ministra, en el año 2015, me parece que ha dicho, o en el 2014, dice que vino a ofrecer el AVE en superficie, lo cual no es cierto en absoluto. No es cierto porque ofreció otras cuestiones, y además las referencias que hace al entonces consejero, que era el hoy alcalde Ballesta, y al propio alcalde en esa época, tampoco son acertadas, no son atinadas, puesto que estos señores, junto con el portavoz del Partido Popular en la Asamblea en aquel entonces, encabezaron una manifestación para pedir el AVE soterrado.

Con respecto a las pequeñas pegas que hay y con respecto a si el tren de cercanías, porque usted, señor Contreras, de vez en cuando pasa de la sociología, digamos, a la expresión técnica más purista, porque entiende que en unas obras provisionales los trenes de cercanías no van a venir bien, que va a haber problemas. Problemas van a haber todos, ya se lo digo yo, pero yo le recomiendo a usted y a todos los representantes de los distintos partidos que confiemos en que sean los técnicos de ADIF los que determinen cuáles son las circunstancias, durante la coyuntura de la ejecución de las obras, que determinen cuáles son las mejores soluciones, que ya le digo que estas soluciones, lógicamente, han de propiciar durante la ejecución de las obras bastantes inconvenientes a todos.

También le voy a decir algo con respecto a la credibilidad. Me acabo de informar de que el Gobierno regional, que acaba de alcanzar un pacto de gobierno para los presupuestos con Ciudadanos, ha determinado que para la fase cero y uno, que no voy a entrar a definir cuáles son, ha incluido 18 millones y medio de euros, y aparte otros 12 millones de euros, más 180.000 de la Senda de los Garres. Esto son certezas, frente a las opiniones que hay.

Mire, yo, con respecto al tema de las movilizaciones, que a mí me tiene impresionado, porque evidentemente han sido un éxito extraordinario por su parte, señor Contreras; un éxito extraordinario, pero usted no puede morir de éxito. Usted lleva 30 años peleando por el soterramiento, y ahora que ya lo tiene, prácticamente lo tiene, porque las obras han empezado, ahora resulta que usted inventa el muro que divide la ciudad. A mí me da la sensación de que este, digamos, sesgo mitómano, con el que se intenta hacer una imagen distorsionada de la realidad a una gran distancia de lo que es, me parece que es tirar piedras contra el tejado de ustedes. Porque poner pegas ahora, los primeros perjudicados son ustedes, los 50.000 señores que se manifiestan por las calles cantando “El Muro”, porque el muro que divide la ciudad ni siquiera es una metáfora, es una realidad que no existe para nada, ni semánticamente, en absoluto.

Entonces, mire, yo le voy a decir una cosa. Tengo aquí enumeradas todas las pegas, las observaciones que han puesto ustedes, más o menos por orden cronológico, y se podrá observar que en realidad no están puestas en paralelo, están puestas en serie, una detrás de la otra, si arreglamos una arreglamos la otra y si no, ponemos la otra.

Mire, empezamos a hablar de la cota menos ocho. En las elecciones de 2015, en la plaza de Santo Domingo, ustedes me convencieron; usted personalmente me convenció de que la garantía que pedían ustedes, los del soterramiento, es que se llegara a la cota menos ocho en el Carmen. Yo estaba un poco difuso en aquella ocasión, lo comprobé, y creo que tenía razón usted: la cota menos ocho.

Luego han venido ustedes con la cuestión ambiental, que si la declaración de impacto ambiental no vale. La Comisión Europea lo ha dicho ahora. Yo quiero que usted tome nota, por favor, señor Contreras, y lo que tendrá que hacer es eliminar la querrela o la denuncia que han hecho contra el presidente, el alcalde y todos, elimínela, porque,

efectivamente, hay una voz autorizada, que es la Comisión Europea, la que dice que no tienen ustedes razón para hacer esta querrela o esta demanda.

El muro. Sabe usted perfectamente que no hay muro, en absoluto.

La catenaria. Sabe usted que la catenaria no tiene peligro.

Los trenes híbridos. Hay diez en España. ¿Cómo vamos a traer los trenes híbridos, después del gasto que se ha hecho por la vía de Alicante, de La Encina, vamos a traer un tren híbrido?

El tren para ricos. El tren es para la economía de Murcia, y eso lo saben todos los partidos. Murcia no puede quedar, la Región de Murcia no puede quedar sin AVE, por razones obvias.

El paso a nivel. Con el paso a nivel, la Agencia de Seguridad Ferroviaria dice lo que hay que hacer.

Luego, además, ustedes entresacan..., y eso es una maldad que se la tengo que decir a usted y a mi amigo Centenero, ustedes sacaron una información de un informe interno que encarga ADIF, en donde se contemplaban muchas posibilidades, y había una que era hacerla en superficie. Cuestión que no se ha llevado.

Otro es el tema de las mercancías peligrosas que han de pasar.

La amenaza de decir, porque ustedes han leído en algún sitio, y han leído bien, que la vía provisional tiene que tener las características de la vía definitiva. Pues naturalmente que sí. Mire usted, este señor es sociólogo, yo era ingeniero, y cuando yo tenía que arreglar una carretera y tenía que hacer una variante, la variante la exigía con las mismas características y condiciones que si fuera definitiva, lo cual no quiere decir que esa variante fuera definitiva.

Bueno, ahora ya, la historia final, lo del Banco Europeo. Vamos, eso ya es absolutamente tremendo, es agarrarse ya a cualquier cuestión que me saque lo de..., bueno.

La conclusión ahora mismo: si ustedes se oponen a lo que se está haciendo ahora, que se oponen, ustedes no están haciendo ya movilización ciudadana para beneficiar, no solo a los murcianos que viven en las vías, sino a todos los murcianos de la Región. Ustedes lo que hacen es activismo político. Y permítame que le diga que, efectivamente, acoger de esa manera, con esa hermandad, a políticos de todo signo en la oposición, y que vengan de Madrid, aquí, a manifestarse, el sesgo político no se lo quita nadie.

Bueno, la conclusión es esta, y yo le voy a hacer doce preguntas que, señor Contreras, creo que se pueden contestar con sí o no. También tiene usted la posibilidad, efectivamente, de extenderse lo que estime por necesario, pero las doce preguntas que le voy a hacer probablemente se pueden contestar con sí o no.

La primera es: ¿desde que vino a Murcia el ministro De la Serna el 30 de diciembre, creo que es, de lo que ha anunciado, qué es lo que no se ha cumplido hasta ahora?

Segundo. ¿La pantalla para qué sirve? La famosa pantalla, su muro del imaginario de sus manifestaciones.

Tercero. ¿Para qué es la vía de servicio?

Cuarto. ¿Si alguien documentado e independiente le asegura que la intensidad de lo que circula por la catenaria es inferior a 100 amperios, con una frecuencia de 50 hercios, y el campo electromagnético resulta menos peligroso que lo que pudiera soportar un viajero en un andén en Madrid, en Barcelona, en cualquier estación donde haya AVE, esperándolo, lo tendría en cuenta? Yo le digo que sí, que es así, ¡eh!

Imagínese que usted es el director del proyecto de seguridad y de salud vigente en la obra. En toda obra civil siempre hay, saben ustedes, un proyecto de seguridad y de salud para proteger a las personas y a las cosas. Bajo su responsabilidad, ¿dejaría en funcionamiento el paso a nivel de Santiago el Mayor?

Sexto. ¿Si cuando se sospecha que ADIF quería traer el AVE en superficie, si no hay otra justificación de determinada posibilidad, que es descartada, que está contenida en un informe interno informativo, lo admitiría o seguiría divulgando esta circunstancia?

También, en el caso de considerar a todos los efectos la vía provisional como definitiva en su ejecución, ¿lo entiende como que la calidad de esa vía ha de ser construida con las características de una definitiva? Ya se lo he dicho antes.

La Administración europea -esta es la octava- ha confirmado que las obras se han tramitado correctamente y cumplen la Directiva de Impacto Ambiental. ¿Va usted a retirar la denuncia por prevaricación contra el presidente, alcalde y otros consejeros?

Nueve. Y que los fondos FEDER se destinan exclusivamente a la conexión de la red de alta velocidad en la Región de Murcia, y no están previstos para el acceso ferroviario a la ciudad de Murcia, incluido el soterramiento.

Mire, le voy a poner un ejemplo. De los 400 millones que va a poner el Gobierno regional para esta vertebración territorial que supone el Corredor Mediterráneo, de los 400, si cogemos 40 millones, el 10 %, señores, con 40 millones de euros quitábamos todas las listas de espera en Murcia durante un año. Lo digo para que se considere el esfuerzo que está haciendo el Gobierno.

¿De verdad cree que el consenso social va a llegar cuando el AVE no sea una prioridad?, ¿está usted convencido de esto? Esto es una cuestión psicológica, donde la persona es incapaz de estar convencida por la realidad. ¿No le supone a usted cierta, cómo diría, temblanza intelectual el hecho de que haya 1.400.000 murcianos que están esperando el AVE, incluidos los 50.000 o parte de los 50.000 que dice usted? No lo sé. El consenso social solo cuando el AVE no sea una prioridad. ¿Prioridad? ¡Pero quién puede decir eso! Es que es increíble, señor Contreras.

Once. Dígame, por favor, ¿exactamente qué es lo que pretende la plataforma, que no sea impedir de cualquier forma que llegue el AVE? Dígamelo claramente, ¿exactamente, qué es lo que pretende la plataforma, aparte de impedir que en estos momentos llegue el AVE?

Y, en fin, ¿qué es exactamente lo que se está haciendo desde el 15 de noviembre que no sea soterramiento?

Muchas gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor Guillamón.

Señor Contreras, tiene la palabra.

SR. CONTRERAS RIVERA (PRESIDENTE DE LA PLATAFORMA PROSOTERRAMIENTO DE MURCIA):

Gracias por todas las referencias, incluidas las del señor Guillamón, que ha sido el último que las ha tenido. Me temo que la sesión va a ser larga, porque estas doce cuestiones que plantea podrían ser objeto de toda una sesión.

He tomado nota, en esto soy un pardillo, en este papel, a las referencias que habéis tenido.

Agradezco el apoyo del Partido Socialista, que ha salido de la boca de Joaquín López. Y en cuanto a los temas que ha planteado, sobre el proyecto integral, la permeabilidad, la garantía de financiación, hasta qué punto puede uno ver en un horizonte lejano que lo provisional sea definitivo, en fin, todo esto pues trataré de pasada un poco el asunto este, para no extenderme demasiado.

El proyecto integral de soterramiento, y tal vez tenga relación con más preguntas que se han hecho por otro lado, hemos de saber que hay un proyecto básico inicial, que aparece a continuación de que se cree la Sociedad Murcia Alta Velocidad, que costaba, estaba valorado, la valoración no es de nosotros, 195 millones de euros, de los que el 66 % lo pagaba... Bueno, todo eso ya lo sabemos.

Yo no sé cómo cambian las cifras, pero sabiendo que el estallido de la burbuja

inmobiliaria no supuso un encarecimiento de la obra, sino todo lo contrario, un abaratamiento; construir después del estallido de la burbuja inmobiliaria, no creo que descubra nada a nadie, fue más barato que construir en el propio boom de la burbuja, y sin embargo, las cifras se inflan, y de aquellos 195 se han hecho valoraciones de 400, de 600. Entonces, yo no soy técnico, no puedo entender esto, pero, claro, cuando yo veo que una empresa como Aldesa acude a una licitación de aquellos 530 metros, que estaban valorados en 80 millones de euros y se la queda por 37, a mí no me cuadra, a pesar de que hay un concepto de bajada temeraria, pero no me cuadra. Parece que las cuentas, los proyectos salen a licitación sobrevalorados, y esa sobrevaloración se aumenta o se disminuye según convenga.

Porque decir —me paso a otro tema, pero tiene relación con esto— que el arreglo de la estación de Beniel como parada provisional vale diez millones de euros, pues sencillamente ni que fueran a hacer una estación nueva. En otra ocasión se habla de cuatro, ¡eh!, en otra ocasión, desde la propia Administración se ha hablado de cuatro. Entonces, estas fluctuaciones crean unas expectativas de que no están diciendo la realidad objetiva y eso crea desconfianza en la gente.

Sobre garantizar la financiación, y eso tiene relación con otra pregunta del señor Guillamón, pues bueno, aquí está claro, nosotros lo hemos dicho en algún escrito, que no queremos ser españoles de segunda, y en esta cuestión de las infraestructuras hay españoles de primera y de segunda.

En el País Vasco han conseguido el soterramiento de las tres estaciones de las tres capitales vascas, y se ha recurrido al Banco Europeo de Inversiones. Claro, en alguna ocasión lo he dicho yo, y se me ha contestado: no, no, pero es que ese dinero hay que devolverlo. Claro que hay que devolverlo, pero de momento es lo que da seguridad a una obra pública. Y nosotros hubiéramos querido que se hubiera optado por ese sistema de financiación. No, se ha optado por unos créditos corporativos que dependen de la situación: ADIF adelanta un dinero, que parece que tiene, y entonces el Gobierno regional y municipal, en sus presupuestos ya tienen, han prometido la libranza de la parte suya, que el señor Guillamón nos ha mencionado, 15 millones y 12 más que van a salir en los presupuestos. Me parece muy bien, pero los créditos participativos no dan seguridad a una obra.

De todo el proyecto que tenemos ahora mismo, algún vecino me ha recriminado esto, yo entiendo que son seguros los 1113 metros, independientemente de las reservas que tú tenías, porque se le ha dado a una empresa, esa empresa tiene un contrato de obra pública, y aunque cambiara un Gobierno, eso va “pa'lante”, como se dice en la huerta. No va a cambiar un Gobierno posterior, aunque fuera de otro signo, una obra que ha sido adjudicada por un Gobierno anterior. Pero de lo demás no hay seguridad ninguna, porque los créditos participativos dependen de la seguridad y la estabilidad política, que en este momento no se tienen.

El día 21 no sabemos lo que va a pasar en Cataluña, pero hay un señor, que se califica como president honorable en el exilio, y tiene incluso allí un equipo con él, y el día 21 la situación puede resolverse, no sabemos en qué sentido, pero eso da un plus de inestabilidad política a la situación española, que me parece que no hace falta echarle mucho morbo o tener mucha imaginación para pensar que eso puede trastocar la situación. Y entonces los créditos corporativos se quedan en un proyecto no realizable, y entonces nos podemos quedar con 1113 metros y nada más.

Eso es ser españoles de primera y de segunda, que nosotros hemos dicho en algún escrito.

También Andrés Pedreño había hecho referencia al Banco Europeo de Inversiones y sobre el inicio del soterramiento, que también está enlazado con una pregunta de Juan Guillamón.

Lo que ha ocurrido el día 15 se califica como inicio del soterramiento. Yo no tengo empacho ninguno en decir que yo del soterramiento hablo hasta con el diablo. He

hablado con todo tipo de representantes de partidos políticos de todo color y no me voy a negar a hablar de ese tema con nadie, y yo he tenido una buena relación personal con Juan Bravo, no lo niego, porque es una persona dialogante, que hemos discrepado de manera civilizada, y que no es lo que teníamos, y conste que lleva plomo en las alas, porque todavía sus predecesores están yendo a juzgados de guardia con la pérdida o extravío de decenas de millones de euros, que se han perdido desde Crevillente para acá. Pero yo he hablado con todo el mundo y voy a seguir hablando. Y en conversaciones que yo mantuve con él, se me aseguraba que para resolver el tema de la credibilidad, él iba a empezar el soterramiento, porque era una forma eficaz de que vieran los ciudadanos que iba en serio. Y entonces, yo eso mismo llegué a decírselo, y algún vecino no me miró con buenos ojos, porque llegó a decir que ya estaba yo bajándome los pantalones. Pero lo que yo esperaba de aquella conversación es que en algún lugar de esos 1113 metros se iniciara la construcción de muros pantalla, incluso llegó a decirme que se podría desmontar una de las dos vías de entrada y quedarnos ya solo con una, porque va a ser solo una la que va a tener la vía provisional, y eso daría un espacio suficiente para acometer ese muro pantalla, aunque incluso hubiera que invadir una de las calles laterales de la orilla de la vía.

Esa era la expectativa. Entonces, cuando aparecen unas máquinas cien metros más allá, en un solar, que va a ser el solar de la estación nueva, del que aún no existe proyecto, pues yo no pude evitar que se me pusieran los pelos de punta, porque algún vecino me decía: ¿ves, Joaquín, lo que tú decías cómo no es? Nos están engañando.

Bueno, eso lo digo para que entendáis la situación.

Luego, en la comisión última, en la segunda sesión de la comisión última de seguimiento que se hizo la semana pasada, el señor presidente de ADIF, asistido por los técnicos que están aquí, especialmente Juan Tébar y otra técnica que le asesoraba, quisieron demostrar que aquello estaba incluido en el proyecto de Aldesa y que tenía conexión con el otro soterramiento. Justificaron el porqué no se había hecho en el lugar de los 1113 metros, y yo, sinceramente, estoy dispuesto a aceptarlo, yo estoy dispuesto a aceptarlo. No están todos los ciudadanos de nuestros barrios convencidos, pero yo no tengo inconveniente en declarar que estoy en una expectativa positiva de que eso pueda ser verdad. Lo veremos cuando se termine ese muro pantalla, si es cierto que pasan y siguen haciendo muros pantalla en otro lugar, o la máquina pantalladora se la llevan de donde la trajeron. Esa es una situación expectante en la que me encuentro.

Se ha hablado de lo que hemos conseguido. Bueno, en este proyecto ha habido muchos desatinos. Cuando se le ofreció el soterramiento mínimo, aquel que era un cachondeo, en boca de Ramón Luis Valcárcel, o una atracción de feria, aquella que baja y sube, eso llevaba parejo un puente sobre la Senda de los Garres, porque allí el tren iba en superficie, y se eliminaba, si no se hacía ese puente, se eliminaba la salida de lo que es hoy una llegada que utiliza mucha gente, desde la Cordillera, para incorporarse a la ciudad, la Senda de los Garres. Se planteó un puente con un impacto tremendo. El proyecto de puente no se llegó a publicar en el Boletín Oficial del Estado; se le llegó a adjudicar a una empresa; por medio hubo expropiaciones, pero aquello era un disparate. Yo dije en algún momento que aquello era una bomba de relojería que tenía encima de la mesa Francisco Bernabé, que era el consejero del momento, y el Gobierno regional, que aquello no era viable, porque, entre otras cosas, tenía evidentes signos de ilegalidad. Una obra pública que no se publica en el Boletín Oficial del Estado y se le adjudica a una empresa tiene malos visos.

Aquella empresa, aquello, con las movilizaciones de los vecinos, se vino abajo. Hubo que indemnizar a la empresa que tuvo adjudicado el puente y se marchó a su casa con una ganancia lícita por una obra que se le había adjudicado y se le había quitado.

¿Aquello es algo que hemos conseguido? Pues yo no sé qué decirle. Es algo que es un desatino, una bomba de relojería que teníamos encima de la mesa y se ha desactivado. Yo, más que algo que hemos conseguido, es un error que se ha rectificado,

y creo que quien primero se frotó las manos fue Francisco Bernabé, porque menudo pastel se había quitado de encima.

Luego hemos seguido, con el asesoramiento que nosotros tenemos, que esta mañana está en la sala, que es José Esparcia, y demostramos, porque llegamos a rectificar con plumillas, a mano y con rotuladores, sin plóter y sin nada de esto, los planos que tenía la empresa Aldesa, y demostramos que aquello era un despropósito, porque el que llegara la vía en superficie suponía erradicar absolutamente la unión de una calle, que es la avenida Miguel Ángel Blanco, a la que habían venido todos cuantos se compraron allí casa porque se imaginaban que tenían un paso al paseo Corvera, jardín de Floridablanca, la iglesia del Carmen y el sur de la ciudad, y de momento se les quitaba eso de las manos. Alguna comunidad de vecinos ha llegado a estar diseñando una demanda porque han comprado una vivienda engañados y se le ha creado un perjuicio, al no darle la salida con la que se les vendió el piso y se les promovió.

Y entonces, voy a trata de contestar.

La vía en servicio —yo no sé si voy a ir en orden o no—, en superficie provisional, don Juan Guillamón, tiene un único sentido, que es recoger las circulaciones actuales que están entrando y saliendo de Murcia. Ese es el único sentido. Si fuera para otra cosa, no habría vía provisional en superficie. Entonces, ya he descrito, y no voy a repetirme, cómo va a aumentar la densidad de circulación, porque son dos que son sustituidas por una, y que encima por ahí nos metan el AVE. La insistencia de la llegada del AVE sin poder esperar dos años, (que se habla de que esa primera fase pueden ser dos años o dos años y poco), que Murcia no pueda esperar esos dos años a tener el AVE de una manera provisional, la gente no lo puede entender; que eso vaya a provocar un declive de la economía regional o que vaya a producir un daño, la gente no lo puede entender. ¿Por qué? Porque esa llegada en superficie llega a una estación absolutamente insuficiente para acoger trenes con la cantidad de viajeros que puede traer el AVE. Cuando esos viajeros se bajen en el barrio de El Carmen, se van a encontrar al salir un callejero absolutamente insuficiente. Si no lo conocéis os pasáis por allí, y pasearos por la propia plaza de la Industria, la avenida que sale desde El Rollo hasta la estación, por la calle San Marcos, por la calle Diego Hernández, la calle La Greña, la propia calle Industria, y veréis que eso es un callejero inmundito. Bajarse hoy del tren y coger un taxi para llegar a El Rollo puede costar no menos, en el mejor de los casos, de un cuarto de hora, porque aquello es un laberinto impresentable para la llegada de ese tren de alta velocidad, que va a traer tanto progreso y tanta riqueza.

Se puede esperar dos años, y entonces habrá una estación orientada al sur, con una calle, que ya está diseñada, que es la propia Miguel Ángel Blanco, y otra paralela que estaba prevista, pero la calle Miguel Ángel Blanco ya está hecha, tan solo habría que hacer una media luna en Ronda Sur para darle acceso y salida, y tendríamos la llegada a una estación orientada al sur, con aparcamientos grandes, con un callejero suficiente para entrar y salir y que no sería someter a nuestros visitantes hipotéticos a ese laberinto en el que se les va a meter. Seguramente, el que venga una vez, no volverá a venir más. Así lo veo yo. Esa es la ratonera en la que se van a meter con la llegada provisional adelantada, sin esperar los dos años que queremos.

No, amigo Juan Guillamón, ¿cómo que nosotros no queremos el AVE? Nosotros no hemos entrado en se debate, en absoluto. Nosotros no hemos dicho que no queremos que a Murcia llegue el AVE, porque si ya ha llegado a 30 ciudades, nosotros no hemos dicho nunca que no venga el AVE, pero que venga como se pactó en 2006, que si no ha venido antes no es culpa nuestra. Será porque los gobiernos no han sido muy eficaces en ese terreno, porque si no ya estaría, como lo tiene Logroño, como lo tienen otras ciudades a las que ha llegado el AVE con una infraestructura semejante a la nuestra, a la que necesita Murcia. Entonces, que no se nos diga que nuestro objetivo es que no venga el AVE, porque eso es faltar a la verdad.

El AVE en superficie es un empeño que si, no digo lo abandonaran, no, que si lo

pospusieran y se avinieran a la petición de los vecinos, sería una primera operación para resolver el tema de la credibilidad no existente.

Pedreño ha llegado a calificarlo como crisis de legitimidad política. Yo no llego a tanto, no soy sociólogo, pero esa crisis de confianza, si quiere recuperarla la clase gobernante, y yo lo celebraré, este puede ser un primer arranque: “de acuerdo, ciudadanos, vamos a dejar el AVE en una estación previa”, como se ha hecho, aunque no sea paralelo, pero tiene ciertos rasgos de paralelismo, en Valencia, la estación Joaquín Sorolla, que sí es cierto que está en la propia ciudad, pero no ha llegado el AVE a su destino final, y una estación previa aquí, está la estación hecha y habría que recrecer, la obra fundamental es recrecer un andén, válgame la expresión, un palmo, para que los ciudadanos, los viajeros hipotéticos del AVE no tengan que bajar bajando un escalón, y puedan salir con su silla de ruedas, si tienen movilidad reducida, con la maleta rodante que ahora utilizamos todos o con el coche de niños con el que viajamos en la estación con un hijo o un nieto. Eso yo dudo mucho que valga diez millones de euros, aunque se tengan que hacer otras cosas, especialmente de señalización y de otras dimensiones, que los técnicos saben mejor que yo. Pero es que yo he oído, mis oídos han oído razones tan vanas como la siguiente: “Joaquín Contreras, el AVE no puede llegar a Beniel, entre otras cosas, porque nada más que tiene un taxi y porque los maquinistas no tienen taquillas”. Entonces, eso no son razones suficientes. Entonces, da la casualidad de que tenemos a cuatro kilómetros una estación soterrada, sí que es cierto que están las malditas Veredas del Reino por medio, la frontera, pero si tiene que pernoctar un tren en Orihuela para salir a la mañana siguiente en Beniel, no creo que le pase nada porque haya cruzado la frontera, el límite de Valencia con Murcia.

Entonces, todo eso son herramientas, recursos que tenemos al alcance de la mano y que los vecinos no entienden que no se utilicen. Si los utilizaran, digo yo, sería una primera etapa de recuperar la confianza que ahora la clase gobernante ha perdido, y que yo personalmente lamento.

Los fondos Feder. Nosotros nos hemos movido siempre en el ámbito de la ley, porque es inevitable, no queremos eludirla. En ese propio ámbito de la ley, el Ayuntamiento de Murcia aprobó, tomó un acuerdo de emprender un contencioso-administrativo contra Fomento, porque los partidos de la oposición, que tienen más votos que el Partido Popular, llegaron a tomar ese acuerdo, que es tan legítimo como si lo hubiera aprobado con otros apoyos. Y entonces, ¿es que el Ayuntamiento de Murcia quiere paralizar el AVE? No. Si hay algo que queremos paralizar es la llegada del AVE en superficie, no el soterramiento. El objetivo de nuestra denuncia, que yo, con un asesoramiento que puede ser discutible, pero ahora tenemos un equipo que nos asesora de manera generosa, formado por seis personas, entre las que se encuentran desde Manuel Chacón hasta Encarna Gallego, bueno, un equipo de personas de distinta ideología, que es muy legítimo que tengan la que quieran tener, yo no pregunto nunca a nadie que se acerca a la plataforma cómo piensa o a qué partido político pertenece, y entonces, con ese asesoramiento hemos llegado a poner, y ahí sí que también me declaro poco formado, yo no soy letrado, pero me he dejado aconsejar, y lo que hemos planteado es una cuestión al fiscal de Medio Ambiente para poner en conocimiento de él unos indicios de que la obra no es legal, para que él lo investigue, y si de su investigación concluye que hay ilegalidad, que actúe, y si no, pues que archive. Eso es lo que hemos hecho. Y es lo que me toca hacer en Bruselas pasado mañana, en donde en la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo yo tengo que comparecer para defender una petición que planteé en noviembre de 2014, en una visita que hice, y que promovió Rafael González Tovar, del Partido Socialista, en la que fuimos distintos colectivos de Murcia, entre ellos los de ANPIER, de energía fotovoltaica, la Plataforma Prosoterramiento y otros colectivos que fuimos a plantear cuestiones allí, al Parlamento Europeo.

Pero lo que no queremos es que se paralicen las obras de soterramiento, lo que

nosotros queremos es que se paralicen las obras de llegada del AVE en superficie, porque la provisionalidad en Murcia pone los pelos de punta. No me voy a repetir más, pero la estación que hoy tenemos era provisional y sigue en el mismo lugar 154 años después.

Yo no sé si he contestado... Bueno, las medidas de seguridad del paso a nivel, las catenarias.

En las catenarias, tal vez hay opiniones técnicas, incluso a mí me lo han certificado, vamos, certificado entre comillas, me lo han asegurado técnicos que entienden del tema, gente que conoce el ferrocarril y que tiene autoridad para eso, y me han dicho que esas catenarias parece ser que no tienen el peligro que nosotros decimos, pero es que pasan a un metro de algunas casas, es que pasan justo en la tapia de un instituto, es que pasan por un colegio privado concertado que tenemos allí, justo en la orilla de la vía, y entonces, eso no sé si será algo que hemos exagerado en el mito de los 25.000 voltios, puede ser. Pero la gente, a pesar de eso, entiende sobre todo que la llegada del AVE en superficie esconde algo detrás, algo que no se quiere decir, y entiende que puede ser una propuesta provisional para quedarse definitiva. Y ese riesgo no lo quieren correr, porque es el riesgo que corrieron en Valladolid, con los que hemos mantenido contacto, incluso acudieron en Madrid a la manifestación que promovimos hace unas semanas, y también ellos accedieron a que llegara el AVE en superficie, incluso se inició el soterramiento, y diez años después la Sociedad Valladolid Alta Velocidad ha quebrado, y definitivamente Valladolid estará partida por la alta velocidad para siempre, y eso, ese espejo en el que nos miramos, no queremos que se produzca aquí, en Murcia.

No sé si me he dejado algo en el camino. Entonces, quiero terminar, si me lo permiten, con unas consideraciones sobre algo que no se ha dicho, porque en el debate del AVE sí, AVE no, AVE provisional, AVE definitivo, AVE en superficie, se ha perdido un matiz muy importante. La primera línea de larga distancia en Murcia fue Madrid-Alicante, y está demostrado que fueron los intereses del marqués de Salamanca los que decidieron que esa fuera la línea. Murcia ha asumido durante siglos el papel de adelantado de Castilla, que es una figura de la histórica que Murcia ha asumido. Murcia era la salida de Castilla al mar, al mar Mediterráneo, como Cantabria era la salida hacia el Cantábrico. Lo lógico era que con la mínima dosis de fidelidad y de lealtad a esa figura, el tren primero de larga distancia hubiera sido Madrid-Cartagena. Eso hubiera sido lo esperable, pero camparon otros intereses y el marqués de Salamanca pronto creó aquella compañía, que mantiene las siglas en la estación, MZA, Madrid-Zaragoza-Alicante, que fue la triunfadora de aquella primera línea. Pero los murcianos de aquel siglo, con Jara Carrillo a la cabeza, se pusieron en marcha, y cuatro años después Murcia tuvo la línea Murcia-Madrid, perdón, se unió con Madrid a través del ferrocarril hasta Chinchilla. Y con eso, no lo olvidemos, Cartagena es lo que es. Cartagena, independientemente de su bahía, su puerto natural, que eso es de una coherencia, es un regalo que la naturaleza ha dado a este lugar, Cartagena es lo que es no por el puerto, porque tuvo un ferrocarril que le daba salida a lo que se fabricaba en ese desarrollo industrial en la bahía de Escombreras. Si no, ese desarrollo estaría en Alicante, que era quien tuvo la primera línea de larga distancia.

Gracias a aquellos murcianos del siglo XIX, con Jara Carrillo a la cabeza, Cartagena es lo que es; no lo olvidemos. Y ahora mismo estamos anulando aquella línea. Nos vamos a Madrid por Alicante, ¿a cuento de qué?, ¿porque hay un mal tramo entre Hellín y Cieza? Está resuelto; aunque se quedó paralizado, eso estaba resuelto con la variante de Camarillas, que quien la puso en marcha la paralizó, y no era de quien gobierna hoy, pero luego quien llegó después la ha tenido relegada igualmente, le convenía, para la tesis de Fomento del viaje a Murcia por Alicante, y al final, como hay que devolver unos fondos europeos con los que se dotó aquella variante, y Europa los pedía si no se terminaba, pues ha salido por medio la Autoridad Portuaria y se ha recuperado esa línea para mercancías. Pero eso los murcianos no lo podemos permitir. Nuestra conexión con

Madrid debe ser la histórica, entre otras cosas porque tiene ciento y pico kilómetros menos, que es lo que Renfe nos cobra. Cuando yo voy a Madrid por Alicante me cobra más kilómetros que cuando voy por Cieza, Albacete, Alcázar de San Juan, que es la línea recta.

Entonces, esa consideración la quería hacer, porque antes o después creo que tenemos que recuperarlo, y esa es nuestra salida. Hay quien lo ha planteado ya, pero es un debate que queda en la sombra por el maldito —retiro lo de maldito, era una expresión—, por un problema que es el AVE ya que nos presenta Fomento, que no obedece a los intereses de la Región, sino a los intereses de una infraestructura ferroviaria, a los intereses de Fomento, que tiene como niña mimada a Alicante.

Nada más, gracias.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Contreras.

Ha sido muy clarificador. Esta es la primera sesión informativa, la primera comparecencia que se ha sustanciado en esta comisión. Reitero, ha sido muy clarificador. Muchas gracias por su disposición, por estar dispuesto a comparecer en sede parlamentaria. Gracias por asistir.

Y sin más, una vez terminada, señorías, se levanta la sesión.