



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

IX LEGISLATURA

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

N.º 5

CELEBRADA EL DÍA 13 DE MARZO DE 2018

ORDEN DEL DÍA

I. Sesión informativa del consejero de Presidencia y Fomento sobre la entrada del AVE a la Región de Murcia.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 9 horas y 30 minutos.

I. Sesión informativa del consejero de Presidencia y Fomento sobre la entrada del AVE a la Región de Murcia.

El señor [Rivera Barrachina](#), consejero de Presidencia y Fomento, informa sobre la entrada del AVE a la Región de Murcia.....3

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor [López Pagán](#), del G.P. Socialista.....9

El señor [Pedreño Cánovas](#), del G.P. Podemos..... 11

El señor [Sánchez López](#), del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía..... 13

El señor [Guillamón Álvarez](#), del G.P. Popular..... 15

El señor [Rivera Barrachina](#) contesta a los portavoces parlamentarios..... 19

En el turno final, intervienen:

El señor [Sánchez López](#)..... 24

El señor [López Pagán](#)..... 25

El señor [Pedreño Cánovas](#)..... 26

El señor [Guillamón Álvarez](#)..... 27

El señor [Rivera Barrachina](#) interviene en su turno final..... 28

Se levanta la sesión a las 11 horas y 30 minutos.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ (PRESIDENTE):

Buenos días, da comienzo la Comisión de Seguimiento de la Entrada del AVE a la Región de Murcia, con el punto del orden del día, en este caso asunto único: [sesión informativa en comisión del consejero de Presidencia y Fomento sobre la entrada del AVE a la Región de Murcia](#).

Aprovecho para darle las gracias y la bienvenida al consejero.

Señor consejero, tiene usted la palabra.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y FOMENTO):

Muy buenos días, señor presidente, señorías.

Comparezco ante esta comisión de seguimiento a la llegada de la alta velocidad ferroviaria a la región con el deseo de que mi intervención resulte útil e instructiva y contribuya a arrojar luz sobre una serie de cuestiones que con demasiada frecuencia aparecen distorsionadas, de forma interesada o por ignorancia, cuando se alude a ellas.

Inevitablemente, algunos pasajes de esta intervención volverán a referirse a cuestiones sobre las que ya incidí en mi comparecencia en Pleno del mes de octubre del pasado año, pero también es cierto que ha pasado tiempo y también hechos suficientes como para poder aportar nuevos argumentos, que vienen a confirmar que las obras necesarias para la llegada de la alta velocidad a la región se vienen ejecutando y que ese momento está cada vez más próximo.

«La Región de Murcia necesita dar impulso a su riqueza mediante las vías de comunicación». Esta frase, que se publicó en el diario La Paz de Murcia, cuando en 1859 el Gobierno de España convirtió el proyecto del ferrocarril Madrid-Cartagena en ley del Estado, sigue vigente en nuestros días, porque el transporte fue, es y será determinante para el pleno desarrollo de una región. Creo que aquí estamos todos de acuerdo.

Y cuando una región presenta carencias manifiestas en este campo, la atención a las mismas, la corrección de las disfunciones y, en definitiva, la modernización de esas infraestructuras deben tener carácter estratégico y erigirse en una prioridad para un Gobierno responsable, que mire por el crecimiento económico, para que ese crecimiento revierta en el nivel de vida y en el bienestar del conjunto de la ciudadanía.

No cabe duda de que en el caso de la llegada del tren de alta velocidad a la región, nos encontramos ante un hito en la renovación de nuestras infraestructuras ferroviarias, porque representa entrar de lleno en el siglo XXI, disponer de unas comunicaciones adecuadas al tiempo que vivimos, y además con proyección de futuro; poner a la región en un mapa del que de ningún modo podía ni debía quedar excluida, y remodelar y modernizar el conjunto de los servicios ferroviarios, también los convencionales, sobre los que no hemos dejado de trabajar hasta ahora.

La primera ciudad de la región a la que llegará la alta velocidad ferroviaria será, como es sabido, Murcia. Murcia es la séptima ciudad de España en población y la única, entre siete, a la que aún no ha llegado la alta velocidad, entre esas siete, mientras que sí lo ha hecho, por diversas razones, a otras diecinueve que se encuentran por debajo de esa clasificación poblacional.

Pero Murcia es solo la llave, porque luego serán Cartagena y Lorca, y de la mano de la alta velocidad volverá también la comunicación ferroviaria directa con Andalucía, ya que se suprimió la línea Alhendricos-Guadix durante los gobiernos socialistas de Felipe González, lo que nos ha llevado a circular desde entonces a través de Alcázar de San Juan, nada menos.

La alta velocidad es saludada allá donde llega como lo que es: una expectativa de progreso para la ciudad y para toda su área de influencia, una puerta que se abre a un futuro más prometedor, una fuente de riqueza y de nuevas posibilidades que brota por el

mero hecho de aproximar la región a visitantes e inversores.

Estamos, en consecuencia, ante una prioridad económica y social, una infraestructura irrenunciable para la Región de Murcia, porque es un proyecto que contribuye al progreso, al desarrollo económico y a la generación de empleo y de riqueza.

A mayor abundamiento, no podemos olvidar que el trazado de la alta velocidad en la Región de Murcia forma parte del Corredor Mediterráneo, que no es solo la actuación inversora más relevante desde el punto de vista social y económico que está llevando a cabo el Gobierno de España, cifrada en más de 17.000 millones de euros, sino que ha de erigirse en un motor de cambio de modelo productivo, al asumir una parte del tráfico de mercancías intercontinental que circula entre Asia y el centro y norte de Europa a través de los puertos del Mediterráneo.

Y es que estamos asistiendo, señorías, a la transformación de las infraestructuras ferroviarias más importante que ha experimentado la Región de Murcia en toda su historia, que nos va a dirigir, sin duda alguna, a un futuro más próspero y a unas condiciones mucho más favorables para facilitar las inversiones y el crecimiento económico.

La Región de Murcia se conectará en pocos meses a la red de alta velocidad, y este año 2018 se confirmará muy pronto como el año de las infraestructuras, como el año del progreso, como el año en el que la Región de Murcia dio un paso decisivo para el adecuado aprovechamiento de sus grandes potencialidades.

Pero quiero reiterar algo fundamental, la llegada a Murcia de la alta velocidad no es la meta, sino la llave, el punto de partida, la palanca sobre la que ha de pivotar la profunda transformación que está ya en marcha. Porque las magníficas prestaciones y ventajas que brinda la alta velocidad son para toda la región y su llegada a los tres municipios más poblados supondrá poner este servicio al alcance del millón y medio de habitantes de esta Comunidad Autónoma.

Por eso y para eso el Gobierno centra sus esfuerzos tanto en el inminente acceso de la alta velocidad a la ciudad de Murcia como en dar los pasos precisos, de acuerdo con el Gobierno de España, para su llegada a Cartagena, vital por el potencial económico y turístico de la ciudad y su comarca, como a Lorca, que a su importancia intrínseca une el hecho de ser la puerta de Andalucía, buscando que la llegada a las tres se produzca en el menor tiempo posible.

Y hay que decir a este respecto que los compromisos del Ministerio son firmes, como se ha podido constatar durante los meses transcurridos desde mi comparecencia del pasado mes de octubre.

Señorías, si hablamos del acceso del ferrocarril de alta velocidad a Murcia, se trabaja al tiempo en el soterramiento de las vías a su paso por la ciudad, que acabará con la separación que padecen los barrios construidos al sur del eje férreo, trazado hace más de 150 años; en el trazado alternativo, que permitirá que se mantenga el tráfico ferroviario actual mientras duran las obras, y en la permeabilidad y movilidad en la zona afectada, que hará posible que cuando llegue el momento de cortar el tráfico en el paso a nivel de Santiago el Mayor, imprescindible para su eliminación, se pueda seguir accediendo a uno y otro lado de las vías y que puedan hacerlo todos, incluidas las personas con movilidad reducida, que contarán con más facilidad desde luego y seguridad que cruzando las vías.

De este modo, no solo podemos fijar una fecha concreta para la alta velocidad, sino que resulta constatable que las obras del soterramiento están en marcha y se han construido más de 250 metros de la pantalla enterrada que forma parte del túnel ferroviario comprometido.

Y así, con todas las obras avanzando a buen ritmo, se aproxima la resolución de varias cuestiones que cambiarán por completo el panorama en el entorno ferroviario de la ciudad de Murcia, porque la séptima ciudad de España contará con un servicio de ferrocarril propio del siglo XXI y adecuado a su relevancia, porque la vieja aspiración

del soterramiento de las vías será un hecho; porque a resultas de todo ello, una aspiración más antigua aún, la supresión del paso a nivel de Santiago el Mayor será una realidad; porque la decimonónica y limitada estación de El Carmen dejará paso a unas modernas instalaciones y a unos servicios adecuados, y porque toda el área afectada hoy por las obras y sus inevitables incomodidades se regenerará y se revalorizará al desaparecer el único y verdadero muro, que ha estado construido durante siglo y medio, constituido por las vías colocadas a mediados del siglo XIX y por las instalaciones de la propia estación.

Vivimos, en consecuencia, un momento trascendente y no caben aplazamientos, porque lo que viene por estas vías es progreso, es crecimiento, es bienestar.

Quienes reclamaban hechos, los tienen. Hay proyectos, hay presupuesto y hay un plan de obras detallado para el soterramiento ferroviario y la llegada de la alta velocidad, y esto es gracias al compromiso del Gobierno al que represento, del Ministerio de Fomento, de ADIF y del Ayuntamiento de Murcia, y no solo para el tramo de Santiago el Mayor, puesto que ya están los proyectos redactados y actualmente en fase de supervisión para continuar con el soterramiento en Barriomar y hasta Nonduermas, hasta completar de forma íntegra lo establecido en 2006.

Todo se viene desarrollando haciendo un ejercicio de transparencia como nunca se ha hecho, poniendo a disposición de los ciudadanos todos los proyectos y todas las tramitaciones, dando cuenta ante este comité de participación social, en el que están presentes los grupos políticos con representación en el Ayuntamiento de Murcia, los colegios profesionales, el Consejo Social de la ciudad de Murcia, los empresarios, los sindicatos, las tres administraciones y también los vecinos.

En esa comisión se está ofreciendo toda suerte de explicaciones técnicas de un proyecto que es intrínsecamente complejo, pero que ha sido expuesto y explicado hasta la saciedad por aquellos que tienen la responsabilidad de desarrollarlo.

Para llegar a este punto es bueno recordar que en el inicio de la actual legislatura partíamos de un soterramiento de unos 530 metros entre Ronda Sur y Santiago el Mayor, y en estos dos años se le ha dado un giro importante a ese planteamiento, modificando de manera radical la planificación de obras previstas y pasando de cinco a dos fases, que no solo garantizan el soterramiento integral de 4 kilómetros, desde la Senda de los Garres hasta la salida de Barriomar y su prolongación a Nonduermas, sino que se reducen de manera muy considerable los plazos de ejecución de las obras.

La inversión global superará los 600 millones de euros, que serán financiados por ADIF, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Murcia, teniendo en cuenta los porcentajes de participación en la sociedad Murcia Alta Velocidad.

Vienen dándose los pasos y las actuaciones que son precisos para garantizar el tráfico de todo tipo de trenes, incluidos cercanías, que tanto nos preocupan a todos, mercancías de media y larga distancia, y también de alta velocidad, mientras se ejecutan las obras de excavación bajo las vías actuales.

Y hay que recalcar esto, porque se habla con frecuencia, unas veces con manifiesta ignorancia, en otros casos con desmedido afán de tergiversar o manipular, de la vía del AVE, cuando el trazado provisional es el que usarán todo tipo de trenes mientras duren las obras de soterramiento. Un trazado que resulta imprescindible para compatibilizar el soterramiento y tráfico ferroviario, y que sería preciso con el AVE o sin AVE; con estación en Murcia, en Los Dolores, en Beniel, en Orihuela o en Elche, sería absolutamente imprescindible.

Ya se han terminado los trabajos de desvío de los primeros colectores y de las acequias que liberan el espacio necesario para ejecutar esa vía provisional, destinada a garantizar el mantenimiento del tráfico ferroviario mientras duren las obras, por lo que en breve se procederá al tendido de vía y a las circulaciones en pruebas que resulten precisas para garantizar la seguridad de los viajeros y la formación de los conductores de los trenes.

Antes del próximo verano se licitarán las obras de soterramiento en la estación de El Carmen y de las vías en la zona de Barriomar, con lo que previsiblemente comenzarán las obras antes de que termine el año, según los tiempos marcados por el propio Ministerio de Fomento y ADIF. Unas obras que irán acompasadas con la ejecución de las de urbanización, de forma tal que, como les decía antes, habrá en superficie nuevos espacios de disfrute para nuestros vecinos, sin vías y sin peligro para las personas, y se producirá la lógica revalorización de toda la zona, tanto económica como en cuanto a calidad de vida. Un nuevo espacio, una nueva ciudad para sus vecinos.

Estamos haciendo todo lo posible para que los plazos se cumplan y para causar las mínimas molestias a los vecinos, adoptando las medidas de seguridad que permitan reducir los ruidos, llevando a cabo las actuaciones precisas para garantizar la movilidad y acelerando, en la medida de lo posible, los plazos de ejecución.

Todo ello será posible si se deja trabajar, si no se ponen trabas a cada paso, porque la mayor parte de las obras que se están ejecutando se corresponden con el soterramiento, que ha sido siempre la prioridad de los vecinos, y cuantas menos sean las dilaciones, menor será también el tiempo necesario para que el soterramiento sea una realidad y el tiempo durante el cual los vecinos sufran las —insisto, porque esto es bueno remarcarlo— inevitables molestias de toda obra, y más de una obra de la envergadura ante la que nos encontramos.

Los murcianos saben que el compromiso es firme y que los pasos que se están dando se pueden observar a simple vista. Ahí están las obras para verlos. Saben que somos receptivos a todas las reivindicaciones y que estamos cuidando muy especialmente las condiciones transitorias de accesibilidad y permeabilidad mientras duran los trabajos, y saben, porque se está acreditando con hechos, que se están haciendo excepcionales esfuerzos técnicos y económicos para minimizar las inconveniencias dentro de lo razonablemente posible.

Señorías, es preciso hacer también referencia a la llegada de la alta velocidad a Cartagena, como parte del Corredor Mediterráneo, ya que el motivo de esta comisión es la llegada del AVE a la región, y de la Red Transeuropea de Transportes, dando así un valor añadido a toda la ciudad y a la actividad que genera el puerto de Cartagena y complementando el desarrollo de la actividad económica de la comarca. Porque Cartagena pertenece a pleno derecho y desde el primer momento, aunque algunos lo sigan negando, al Corredor Mediterráneo, y el puerto de Cartagena es un puerto del corredor, un punto de intercambio modal marítimo-terrestre, y todo ello gracias a las intensas gestiones realizadas por este Gobierno, que han determinado que existan dos nodos en la Región de Murcia para ese corredor, Murcia y Cartagena.

Es conocido que se desestimó la opción de construir una nueva estación en Mandarache con el propósito de acortar los plazos para la conexión de la ciudad a la alta velocidad, para favorecer así la movilidad de los ciudadanos con el centro de la ciudad y para optimizar recursos.

Tras la reciente convocatoria de la comisión técnica de Cartagena Alta Velocidad el pasado mes de febrero, se constató que se están dando los pasos necesarios para materializar este hecho en el menor plazo posible, y así lo defendió este Gobierno regional en esa reunión en Madrid. En esa reunión se determinó igualmente que la sociedad Cartagena Alta Velocidad, integrada por las tres administraciones, la central, la autonómica y también la local, el Ayuntamiento de Cartagena, tomará una decisión en breve sobre la mejor opción para la integración del AVE en la ciudad, tras estudiar con detalle todas las opciones técnicas disponibles que se toman en consideración, analizando lo que necesita la ciudad, pero también que permita esa solución, la llegada de esta infraestructura lo antes posible.

En consecuencia, el estudio sobre el que se trabaja incluirá las actuaciones necesarias para la remodelación de la estación Víctor Beltrí, de modo que se adecue a los tráficlos de alta velocidad y a las exigencias del Corredor Mediterráneo, es decir, andenes de 400

metros para que quepan dobles composiciones, electrificación de vías, vías de apartado, zonas de descanso de maquinistas, control de seguridad, zona de consignas, etcétera.

En función de las conclusiones de ese estudio, la sociedad Cartagena Alta Velocidad elegirá la alternativa más adecuada para la integración del AVE en la ciudad, y a continuación se desarrollará la redacción y ejecución de los proyectos posteriores.

En consecuencia, la llegada del AVE a Cartagena sigue avanzando gracias al compromiso del Ministerio, acreditado personalmente por el ministro de Fomento, y del Gobierno regional para que esta estratégica infraestructura llegue a la ciudad en el menor plazo posible.

Ya se encuentra licitado el proyecto del baipás de Beniel, que está en fase de adjudicación y que permitirá desde su puesta en servicio que los trenes de mercancías se puedan dirigir a la frontera francesa sin necesidad de entrar en la ciudad de Murcia. Esta era una de las demandas históricas de Cartagena y su comarca, y ya es una importante realidad el avance que se ha conseguido en el mismo.

Como explicó el ministro de Fomento en su última visita, se construirán y electrificarán las vías, y se edificará una subestación eléctrica en Balsicas, un proyecto que salió a licitación el pasado viernes, según se anunció por el propio ADIF.

Además, para adelantar los plazos de la obra, comenzarán los trámites para la expropiación de los terrenos antes de que se apruebe el proyecto, como se está haciendo en el tramo de AVE entre Murcia y Almería, con el fin de acelerar al máximo la actuación.

Esa línea, la que volverá a conectarnos con Andalucía por Almería, permitirá que la alta velocidad se extienda hasta Lorca, la tercera ciudad más poblada de la Región de Murcia y la cabecera de una comarca de indiscutible interés económico, turístico y social.

Entre Murcia y la ciudad de Lorca ya están contruidos varios tramos de alta velocidad que corresponden al Corredor Mediterráneo; en concreto, ha finalizado la colocación de la plataforma ferroviaria para instalar la doble vía en los tramos Alhama-Totana y Totana-Lorca, en total unos 14,2 kilómetros.

Los proyectos de construcción desde Murcia a Lorca y su continuación hasta Almería ya se han contratado y están en fase de redacción. En concreto, el pasado mes de septiembre anunció el Ministerio de Fomento la contratación de seis tramos, desbloqueando la prolongación de la alta velocidad a Andalucía que llevaba años paralizada.

Los contratos para la redacción de los proyectos técnicos anunciados por el Ministerio de Fomento correspondían al trazado de los tramos Nonduermas-Sangonera y Sangonera-Lorca en la región, que se han adjudicado a la empresa pública INECO; y los tramos de Almería contratados son Lorca-Pulpí, Pulpí-Vera, Los Arejos-Níjar y Níjar-Almería.

El pasado mes de febrero el Boletín Oficial del Estado publicó el anuncio por el que el Ministerio de Fomento somete a información pública, a efectos de expropiaciones, el proyecto de construcción de la plataforma del AVE entre Lorca y Pulpí, que, como saben, constituye la mayor parte del trazado de la línea que une Lorca con Águilas, que también se verá sensiblemente mejorada. Otro paso más en la dirección que perseguimos, otro avance en este proyecto estratégico, consistente en llevar la alta velocidad ferroviaria hasta la tercera ciudad de la región y, al tiempo, en recuperar la conexión perdida con la región vecina 33 largos años después, pero cambiando la línea por una de altas prestaciones, que combina la alta velocidad con las cercanías del siglo XXI y con el tráfico de mercancías.

Es una nueva muestra de que los proyectos se traducen en presupuesto, en licitaciones y en obras, y de que la determinación y el compromiso de las tres Administraciones son absolutos.

Pero dije al principio y reitero ahora que en materia de ferrocarril no es la alta

velocidad la única cuestión que ocupa y preocupa a este Gobierno, y aunque no sea objeto de esta convocatoria, al menos de forma directa, no quiero dejar de observar que en esa gran transformación del transporte por vía férrea que se está operando se presta también especial atención al ferrocarril convencional, y muy especialmente a las cercanías, que resultarán beneficiadas por el conjunto de obras que se están llevando a cabo.

Así, en la mayor parte del recorrido de la línea Murcia-Lorca-Águilas se ha iniciado ya un proceso de duplicación de vía y electrificación con las inversiones asociadas al Corredor Mediterráneo, así como de reducción de radios, para cumplir las condiciones de la alta velocidad.

No cabe duda de que estas profundas mejoras beneficiarán también a los servicios de cercanías que discurren por la misma infraestructura, con una considerable reducción de los tiempos de viaje y una considerable mejora en cuanto a la comodidad en la circulación.

Gracias al sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS, que se implanta en todas las actuaciones del Corredor Mediterráneo, la duplicación de vía conlleva más que cuadruplicar la capacidad de la infraestructura, por lo que, aunque sea usada por trenes de mercancías, de alta velocidad y de cercanías simultáneamente, no existirán problemas de capacidad.

Además, en lo que se refiere al material rodante, una vez levantadas las restricciones presupuestarias a la renovación de trenes, provocadas por un Gobierno anterior durante la crisis (sí, un Gobierno socialista durante la crisis), Renfe ha vuelto sobre sus planes, empezando por los que circulan por la Región de Murcia.

En ese sentido, Renfe acaba de anunciar la licitación de un contrato de 1500 millones de euros para adquirir 150 unidades de trenes que sirvan para renovar los D596 que circulan por la Región de Murcia, así como los cercanías 446 y los 470, haciéndolo por trenes de última tecnología propulsados por gas natural o trenes híbridos.

Y es que, señorías, el compromiso del Gobierno regional es total con aquellas infraestructuras que impulsan el intercambio y el crecimiento económico, dinamizan el empleo, conectan territorios y mejoran la movilidad, y por tanto el bienestar de las personas.

Tenemos ante nosotros retos de gran alcance, por su repercusión económica y social, en materia de infraestructuras de transporte, y podemos decir con toda propiedad que este tren no lo podemos dejar pasar, si me permiten el símil, porque es mucho lo que hay en juego y porque servimos con ello al interés general.

Hasta ahora hemos trabajado mucho, se han removido grandes obstáculos, ahí están los datos, y hemos logrado asentar unos cimientos sólidos para culminar con éxito esta infraestructura tan estratégica para la Región de Murcia.

La llegada de la alta velocidad abre un nuevo horizonte para toda la región, al que, estoy seguro, sabremos sacar partido.

Habrá un antes y un después, porque los beneficios podrán ser percibidos desde el primer día, y habrá un antes y un después para todos esos vecinos, comerciantes, empresarios, que han expresado bien a las claras en Murcia, en Cartagena y en Lorca, su adhesión a este proyecto y sus deseos de que sea una realidad cuanto antes.

Y es así porque no se les oculta que esta infraestructura colocará a las ciudades y a toda la región en una situación mucho más ventajosa, y que nos conectará a un mundo de mejores oportunidades y mayor prosperidad para todos los ciudadanos de la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

Tiene la palabra, en el turno general, el señor López Pagán.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Buenos días, consejero. Buenos días, señorías.

Bienvenido a esta comisión. Cumple usted con su, yo entiendo, como mínimo obligación democrática de comparecer en esta Cámara. Se lo agradezco doblemente, sobre todo por la que consideramos una deslealtad al Parlamento autonómico por parte de otros miembros del Gobierno de la nación o personas señaladas, que se les ha llamado, simplemente, como usted ha dicho, para dar luz; simplemente dar luz a estos proyectos, no para establecer aquí un enjuiciamiento, sino dar luz a los proyectos, y buscan siempre excusas para no acudir a dar la cara a un Parlamento autonómico, tan respetable como cualquier otro, y en el bien entendido interés de conocer más detalles. Por ello, se lo agradecemos, dentro de lo que, entendemos, es su obligación democrática.

La historia de la llegada del AVE a la Región de Murcia, a todos los municipios pero inicialmente a Murcia, al municipio de Murcia, por ser una estación de paso, es la historia de un retraso, de un retraso permanente, la historia de promesas incumplidas, la historia de gobiernos del Partido Popular, y desde que gobierna el Partido Popular, en donde no se ha invertido ni un euro en la llegada del AVE a la Región de Murcia.

Todos somos responsables de la llegada del AVE a la Región de Murcia, unos más y otros menos. Durante los gobiernos socialistas se invirtieron millones de euros en la llegada de esta infraestructura importante, coincidimos, clave para nuestra región, para nuestros municipios, para Murcia, para Cartagena, para Lorca, y no se terminó, señor consejero, cierto es, pero se hicieron inversiones muy cuantiosas, para que hoy, efectivamente, siete años después de la llegada del Gobierno de Rajoy, tengamos que seguir esperando y tener dudas más que razonables sobre el bien hacer, en este caso el mal hacer, del Gobierno de Rajoy en esta materia.

Lo ha dicho usted incluso en un momento de su intervención, cuando hacía referencia a que había un soterramiento de 500 metros. Esa era la apuesta que existía, un soterramiento de 500 metros. Cuando había pactado en 2006 un protocolo con un Gobierno socialista, que es el único documento que ha asegurado, por real, el derecho de la ciudadanía del municipio de Murcia a que existiera un soterramiento integral de las vías del tren a su paso por el municipio; un soterramiento de 500 metros, otra más de esas historias parciales, de esos momentos ridículos de estaciones provisionales, de falta de voluntad política real y de inversiones que sacaran a la región de lo que sin duda es un castigo para todos nosotros, que probablemente tiene una responsabilidad compartida, que es el atraso de nuestro transporte ferroviario, tanto en materia de alta velocidad como en materia de cercanías, que todos sabemos que tenemos un transporte ferroviario del tercer mundo.

La voluntad, por supuesto, es apoyar el proyecto. ¡Quién puede dudar de esto! Hemos escuchado palabras como las que usted nos ha dicho hoy en muchas ocasiones, sobre la bondad de tener un proyecto, sobre la bondad de que llegue a Cartagena, que llegue a Lorca, el Corredor Mediterráneo. ¿Quién puede dudar de estas palabras? Nadie. La realidad es que solamente podemos dudar o podemos entender los hechos.

Los hechos son que desde hace algún tiempo ustedes han dado, debo reconocerlo, algunos pasos en favor de los hechos, pero, señor consejero, sigue habiendo problemas en la manera de llevar adelante los hechos.

En primer lugar, el Partido Socialista tiene una posición firme sobre esta cuestión: el soterramiento es prioritario e irrenunciable desde el punto cero hasta el punto final, tal y como se estableció en el protocolo de 2006, si bien es cierto que todos sabemos que el protocolo de 2006 tenía unas condiciones para hacer frente a su abono, para hacer frente

al pago de las obras, que es evidente que no se dan en este momento. Pero es una realidad también que si el Estado quiere cumplir con la Región de Murcia, la inversión se debe hacer igualmente, y en este caso está participada por tres Administraciones.

Planteábamos el inicio inmediato de las obras de soterramiento, la realidad física donde comenzara a verse que se hacía ese gran túnel, por decirlo de alguna manera, que se tiene que hacer para que esa obra sea una realidad; el mantenimiento de la permeabilidad de todos los pasos a nivel, causando el menor perjuicio a la ciudadanía, incluso reconsiderando la instalación de la catenaria hasta el último momento; conocer el proyecto definitivo de soterramiento integral, con la determinación de los plazos de ejecución y fechas de licitación, y en último lugar, pero no menos importante, seguramente lo primero, que se garantice de manera clara la financiación de todo el proyecto.

Esas condiciones, condiciones que debieron llegar mucho antes, serían las condiciones con las que entendemos que se puede jugar limpio, sobre todo con la desconfianza justificada que tiene la ciudadanía que se manifiesta cada día en las vías.

La justificación de su manifestación, la justificación de su desconfianza está en lo que le acabo de decir, consejero: demasiado tiempo sin cumplir, demasiado tiempo con vaivenes, demasiado tiempo sin voluntad real de ejecutar proyectos. Si se hubiera hecho antes, y será una obviedad lo que digo, no estaríamos en estas condiciones; la ciudadanía solo entiende que hay engaño, que hay retrasos y que finalmente no se llega a resolver, no se llega a dar una solución palpable de confianza a la llegada del AVE a la región.

Mire, yo he echado de menos hoy, insisto, que, como usted comparece aquí, se nos hubiera hecho llegar alguna documentación. Pediré en el turno final al presidente que se nos haga llegar, por ejemplo, esa documentación o esa información sobre la planificación de las obras y los presupuestos, porque es verdad que existe una comisión a nivel local, en donde están las distintas Administraciones representadas, también los grupos políticos del municipio de Murcia, pero no la Asamblea Regional, y esta comisión de seguimiento creemos que también requiere y merece tener esa información. No se trata de que no se dé en esa comisión de seguimiento a nivel local, pero entendemos que la comisión de la Asamblea Regional también podría tener algunos de los detalles que usted nos da hoy en una reflexión inicial que no da para conocer esos detalles, pero que nos interesaría poder valorar la información real de lo que está ocurriendo.

Respecto de la llegada del AVE a Cartagena y a Lorca, ¿señor consejero, está usted en condiciones de dar alguna fecha, aunque sea de manera aproximada, incluso haberlo mencionado cuando el propio ministro llegó aquí, a Cartagena, a esta ciudad, a decir que no había nada? Estamos hablando de la estación, bueno, en la estación estaba garantizado, por lo menos para nosotros, que sería la estación actual modificada, adaptada a la llegada del AVE, ¿pero qué ocurre con la construcción de la vía que tiene que llegar a Cartagena? ¿Dónde están esos proyectos? ¿Cómo se puede seguir manteniendo esto si no existe nada, ni presupuestariamente ni en los proyectos?

¿Y respecto de Lorca, cuál es la solución? Es verdad que hay algunos tramos licitados, pero no ha dicho usted nada sobre la integración de la llegada del AVE a Lorca, la integración en la ciudad. ¿Cuál es la solución?

Le pregunto concretamente sobre aquellas cuestiones que le he dicho hace un momento sobre la llegada del AVE al municipio de Murcia. ¿Cuántos proyectos son los que hay en marcha, señor consejero? Porque es realmente difícil hacer un seguimiento de esto. ¿Cuáles son los proyectos: el de 500 metros, el que se modifica? ¿Dónde está el proyecto de la estación? ¿Cuál es el siguiente, hasta Nonduermas?

¿Cuándo vamos a conocer el proyecto de soterramiento integral? ¿Cuándo va a conocer la ciudadanía el proyecto completo, para saber a qué atenerse todo el mundo acerca de lo técnico y de lo presupuestario del soterramiento integral?

¿Cuándo vamos a conocer y de qué manera se va a garantizar la financiación de la obra? ¿Cuál va a ser el modelo, si existe alguno, al margen de la existencia de una participación por tres Administraciones? ¿Cuándo y de qué manera se va a garantizar? Se ha hablado de un préstamo participativo. ¿Cuál es el sistema que se va a adoptar en esta materia?

Miren, en este tema, insisto, compartimos un objetivo, y es que la alta velocidad, que el transporte ferroviario, junto con las cercanías en la Región de Murcia, sea una realidad después de muchos años de castigo, muchos años. Pero igualmente le exijo, consejero, que sean capaces de ser transparentes, que den información a la ciudadanía, que no sigan generando desconfianza, porque lo que ocurre en las calles, las dilaciones, no son culpa de la ciudadanía, sino que son su responsabilidad exclusiva. Si la ciudadanía está en la calle es por años de engaños y dilaciones. Si el AVE no ha llegado a la Región de Murcia es porque Rajoy no ha querido invertir en la Región de Murcia, simplemente. No echen ustedes las culpas fuera, la ciudadanía hace lo que tiene que hacer, y por supuesto, la mayoría, de manera pacífica. Si hay alguno que no lo hace de esa manera debe ser reprendido en condiciones, pero la ciudadanía, la Plataforma Pro Soterramiento es una plataforma que tiene una historia de paz, una historia de reivindicación justa y una historia que no se puede empañar por cuestiones políticas. Quieren lo mismo que usted y que yo, que llegue el AVE soterrado y cuanto antes, y eso forma parte de la voluntad política, y esperemos que esa voluntad política se demuestre.

Insisto, consejero, si puede ser que nos conteste a estas preguntas, e incluso que se nos hiciera llegar esa información, transparencia e información y no más dilaciones.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ (PRESIDENTE):

Señor Pedreño, tiene la palabra.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias, señor consejero, por su intervención.

Efectivamente, creo que no vamos a repetirnos con respecto a lo que ya en su momento discutimos en pleno con su comparecencia en octubre, aunque sí que me gustaría empezar mi intervención reconociendo incluso uno de los fundamentos de su intervención, que es que efectivamente la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Murcia no se solamente ya la llegada a la ciudad de Murcia, sino que nos estamos jugando el futuro ferroviario del conjunto de la red de la Región de Murcia. Eso me parece que es importante remarcarlo, porque lo que se haga bien o lo que se haga mal, justamente en estos momentos con la entrada del AVE a Murcia, va a tener repercusiones futuras y va a tener repercusiones para el conjunto de la red ferroviaria de la región.

En ese sentido, cuanto más planifiquemos cómo va a ser todo este proceso y cuanto más certezas y certidumbres generemos, más sólidos serán los fundamentos sobre los cuales se va a edificar el futuro ferroviario de la Región de Murcia. Se trata, en ese sentido, de resolver incertidumbres, de saber exactamente qué se está planificando, y en esa línea van las preguntas que quisiera plantearle, Preguntas muy concretas y algunas menos concretas.

Entre las concretas, me gustaría preguntarle por la declaración de impacto ambiental del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia. Esa declaración de impacto ambiental, uno mira en la web del Ministerio y ve que efectivamente es una declaración de impacto ambiental caducada, caducada a fecha de 8 de julio de 2014. ¿A su Consejería le consta esto? ¿Cómo se justifica, por tanto, la adjudicación a Aldesa en 2015, con la DIA, con la declaración de impacto ambiental, caducada? ¿Han preguntado por esto? ¿Qué información les ha dado ADIF o el

Ministerio para empezar la obra con una declaración de impacto ambiental caducada? ¿Qué implicaciones tiene esto? Por lo que parece, el Ayuntamiento de Murcia presentó en su momento un recurso contencioso-administrativo. ¿La Consejería qué ha hecho al respecto?

Una segunda cuestión, también controvertida estos días para el vecindario de los barrios del sur de Murcia, y que merece la pena, por tanto, que tratemos de dilucidar certezas, es la cuestión de la pasarela.

La supresión del paso a nivel de Santiago el Mayor aparece ya en un estudio de 2012, un estudio de supresión de paso a nivel en la ciudad de Murcia del año 2012. Siendo así entonces, ¿cómo se metió una pasarela prevista en 2012 en un modificado complementario? ¿Desde el punto de vista de la Ley de Contratos, esto es legal, dado que es una circunstancia sobrevenida? ¿La pasarela no debería haberse licitado aparte?

Y ahondando en esta cuestión de la pasarela y de la controversia que ha generado, y dado que es competencia, este paso a nivel es competencia, el paso a nivel de Santiago el Mayor es competencia de la Comunidad Autónoma, también quisiera preguntarle por la famosa acequia que parece que no se ha tenido en cuenta en el proyecto de pasarela. ¿Le consta esto? ¿Qué supervisión están ustedes llevando a cabo?

Yendo a cuestiones, digamos, no tan inmediatas ni de corto plazo y más de futuro, del futuro ferroviario, quisiera preguntarle por el cuello ferroviario de Murcia y Alcantarilla y el corredor que ha de atravesarlo.

En 2015, el Gobierno regional recibió una subvención comunitaria de 970.450 euros de fondos de cohesión de la Unión Europea para eliminar el cuello de botella ferroviario de Murcia y facilitar así el paso del Corredor Mediterráneo.

Efectivamente, la red transeuropea a la que se unirá el Corredor Mediterráneo requiere disponer de la doble plataforma mercancías/viajeros con ancho internacional desde Algeciras a Perpignan para el 2025; sin embargo, el proyecto, tal y como lo conocemos, contempla doble vía internacional hasta Callosa, y desde ahí hasta Murcia una única vía de ancho mixto de 2,5 kilómetros en superficie, que será compartida por pasajeros y mercancías, y que tanta polémica ha generado en el vecindario de la ciudad de Murcia. Y esto permanecerá así al menos hasta 2024, y después, pues ya veremos.

Y en el 'ya veremos' la pregunta, ¿veremos algún día un corredor ferroviario de dos vías de ancho internacional y una vía de ancho convencional, o nos vamos a conformar con dos vías, presuntamente a partir de 2024, una de ancho internacional y otra de ancho mixto, con la de problemas que da este ancho, como hemos visto en Castellón?

En definitiva, ¿cómo van a solucionar este cuello de botella entre Murcia y Alcantarilla para el Corredor Mediterráneo?

En cuanto a las cercanías, también una pregunta, digamos muy concreta, pero mirando de cara a esa planificación del futuro ferroviario. Parece que ADIF, su compromiso es que para mantener la red de cercanías se apuesta por trenes regionales entre Murcia y Valencia, con el modelo 121 de Avant. ¿Nos podría decir si con estos trenes, si con esta previsión que se está haciendo, se van a conservar las actuales frecuencias de los trenes de cercanías? ¿Se van a conservar las actuales paradas de los trenes de cercanías? ¿Se van a conservar precios asequibles para la ciudadanía, como hay ahora en los trenes de cercanías, aun siendo los más caros de España, o se van a encarecer?

Finalmente, en cuanto al AVE a la ciudad de Cartagena, al que usted también ha hecho referencia, pero no le he escuchado dos cuestiones que me gustaría también ponerle encima de la mesa, porque cuando hablamos de alta velocidad hablamos de vías, y lo importante son las vías. ¿Qué planificación hay con las vías? ¿Qué vías se prevén para Cartagena? ¿Va a haber tres vías, dos de ancho internacional y una de ancho convencional? ¿Qué se está previendo para esto? Recordemos que las mercancías de graneles que salen de Cartagena van a requerir de una vía convencional, porque van hacia Madrid, no van hacia el Corredor Mediterráneo.

Finalmente, y a propósito de una controversia que ha salido estos días en la prensa, sobre la integración urbana del AVE a la llegada a Cartagena, ¿qué se está previendo también ahí? ¿Va a haber soterramiento o qué se está planificando también al respecto?

Y nada más, muchas gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Pedreño.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Ciudadanos, don Miguel Sánchez.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ:

Buenos días, señor presidente.

Señor consejero, le hemos oído atentamente y sus palabras nos suenan, son las mismas que venimos oyendo en los últimos años, más de veinte. Promesas vacías, compromisos y compromisos. Ustedes siguen prometiendo, pero la realidad es distinta.

Ha hablado usted, en concreto una frase, que me la he apuntado, del Diario La Paz, en 1859. Bueno, pues vamos a hablar de frases, vamos a hacer memoria nosotros también.

El 18 de marzo del 98, La Opinión de Murcia publica que la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento están dispuestos a poner 8000 millones de pesetas para el soterramiento del AVE. Hablaban de la Plataforma Pro Soterramiento, creada ya en el 91, y el concejal del Ayuntamiento de Murcia, el señor Ginés Navarro, se mostró convencido de que el proyecto se ejecutaría en un plazo de cinco años.

El 15 de septiembre de 2002, La Verdad publica las declaraciones del consejero de Obras Públicas, en las que se afirmaba que se iban a soterrar 2,8 kilómetros en la ciudad de Murcia y que el AVE llegaría a Cartagena por Carrascosy.

El señor Guillamón, aquí presente, el 27 de febrero de 2013, tras las comparecencia del consejero de Obras Públicas, Antonio Sevilla, dijo literalmente: «El Partido Popular va a traer el AVE en 2014, por su esfuerzo y por todo lo que se ha hecho tras este momento. Lo que ofrecemos desde el Partido Popular es lo mejor posible: estación de carácter provisional en Los Dolores y el compromiso de empezar ya las obras de acceso del AVE a la ciudad, y esperar la oportunidad, y no desaprovecharla, de acometer el soterramiento, la estación y vías con toda diligencia en 2014». Dice: «Mire, le voy a decir claramente que exijan ustedes, toda la oposición, exijamos todos juntos, efectivamente, que en 2014 tengamos AVE, y que además nos comprometamos a hacerlo soterrado como medida prioritaria». Bueno, también dijo el señor Guillamón: «Tenemos mucho AVE por España, pero en Murcia estamos regular. Vamos a arreglarlo, y el Partido Popular es quien lo va a arreglar».

El señor Valcárcel dijo el 13 de febrero de 2013, literalmente: «Yo le digo, porque es lo que quieren los murcianos y porque este Gobierno escucha lo que quiere la mayoría de los murcianos, que el AVE ha de llegar en 2014. (...) Yo sigo manteniendo —dice— la misma actitud de que hay que soterrar las vías, de que hay que impedir además que se separen barrios de la ciudad, (...), si no, no hubiera partido de este Gobierno la idea de establecer, no la estación en El Carmen, como se intentaba hacer ahora para que llegara el AVE en 2014, separando, rompiendo precisamente una ciudad en dos partes. (...) Pero no nos engañemos, aquí precisamente la idea es: adelantemos la estación, no llevárnosla a El Carmen, y hagamos después el soterramiento para no molestar a los vecinos, para no cortar el paso desde la ciudad a los barrios de Santiago el Mayor, Progreso, etcétera, y de los barrios hacia la ciudad».

El 13 de marzo de 2015 —voy terminando—, la señora Ana Pastor, ministra, se tomó la licencia de asegurar que el AVE llegaría este año en 2015 a Murcia.

Y por último, las famosas declaraciones en 2015 del señor Bernabé sobre las uvas, que no admiten mayor comentario.

Pues bien, estamos en 2018 y el AVE no ha llegado a Murcia, y la llegada a Cartagena, pues bueno, veremos a ver qué pasa, o a Lorca.

Ya le advertí en sede parlamentaria —esto ya lo hemos hablado, usted compareció en sede parlamentaria no hace mucho— de que no cometiera el error de aventurar fechas para la llegada del AVE. Bueno, no se lancen a la piscina y aventuren fechas; o si aventuran fechas, tengan claro que las van a cumplir y no vuelvan a hacer el ridículo nuevamente.

Los reiterados incumplimientos, de los que les hemos dado algún apunte, hacen que se carezca de credibilidad, y obviamente los vecinos ya no se fían, y es lógico, y no se fían, pues ustedes les han prometido el soterramiento durante 20 años, más de 20 años, y ahora ven cómo un muro va a separar sus barrios, convirtiéndose en barrios aislados. Van ustedes a dividir la ciudad, pese a que han tenido más de veinte años para prever soluciones alternativas.

Miren ustedes, nosotros les hablamos de Beniel provisionalmente, que era una buena iniciativa que Ciudadanos abanderó en su momento, una propuesta que de haberse llevado a cabo habría terminado con las reivindicaciones vecinales, que tanto dolor y crispación están causando en la ciudad de Murcia.

Usted, señor consejero, está aseverando que están ejecutando las obras de forma simultánea; de forma simultánea las obras de la llegada del AVE provisional con las obras de soterramiento, que están simultaneándolas. La Plataforma Pro Soterramiento, por ejemplo, considera que no son compatibles, y yo le pregunto, ¿es compatible la realización simultánea de las obras? Me gustaría saberlo. ¿Se pueden generar problemas o menoscabar la seguridad de los usuarios del AVE y de los vecinos?

Otro tema de seguridad que nos preocupa es el de la pasarela, que ya se ha comentado aquí, para los peatones, único vestigio de la permeabilidad en la zona. Los técnicos se olvidaron, porque así hay que decirlo, de la existencia de la acequia que está situada junto a las zapatas de la pasarela. Sabemos que hay un informe técnico posterior que avala la seguridad de la obra, pero no deja de preocuparnos. Compartimos la preocupación de los vecinos y le pregunto, ¿existe realmente seguridad con la acequia al lado de las zapatas?

Bueno, también ya aprovecho y quiero preguntarle por las obras del colector, sobre lo que se publicó hace ya tiempo de que el colector cerraba la orilla de la vía durante ocho meses, con los importantes problemas de tráfico que ello generaba, cómo se encuentra esta situación, cómo se encuentran estas obras.

Y hablando de tráfico, hay un estudio de la Universidad de Murcia que establece que el desplazamiento en Murcia se ralentizará un 20 %. ¿Han cuantificado, han valorado ustedes la afectación al tráfico de la ciudad de Murcia? ¿No hubiera sido más sensato, como dijeron ustedes en su momento, como dijo el señor Guillamón, como dijo el señor Valcárcel, ejecutar una estación en Los Dolores, una estación provisional o incluso hasta definitiva, me atrevería a aseverar? Dígame usted, ¿qué opina de esta estación de Los Dolores, de la que el que era presidente en su momento, el señor Valcárcel, y el señor Guillamón, hablaban que era la solución?

Le reitero que lo que pasa con las infraestructuras ferroviarias y con otras en la región es inadmisibile, y le pregunto por la variante de Camarillas. Desde Ciudadanos exigimos la puesta en funcionamiento cuanto antes de la variante de Camarillas. Es una cuestión que ya se le ha preguntado varias veces y nos gustaría saber cómo está el tema.

Otro tema es el de los trenes de mercancías. En Ciudadanos estamos convencidos de que los trenes de mercancías no deben cruzar ni en superficie ni soterrados por el centro de la ciudad. Creemos necesaria una red ferroviaria de mercancías que rodee la ciudad. Apostamos por la circunvalación ferroviaria por El Reguerón, para evitar los posibles riesgos y las molestias que pudieran ocasionar la circulación de dichos trenes por unas

zonas con tanta densidad de población.

¿Qué va a pasar —no quiero entrar en esto mucho, porque ya lo han dicho compañeros que me han precedido— con las cercanías: frecuencias, paradas, precios?

La vertebración territorial. El AVE es una infraestructura que vertebra territorial y socialmente, por lo que el hecho de que llegue a Cartagena y a Lorca, es decir, que vertebre la región, se ha convertido en una prioridad. ¿Qué nos tiene que decir de eso, cómo está la llegada del AVE a Cartagena y a Lorca? ¿Qué previsiones tiene el Gobierno regional de la llegada, reitero, del AVE a Cartagena y a Lorca? ¿En qué estado se encuentran estos proyectos? ¿Se van a encontrar los ciudadanos del resto de la región con las mismas propuestas incumplidas de siempre?

Miren ustedes, esto no se trata de hacerse una foto, no se trata de intentar inaugurar una cosa rápidamente, deprisa y corriendo, para una foto electoral, como en su día —ha llegado a mis oídos eso— han hecho ustedes inauguraciones con cuestiones de cartón piedra para hacerse la foto, y quitarla al día siguiente, cuando no había absolutamente nada. Miren, esperemos que no sea esto lo que ustedes proponen.

Le vamos a pedir, para ir terminando, que se aporte, efectivamente, a la comisión los proyectos y los presupuestos.

También le pregunto por el ancho de las vías, en este caso lo tenía, pero hago más, por no excederme, las preguntas y las consideraciones del compañero de Podemos.

Y, en definitiva, son muchas preguntas, son muchas cuestiones, son muchas consideraciones. Los vecinos y los políticos que los representamos tenemos serias dudas, y para eso está esta comisión, y por eso nos gustaría que usted nos alumbrara, y por encima de todo nos gustaría que hubiera el rigor que hasta ahora no se ha mantenido en esta cuestión.

Muchas gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Sánchez.

A continuación, tiene la palabra don Juan Guillamón por parte del Partido Popular.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Gracias, señor presidente.

Bueno, yo creo que estamos acertando en el sentido, en el sesgo que está tomando esta comisión. ¿Por qué? Porque en realidad estamos hablando de la importancia que tiene la llegada del AVE a Murcia, como parte importante de un sistema de estructuración del territorio, que no es otro que el Corredor Mediterráneo.

Esto quiere decir que ese es el problema, esa es la cuestión, porque la otra cuestión que probablemente quedaba latente, por lo menos en mí, antes de entrar, sería si se está haciendo el soterramiento o no se está haciendo el soterramiento.

Yo creo que por las intervenciones de todos los portavoces de los grupos se da por supuesto que efectivamente se está haciendo el soterramiento, porque era una cuestión previa prioritaria para la llegada del AVE.

Dicho esto, lo que sí podríamos pedir es lo mismo que ha pedido el portavoz de Podemos. Es decir, ¿se está planificando con certezas y qué es lo que se está haciendo?

Yo creo que el consejero está en condiciones óptimas de explicar qué es lo que se está haciendo y qué se hace, además, con certezas.

Debo hacer una precisión yo, por un lado, es decir, está clarísimo que toda obra civil influye directamente en el territorio de una manera importante durante la ejecución de las misma. Es decir, a nadie se le puede escapar que durante los cuatro o cinco años que va a durar toda la operación del AVE en Murcia, Cartagena y luego Lorca y Almería, en esos años desde luego va a haber muchísimos inconvenientes, muchísimas

incomodidades, y sobre todo en cercanía, porque estamos hablando de cuestiones que se deben solucionar. Estamos hablando de tipos de tráfico, estamos hablando de transporte de mercancías, estamos hablando de transporte de viajeros, larga distancia, cercanías, etcétera, y no solo eso, sino que además estamos hablando de distintos anchos de vía, el ancho internacional y el ancho español.

Todo esto a nadie se le escapa que tiene una dificultad tremenda, pero nosotros, como somos políticos, lo que sí deberemos hacer es tener la seguridad de que los distintos directivos técnicos que participan en proyectos y obras encuentren las soluciones menos pesadas, durante la ejecución de las obras, y más óptimas, una vez que las obras se han terminado.

Yo creo que el Partido Popular estaría fatal si creyera por sí mismo que nos ha faltado credibilidad. Esto es una cuestión, es un estigma que nos ha caído a todos: que no tiene credibilidad, y entonces esta es la excusa por la cual los distintos partidos de la oposición presentan sus dudas. Pero creo que hay una cuestión que es absolutamente clara, que es objetiva y que es palpable, y que se está demostrando con el paso del tiempo que se está llevando a cabo. Fue la visita del ministro, que hizo en octubre, De la Serna, en la que dijo qué es lo que se iba a hacer: pasó de cinco fases a dos fases; contrató curiosamente los proyectos, y yo en eso ya no me meto, en cómo puede hacerse un proyecto complementario sobre una obra, etcétera, y tal, todo eso que también suscita las dudas del portavoz de Podemos, pero comprenderán, en estos momentos, con la lupa que tenemos, es decir, no cumplir la normativa de la Ley de Contratos del Estado sería tremendo, ¿no?, con lo cual, yo creo que todo eso está bien resuelto.

Se dijo que se iba a empezar en octubre y se empezó. Se dijo que se iba a empezar por el barrio de El Carmen, bajando a la cota 8, y se ha empezado. Se dijo que las obras iban a ir a un ritmo importante, y han ido, porque ahora mismo hay más de 200 metros de trinchera. Esto debería hacernos reflexionar a todos, ¿verdad? Es decir, después de hacer una trinchera, no la vamos a dejar ahí en medio por ningún motivo, sobre todo cuando está justificado y está certificado el dinero que hay. Se dijo que, además, en el primer trimestre, o antes, perdón, antes de verano se iban a licitar los proyectos correspondientes a El Carmen, Barriomar, hasta Nonduermas, y hasta ahora se está cumpliendo todo. Yo comprendo que pueda haber cierta decepción porque los representantes de ADIF no hayan venido aquí, pero yo pondría que como medida alternativa todos nosotros consultáramos con nuestros representantes de nuestros respectivos partidos políticos en el Ayuntamiento de Murcia, que nos pueden contar exactamente cómo va, con qué claridad y cómo van los ritmos de trabajo, porque simplemente solo haría falta, en realidad, darse una vuelta por las vías y ver cuál es el estado de las obras.

Y luego, además, el hecho de haber pasado..., tengo que hacer que parezca un poco extraño, pero yo creo que los señores de la plataforma saben perfectamente cuál es mi punto de vista con respecto a su actuación, efectivamente, gracias a la plataforma, hemos pasado de un periodo de inestabilidad y que se concretó en último extremo en 500 metros de soterramiento, se ha pasado a 1100, a algo más de 1000 metros soterrados, lo cual eso es importante.

Bien. Luego, tengo que hacer una pequeña referencia a esto de las obras civiles, porque, claro, echarle —pongan las comillas ustedes, oportunas— el muerto al Partido Popular de toda esta situación, pues yo creo que, por lo menos, no es exacto. Aquí participamos todos.

El señor Sánchez me llama la atención por una propuesta mía. Bueno, yo soy muy disciplinado y tengo que defender lo que haya que defender, y defendiendo todo dentro de un punto de vista objetivo, y luego además tengo una pequeña preparación técnica que me hace examinar las cosas con especial precisión, pero me puedo equivocar. Si yo defendí lo de Los Dolores y hablé de que el AVE iba a llegar en el 2014, era porque en ese momento, con las circunstancias que había, parecía que era una solución. Ahora

discrepo absoluto de lo de Dolores, y si tengo que pedir disculpas por haber defendido Dolores, pido las disculpas, lo mismo que debieran pedir las todos ustedes por haber defendido ahora, todavía, lo de Beniel. Eso está muy mal.

Pero, claro, cuando a mí me dicen que yo no cumplo una promesa que hice, de llegar el AVE en el 2014, yo creo que el señor Sánchez se ha quedado corto, cortito, bastante corto te has quedado, porque, señor presidente de la comisión, en el año 2002 yo traje al catedrático de Transportes de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, que estaba absolutamente acreditado, y habló sobre el futuro ferroviario de la región —estamos hablando del año 2002—, y en el Moneo, entre otras cosas, dijo que veía muy difícil que el AVE llegara a Murcia antes del año 2012. El consejero en aquel entonces, yo era funcionario, y el consejero de turno me llamó la atención por haber traído a un señor que ponía en duda que el AVE hubiese llegado en el año 2012. Luego, las circunstancias saben ustedes que son muy traidoras, y no solo el 2012, sino el 2014, que yo prometí de una manera ligera, podríamos decir, las uvas y todo. Pero lo que sí está claro es que ahora las certezas que pide el Grupo Podemos yo creo que se pueden considerar así, certezas, y en cuatro años vamos a tener totalmente resuelto, cuatro o cinco años, pero sin dar fechas, podemos tener el problema del paso del AVE en Murcia total, hasta Nonduermas. Ese sería más o menos el plan.

Luego, también tengo que decir que a nadie, cuidado, a nadie se le podría ocurrir, a ningún ingeniero que fuera el director de una obra, en la cual siempre hay un proyecto adyacente, que se llama proyecto de seguridad y salud, a ninguno se le podría ocurrir admitir que en una obra en donde se practica una trinchera de profundidad de ocho metros y con un ancho considerable, esta obra no estuviera protegida debidamente con las vallas correspondientes. Estamos hablando ahora de esas vallas convertidas en metáfora como muro de la ciudad, es curioso que tanto el Partido Socialista como Podemos no han hecho referencia esta vez al muro que divide la ciudad y que lo haya tenido que hacer Ciudadanos. El muro que separa la ciudad no es muro que separa la ciudad, sino que son dos vallas que son protectoras para las obras que se están haciendo allí.

Bueno, pues como digo, creo que todos, y mi grupo también se pone en consideración, creo que estamos hablando del AVE como una pieza importante en la estructuración territorial que va a ocasionar el Corredor Mediterráneo.

Yo creo que, lo ha apuntado el consejero, pero como ha sido preguntado otra vez, ha hablado no solo de lo que supone la llegada del AVE a la capital, a Murcia, sino a Cartagena y Lorca. Ha explicado exactamente los tiempos que hay en cuanto a las contrataciones de los proyectos, y me parece que ha dicho un par de ellos en la Región de Murcia hasta Lorca, y luego, me parece que son cuatro o cinco también a partir de Lorca, en la región andaluza, por Almería.

Ha contado también cuál es el plan para Cartagena. Al final la estación va a ser la actual. Y luego el estudio informativo creo que ha salido ya, el estudio de impacto ambiental. Y lo que sí parece que va a hacer es construir una vía, que se va a corregir, no hablo de plazos, si acaso de plazos, se lo recomiendo, pero que se comprometa el consejero, pero se va a rectificar el trazado, se va a electrificar y se va a hacer ahí un tráfico mixto. ¿Pero quién puede decir que es mejor hacer una vía donde se compatibilice cercanías, larga distancia y mercancías, que eso es mejor que hacer doble vía? A nadie se le puede ocurrir, pero en una situación de recursos escasos habrá que empezar por algún sitio.

Y luego debo también decir que las circunstancias de tecnología que hay, la que se soporta en los trenes de alta velocidad en cuanto al control de tráfico, es muy potente, no es la que podía haber hace unos quince años, es absolutamente diferente, hemos llegado muy alto.

Quiero decir, Cartagena también es muy importante y en un plazo corto probablemente lo tengamos solucionado, porque no podemos hablar solo del AVE, del

soterramiento en Murcia, del muro. No, aquí estamos hablando, y eso se lo tengo que agradecer a todos los grupos, estamos hablando del papel importante, estratégico que tiene la llegada del AVE a Murcia.

También tengo que decir con respecto al tema del protocolo, que hay una cosa que falla fundamentalmente, que son los cuartos. Es decir, en el protocolo saben ustedes que en el año 2006 estábamos todavía en la burbuja aquella urbanística, y entonces la liberación de unos terrenos iban a procurar una plusvalía importante de dinero que se iba a incorporar en el soterramiento, en la depresión de las vías. Eso no ha podido ser, pero yo creo que hay que tomar en consideración en este momento actual que esa falta, digamos, de financiación la ha resuelto o la va a resolver o la está resolviendo el Ministerio con la participación de las tres Administraciones públicas, en el sentido de que ya hay previsto plurianualmente 600 millones de euros para resolver esto.

Esto en cuanto al protocolo. ¿Pero el protocolo por qué se viene abajo, por qué se viene abajo desde el año 2006? No se olviden ustedes que se viene abajo por la crisis, la famosa crisis que todavía nos sigue afectando. Entonces, esa crisis hace tomar al Gobierno una serie de medidas; una de las medidas recuerdan ustedes, yo se la digo, fue paralizar la variante de Chinchilla. Esa fue una de las grandes decisiones, porque, claro, si no hay dinero para todos, hay que cortar por algún lado. Nos tocó una vez más a nosotros.

Bien. Pero es que luego, en el año 2010, a la vista de la crisis y de la falta de dinero que había para inversión, viene aquí el señor Víctor Morlán, que por si no lo recuerdan era el secretario de Estado para las Infraestructuras, y nos viene a decir: oye, mira, sí, hay un protocolo, que hay que soterrar, pero no tenemos dinero, vamos a ponerlo en superficie. Y se le dice que no. El Partido Socialista, ¡eh!, señor Tovar, usted estaba en aquel entonces.

Pero luego viene y llega el Partido Popular y también metemos el pie en el mismo charco, y llega el señor Catalá, hoy ministro de otro ramo, y dice: oye, sí, vamos a hacerlo, pero si queréis os lo hago en superficie. Y se le dice que no. Y hay manifestaciones durante estos años, por parte de todos los partidos políticos, exigiendo el soterramiento de la vía, y sobre todo con una actitud muy decidida y con gran éxito mediático, por cierto, que es la Plataforma del Soterramiento, que nos ha llevado a la situación actual. Pero ahora no hay que poner pega.

Las precisiones técnicas que pide Podemos son precisiones que con toda seguridad han de ser expuestas sobre la mesa a la hora de desarrollar proyectos y obras. Es decir, no podemos ahora decir que esto va a ser un desastre porque en San Isidro durante un tiempo hay que hacer un transbordo. Pues sí, pero qué de otra manera, porque, claro, si nosotros vamos a ir con ancho internacional hasta Albatera y luego hay que llegar las cercanías, y no hay vía entre Albatera y Alicante, porque la vía va a Elche, pues de alguna manera habrá que improvisar. Con el tiempo se tendrá que resolver. Es más, yo les digo a ustedes que si hubiera, Dios no lo quiera, cambio de Gobierno en el próximo año, que tomen en consideración esto y lo resuelvan con la misma intensidad con que ustedes ahora critican y critican el asunto.

Hay una cosa que también tengo que decir, lo del tema de la pasarela. Es decir, a mí me ha parecido que entre las muchas cuestiones que ha habido siempre, la catenaria, Beniel...

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ (PRESIDENTE):

Vaya concluyendo, señor Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

¿Cómo voy de tiempo?

¿Diez minutos? (...) ¡Ah, que voy en quince!

Le he dicho a mi compañera, perdone el señor presidente, le he dicho: dame un codazo cuando lleve diez minutos. Y no me ha dado el codazo. Pido disculpas.

Entonces, lo que voy a hacer es que el tema de la pasarela lo voy a obviar, porque no creo que sea de suma importancia, porque es de muchísima más importancia lo que aquí se ha hablado por parte de todos los partidos, preocupados por una infraestructura que, como digo, va a estructurar el territorio y va a beneficiar grandemente a Murcia.

Muchas gracias.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Guillamón.

Tiene nuevamente, para el segundo turno, la palabra el señor consejero.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y FOMENTO):

Gracias, señor presidente.

Yo, escuchadas muy atentamente las intervenciones, tengo que decirles que yo creo que ha llegado un momento en el que hay que darle un vuelco a esto, un giro copernicano, y salir de ese día de la marmota en el que están ustedes sumidos, porque continuamente hablan de lo que fue. De hecho, prácticamente todas las intervenciones, a excepción de la del Partido Popular, el 90 % del tiempo se ha dedicado a hablar de lo que se hizo o de lo que no se hizo. La situación actual es otra bien distinta y creo que de una vez por todas hay que reconocerla, situarse en la situación real, valga la redundancia, y a partir de ahí hacer la correspondiente oposición y el seguimiento de los proyectos.

El señor López ha dicho al principio de su intervención que efectivamente se habían dado pasos; dice que algunos pasos. Pues no señor, se han dado muchos pasos, porque la situación actual de las obras de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia, a la Región de Murcia, y del soterramiento del AVE, la situación es muy distinta, muy, muy distinta a la de hace dos años. Eso convendría recordarlo ya, porque es que si no perdemos todos el tiempo recordando el *in illo tempore* aquel, y nos hace perder, desde luego, la perspectiva.

Lo que se hizo o se dejó de hacer, bien o mal, se hizo o se dejó de hacer, pero estamos ahora en el presente, y las circunstancias, vuelvo a insistir, son muy distintas, muy distintas a las que ustedes refieren.

Tengamos en cuenta algo muy importante, porque esto conviene precisarlo, y es que el planteamiento de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Murcia se está haciendo clarísimamente, y ahí se ve en las obras, con la premisa ineludible de que se van a soterrar las vías. Ese planteamiento es el que ha determinado que las obras y los proyectos sean de una manera y no sean de otra.

Si el objetivo único fuera la llegada del AVE a la ciudad, como se ha repetido en numerosas ocasiones, pues no se hubiera hecho todo lo que se está haciendo actualmente, no estaría la empresa que está trabajando ahora, con un contrato, con el objeto que tiene, y no se estarían realizando determinadas obras que actualmente se están efectuando en la ciudad de Murcia, porque se hubiera ido directamente a un tercer carril y no a ejecutar una vía paralela como actualmente se está desarrollando.

Desde el primer momento se ha planteado por el Gobierno regional que el AVE tenía que llegar soterrado a la ciudad de Murcia, y en esa línea se ha estado trabajando.

Tienen que entender, y lo he dicho antes, y parece que es que esto es predicar en el desierto, que si la vía por la que actualmente discurre el tráfico ferroviario se va a soterrar, hay que provocar o producir un desplazamiento de ese tráfico por otra vía, si no queremos evitar, mientras que se soterra, que el tráfico ferroviario en la ciudad de

Murcia, y yo diría, incluso en la Región de Murcia, se vea interrumpido durante no sabemos cuánto tiempo.

Se optó por esta vía, la construcción de una vía provisional, para que permitiera que todo el tráfico ferroviario, que le recuerdo que está cerca de los cien trenes diarios por la ciudad de Murcia, pudiera mantenerse.

Esta vía es provisional y va a estar en funcionamiento única y exclusivamente el tiempo que duren las obras del soterramiento. Una vía, además, que se está ejecutando, también se han planteado dudas al respecto, cuidando todas las medidas de seguridad. Con esto no se está jugando ni se puede jugar, no está jugando el Gobierno regional, no está jugando el Ayuntamiento y, como es natural, tampoco están jugando ADIF y el Ministerio de Fomento.

Lo ha comentado el diputado del Partido Popular, el señor Guillamón, este es un proyecto sobre el que actualmente, y digo que afortunadamente, hay muchos ojos, muchos ojos observando lo que se está haciendo y cómo se está haciendo. Por tanto, que a nadie le quepa la menor duda de que la seguridad se está cuidando por encima de todo, y también que se está cuidando por encima de todo, señor Pedreño, la tramitación de los expedientes administrativos, tanto en lo que se refiere a la declaración de impacto ambiental, que las afirmaciones que usted hace son afirmaciones que hace usted con un carácter subjetivo, porque la respuesta a esas aseveraciones ya ha sido formulada por ADIF y el Ministerio de Fomento diciendo que esa DIA ni estaba caducada ni tampoco se han realizado las obras de una manera ilegal, sino que han seguido continuando precisamente con esa declaración de impacto ambiental. Son afirmaciones de usted, como también son afirmaciones de usted las que se refieren a la legalidad o no de la contratación.

Bien. Quede claro que el planteamiento inicial de la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Murcia, en concreto del soterramiento, se concibió como un tramo, o sea, como una ejecución en varias fases. Usted, señor López, ha estado diciendo que solo había la idea y la intención de soterrar los 530 metros, y que luego se modificó. No señor, lo que había era un planteamiento de ejecución en fases, cinco fases para la ejecución de la totalidad del soterramiento, de los tramos que estaban recogidos en ese protocolo del año 2006, que quedó en un mero protocolo, en una mera declaración de intenciones, porque es que ni estaba ni se esperaba la inversión, y mucho menos era posible ejecutar esa inversión teniendo en cuenta las circunstancias sobrevenidas de la crisis económica que todos hemos atravesado.

Bien. Fue gracias a un acuerdo entre el Partido Popular y Ciudadanos cuando se acordó ampliar y realizar en una misma fase, hasta los 1100 metros a Senda de Los Garres, el soterramiento de la inicial primera fase, que estaba previsto.

Eso trajo consigo un trabajo a nivel administrativo para poder efectuar esa licitación, y se entendió que era posible, que era la manera más rápida, y desde luego legal, tramitar sendos procedimientos, uno de modificación del proyecto inicial y otro proyecto complementario, que permitiera que la misma empresa, insisto, por cuestiones de eficiencia económica, técnica y de tiempo fuera la misma empresa que tenía adjudicado el tramo inicial, pudiera soterrar hasta Senda de Los Garres, en total los 1113 metros famosos.

Y así, durante un tiempo, se ha tramitado en el seno de ADIF, con los normales y obligados controles, esa modificación del contrato, en un caso, y proyecto complementario en otro, que fueron finalmente aprobados hace unos meses, cumpliendo también unos compromisos y unas promesas que estaban recogidas en las reuniones de la sociedad Murcia Alta Velocidad, y que fueron manifestados de manera insistente por parte del ministro de Fomento.

Se ha vuelto a hablar aquí del planteamiento de dejar el AVE en Beniel; se ha hablado otra vez del tema de Los Dolores. Yo creo que eso, si no está por parte de ustedes, debiera estar absolutamente superado, y debemos de centrarnos en lo que

realmente importa y lo que se puede hacer, porque tiene que quedar clarísimo que la llegada provisional a Beniel, aparte de las complicaciones técnicas que en repetidas ocasiones hemos explicado, primero, no va adelantar esa llegada, y segundo, no va a impedir la vía provisional, que necesariamente se ha de realizar para mantener el tráfico ferroviario, y eso lo saben ustedes, y si no lo saben, el que no lo sepa va a tener que estudiarlo y asumirlo. No tiene nada que ver, la llegada a Beniel no es una solución, y desde luego no es una solución para evitar que se ejecute esa vía provisional; una vía provisional que si se ejecuta tiene que cumplir unos parámetros de seguridad, entre ellos la imposibilidad de que se mantengan los pasos a nivel.

Y el paso a nivel de Santiago el Mayor ya ha dicho la Agencia de Seguridad Ferroviaria que no se puede mantener haya AVE o no haya AVE; si hay vía provisional, esa vía es una nueva vía a efectos técnicos, y es necesario cortar el paso a nivel por razones de seguridad, y más teniendo en cuenta el tipo de paso a nivel que es, que se encuentra situado en pleno casco urbano, con una cantidad de usuarios, tanto andando como en coche, que circulan diariamente.

Si había que cortarlo, había que garantizar esa permeabilidad, que es otra de las cosas que al señor López le preocupa y a nosotros también: garantizar esa máxima permeabilidad y reducir al mínimo las molestias para los vecinos. ¿Cómo se va a conseguir?, con esa pasarela, que será una pasarela provisional, que va a permitir la máxima permeabilidad de un lado a otro para los peatones. Y digo máxima, porque hasta ahora es limitada. He dicho antes que son 90 trenes lo que pasan a diario y, por lo tanto, tantas veces que se tiene que cortar el paso a nivel, y en consecuencia el tránsito de vehículos, y en concreto de personas, de un lado a otro. Con esta pasarela, que es una pasarela que va a contar, además, con dos ascensores en cada lado, se permite el paso continuo, seguro y accesible.

Yo vuelvo a remarcar, lo he dicho en varias ocasiones, pero creo que este es el lugar, ya que estamos hablando de esa llegada a la ciudad, que no juguemos con el tema de la seguridad, que no nos planteemos de manera subjetiva la seguridad o no de esa pasarela, que cuenta con los informes tanto de ADIF como de expertos que han analizado esos cálculos y ese proyecto, y entienden que es perfectamente segura para cumplir el fin para el que va a ser destinado. No juguemos con la seguridad. Ahí están los informes, algunos de ellos han sido incluso publicados en medios de comunicación, señor Pedreño.

Por lo tanto, a mí no me cabe la menor duda de que esa pasarela va a ser segura. Pero si hay una cosa que me queda también clarísima es que va a ser necesariamente provisional.

Por adelantar, he hablado antes, y a raíz de los comentarios del señor López, de cómo se han planificado las obras.

Se tuvieron que replantear los trabajos, a la vista de las distintas protestas y de las distintas reivindicaciones de los vecinos. Se alteraron incluso las fases lógicas, desde el punto de vista técnico y desde el punto de vista económico, para la realización de una obra de esta envergadura, y se empezó a trabajar en el soterramiento en la zona de la estación de El Carmen, donde hay más hueco y donde se puede realizar el trabajo. De hecho, cuando se celebró la Comisión de Seguimiento de las Obras del AVE hace unas semanas, llevábamos 222 metros de soterramiento, y a día de hoy llevamos más de 250 metros de soterramiento realizado.

Como no se puede continuar, llega un momento en el que la zona de la estación no tiene el suficiente espacio para poder ejecutar, se ha decidido llegar hasta la zona de Senda de Los Garres, y permitir así que se pueda, dado que hay mayor espacio, no hay viviendas muy cercanas, se pueda continuar con el soterramiento. Esto, como digo, altera la lógica técnica y financiera de la obra, pero se ha hecho para contentar a los vecinos. Son actuaciones que se han realizado para demostrar a los vecinos que el compromiso con el soterramiento era real.

Se comprometió que el día 15 de noviembre empezaban las obras del soterramiento y así fue. Y, como digo, desde entonces hasta ahora no se ha parado de trabajar, cuando se ha permitido, por supuesto, y llevamos más de 250 metros de soterramiento.

Por lo tanto, como decía, se han ido adaptando las medidas y las decisiones a las demandas de los vecinos, y hay medidas excepcionales también que se han ejecutado para garantizar la permeabilidad y también la seguridad, y buscar la confianza de los vecinos, intentando también paliar las inevitables molestias, que ya las comentaba el señor Guillamón, que lleva indefectiblemente una obra de estas características.

Pero, como digo, y lo he dicho en repetidas ocasiones, no podemos perder de vista un dato esencial, y es que las vías del tren a su paso por la ciudad de Murcia se van a soterrar precisamente porque llega el AVE. Es el AVE el que va a permitir que se soterren esas vías; vías que están partiendo la ciudad, es cierto, desde hace más de 150 años, pero que va a ser una realidad la desaparición de esa cicatriz, como consecuencia de la llegada del AVE.

Por eso les decía al principio que ya era necesario cambiar este discurso de hechos pasados y, desde luego, de compromisos no cumplidos, porque lo cierto y verdad es que las obras están ahí para verlas, para tocarlas y para analizarlas. Los proyectos están ahí, las licitaciones están en marcha y los compromisos presupuestarios están igualmente adoptados para poder ejecutar las obras.

Hablaba antes de fases. Parece que no ha permeado suficientemente cuál es la realidad actual. Ustedes tienen representantes en la Comisión Social de Seguimiento de las obras del AVE; han pedido transparencia, y en esa comisión precisamente si hay algo que se está ejercitando es la transparencia y la información, facilitando toda suerte de información, tanto de proyectos como de plazos, como de cronogramas, como los informes que se están solicitando. Y ahí se ha explicado, y ha habido declaraciones públicas también en ese sentido, que esas cinco fases de las que inicialmente hablábamos se habían reducido finalmente a dos, una en la que se está trabajando actualmente, y posteriormente el soterramiento de la estación de El Carmen hasta Barriomar y Nonduermas. En los dos casos, actualmente, se está trabajando en la redacción de los proyectos.

En la pasada Comisión de Seguimiento se nos expuso a todos los miembros de esa comisión cómo se estaba trabajando y cuáles eran las líneas maestras de ese proyecto, que está prácticamente terminado y está pasando la supervisión técnica y económica de ADIF, con la vista puesta en que esté, y esto es un compromiso de ADIF, terminada la redacción de los dos proyectos, de estación de El Carmen a Barriomar y Nonduermas, en esta primavera, y que se puedan licitar las obras también en esta primavera, de manera que tendríamos al mismo tiempo todas las obras, y por supuesto, una vez que estén licitadas, empezar las obras en este mismo año. Es el compromiso de ADIF. De manera que nos encontraríamos con que a lo largo de 2018 todas las obras del soterramiento estarían ejecutándose, desde Senda de Los Garres hasta Sangonera.

Me han preguntado ustedes también por la situación de Cartagena.

Bien. Hace poco tuvo lugar una visita del ministro de Fomento a Cartagena, donde se comprometió a que se convocara en el mes de abril la comisión, en este caso la reunión de la Sociedad Cartagena Alta Velocidad, para analizar cuáles eran las distintas opciones de integración de llegada del AVE a la ciudad de Cartagena.

Bien. Ya ha habido una primera reunión de la Comisión Técnica hace unas semanas, y cuando estén terminados los documentos por parte de Ineco, se nos someterá a la consideración de la sociedad Cartagena Alta Velocidad, donde estamos representados ADIF, el Gobierno regional y también el Ayuntamiento de Cartagena, y ahí es donde se decidirá cómo se produce la integración, porque en lo que se refiere a la llegada, explicó el ministro que a lo largo de este año se van a licitar todos los proyectos necesarios para la llegada de la alta velocidad, y a partir de ahí se procedería, una vez estén redactados, a licitar las obras, que es mucho más que lo que teníamos hace unos meses.

Le recuerdo que al poco de entrar este Gobierno, al poco de ser presidente Fernando López Miras, se consiguió desbloquear uno de los elementos fundamentales para poder acometer la llegada de la alta velocidad a Cartagena, que era la aprobación de la DIA, de la declaración de impacto ambiental del estudio informativo. Es a partir de ese momento cuando se puede aprobar el estudio informativo, y es a partir de ahí cuando pueden redactarse los proyectos que van a permitir la llegada de la alta velocidad. Uno de ellos ya está licitado y en fase de adjudicación, como he dicho hace un momento, en mi intervención previa, que es el baipás de Beniel.

Respecto de Lorca, que también me han preguntado ustedes por Lorca, efectivamente, todos los tramos del Corredor Mediterráneo están licitados desde Murcia a Almería, con excepción de dos proyectos en los que se está trabajando, en coordinación con los dos ayuntamientos afectados. No me han preguntado por Alcantarilla, pero la contestación de Lorca me viene igualmente bien para Alcantarilla. En ambos casos se está trabajando coordinadamente con ADIF y con los dos ayuntamientos, Lorca y Alcantarilla, para determinar cuál es la mejor manera de integración.

Es cierto que con respecto a Alcantarilla el ministro de Fomento, en su visita reciente a la Región de Murcia, que estuvo precisamente en Alcantarilla, explicó cuáles eran las propuestas que desde el Ministerio y ADIF que contemplaban un soterramiento importante del ferrocarril, y además anunció algo que se lleva esperando en Alcantarilla decenas y decenas de años, que es la eliminación de la vía hacia Madrid, que parte, en este caso sí, como a modo de cicatriz en equis, conjuntamente con la salida hacia Lorca, la ciudad. Y eso va a ser otra realidad, que evidencia un compromiso más del Gobierno de Mariano Rajoy con el Gobierno de la Región de Murcia.

Usted ha dicho, señor López, que no hay compromisos y que no hay inversiones por parte del Gobierno de Mariano Rajoy en la Región de Murcia, y usted sabe perfectamente que no es verdad. Si he dicho antes que hay que cambiar el discurso de ese pasado y de esa inacción, y que hay promesas que no pasan a hechos, y eso es totalmente incuestionable, la parte de la inversión por parte del Gobierno de España en la Región de Murcia es absolutamente incuestionable. Eso es incuestionable, la situación actual. El desbloqueo de grandes proyectos, la apuesta del Gobierno de la nación, del presidente Mariano Rajoy con la Región de Murcia es algo que está fuera de toda duda. Le tengo que recordar, por supuesto, los pasos importantes que se han dado con la llegada de la alta velocidad a las tres ciudades, el Corredor Mediterráneo, proyectos todos ellos que estaban paralizados o se paralizaron en la época socialista, como igualmente ocurrió con la autovía que en su momento se llamó, y dejará de llamarse, autovía del bancal, como ocurrió igualmente con la autovía a Yecla, que estaba paralizada, y como ha ocurrido con otras inversiones, que ni estaban ni se las esperaba en la Región de Murcia, como pueda ser el Arco Norte y el Arco Noroeste, o bien el tercer carril desde Crevillente hasta Alhama.

El compromiso está ahí. Y ya se ha acabado, y lo he dicho en alguna ocasión, ese mantra de que la Región de Murcia es la eterna olvidada en materia de infraestructuras. Con el Gobierno de Mariano Rajoy y el Gobierno del presidente López Miras actualmente se está asistiendo a la transformación más importante en materia de infraestructuras en la Región de Murcia en las últimas decenas de años. Y lo vamos a ver, y son proyectos que no quedan exclusivamente en declaraciones de intenciones, afirmaciones y promesas, sino que aquello que se está diciendo se está cumpliendo. Y precisamente porque este es un Gobierno de hechos y sabemos que cumplimos, lo que hacemos desde luego es seguir escrupulosamente los plazos marcados por los proyectos, para poder acudir después a la ciudadanía y demostrarles que aquello que decimos lo cumplimos.

Muchas gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

A continuación, en el turno final, hemos decidido, hemos hablado que, puesto que Miguel Sánchez tiene causas justificadas para ausentarse posteriormente, íbamos a alterar el turno de palabra y le íbamos a dar en primer lugar la palabra.

La tiene Miguel Sánchez, del Grupo Ciudadanos.

SR. SÁNCHEZ LÓPEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor consejero, habla usted de que aquí los grupos de la oposición nos empeñamos en hablar de lo que fue. Bueno, es que es usted el primero que ha hablado de una frase del diario La Paz en 1859. Es usted el que nos ha dado pie y ha empezado a hablar de lo que fue. Y, hombre, es que no se puede obviar lo que ha pasado para llegar hasta donde estamos. Lo que ha pasado ha sido muy grave.

El señor Guillamón ha dicho..., bueno, es verdad, ha pedido disculpas, porque, claro, es que en este trámite tan largo ha defendido una cosa y la contraria; y el señor Valcárcel en su momento ha defendido una cosa y la contraria. Entonces, claro, estas cosas llaman la atención, chirrían.

Y, bueno, como esta intervención es bastante más breve, por ir al grano, señor consejero, no nos ha contestado o ha pasado por encima, de puntillas, sobre la pasarela, que se le ha preguntado, sobre el problema de la acequia, sobre los transportes, sobre el problema de los transportes de mercancías, sobre las cercanías, sobre el problema del ancho de vía, sobre si es compatible, le he preguntado qué opinión tenía de la realización simultánea de las obras, sobre el estudio de la UMU, que establece que el desplazamiento en Murcia se ralentizará un 20 %; le he preguntado yo por Los Dolores, qué opinaba usted de Los Dolores, cómo defendió en su día el señor Guillamón y el señor Valcárcel; no se ha hablado nada de Camarillas; ni siquiera nos ha dicho si van a traer, como se les ha pedido, los proyectos y los presupuestos.

Ha hablado usted del acuerdo con Ciudadanos, y efectivamente nosotros lo que llevamos es un acuerdo para rescatar, para hacer bueno el protocolo de 2006 y para que se pusiera negro sobre blanco el soterramiento íntegro, aunque por fases; efectivamente iba por fases, pero el soterramiento integral, de manera integral, pero es que este acuerdo a las primeras de cambio ya lo incumplieron también. Se habló de varias cosas que tampoco se hicieron buenas.

Y de Alcantarilla, bueno, de Alcantarilla le pensaba hablar. No en vano, la resolución de 26 de junio de 2017 de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de estudio informativo de la conexión de alta velocidad Murcia-Cartagena, que se encuentra en el BOE, la tiene usted y, bueno, el Ayuntamiento de Alcantarilla hace alegaciones y considera inadmisibles el impacto ambiental generado por la ubicación en superficie de la arteria principal de acceso, tanto a la nueva línea de alta velocidad como a las líneas convencionales, al casco urbano de Murcia, coincidente con el corredor actual de la línea Murcia-Lorca a su paso por Alcantarilla.

Y luego, por cuestiones de tiempo, como el jueves hay una iniciativa sobre Alcantarilla, que además voy a llevar yo, pero que, vamos, el tema de Alcantarilla también lo tenemos muy presente, y es otra de las cuestiones por la que les queríamos preguntar, y ya que ha sacado usted, yo pensaba hablar en esta segunda intervención, y ya que ha sacado usted el tema, pues también se le pregunta por ello, aunque tendremos más ocasión de hablar de Alcantarilla.

Muchísimas gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor Sánchez.

A continuación, en este turno de intervención final tiene la palabra don Joaquín López, del Grupo Parlamentario Socialista.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

La verdad que todos queremos hablar de futuro, pero es que para saber dónde estamos, tenemos que analizar el pasado. No es un machaque recurrente ni gratuito; es bueno que lo hagamos, además, porque, en primer lugar, respecto de las obras y de la complejidad, pues quién va a dudar de eso, señor Guillamón, si eso no lo duda nadie. Siempre se ha dicho aquí y me ha escuchado muchas veces decir que admitíamos que el soterramiento, primero, era muy costoso y, en segundo lugar, que era una obra compleja. ¿Quién puede discutir eso, si ni siquiera la ciudadanía ni la plataforma ha discutido nunca eso? Pero ante tanto retraso y ante tanto vaivén, es evidente y normal que exista esa desconfianza, si es que es normal.

Miren ustedes, estas personas que están en las vías tienen seguramente cosas mejor que hacer que estar allí, y lo hacen porque les afecta, porque viven allí. Y sí, se les construye un muro, un muro que ya existe físicamente, que es la vía, porque ese muro existe desde los años que se han dicho aquí, pero ahora se les plantea una serie de pantallas que, ante la ausencia de soluciones, ante la ausencia de credibilidad y de confianza, termina por alterar la vida de estas personas. Eso lo tenemos que entender, y si no lo queremos entender, pues no somos de este mundo.

Igual que le tenemos que pedir al delegado de Gobierno que pare de provocar, que se deje de provocaciones, que no siga haciendo declaraciones, que en un momento como este lo que menos necesita la ciudadanía es que alguien le eche aceite al agua o agua al aceite. Por tanto, que seamos prudentes y mantengamos la tranquilidad.

La ciudadanía, como nosotros, siempre ha reclamado lo mismo: claridad, transparencia e información. Consejero, le decía, ¿cuándo vamos a conocer el proyecto definitivo, el proyecto completo? Completo, no cada una de esas ramas y cada una de esas soluciones provisionales, esporádicas, improvisadas. (...) No, no, yo no lo he escuchado. Bueno, contésteme, si no le es mucha molestia, dígame cuándo lo vamos a conocer, con una fecha cierta, porque a ver si en eso sí podemos tener una fecha.

Y en segundo lugar, la financiación, la garantía de financiación. Le he preguntado cuál era el sistema que garantizaría y que nos dé tranquilidad, que dé tranquilidad a la gente sobre la financiación global del proyecto. Seiscientos millones de euros se dice ahora; ni siquiera era tan caro cuando se presupuestó en el año 2006. Pero, bueno, supongo que habrá una justificación por la cual ahora son 600 millones de euros. ¿Cómo se va a plantear la financiación del proyecto?

Y, por último, sí que creemos necesario, porque, bueno, nosotros tenemos representantes, efectivamente, en cada uno de estos órganos, pero aquí hay una comisión independiente, que es la de la Asamblea Regional, y creemos que es necesaria alguna documentación, que supongo que en una ulterior sesión de trabajo se podrá reclamar. No hará falta, seguramente, la totalidad de los proyectos, pero sí, si es posible, los cronogramas, la información de resumen de lo que está ocurriendo allí, para poder tener una información más concreta.

Gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor López.

A continuación, el señor Pedreño, por el Grupo Podemos, tiene la palabra.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias, señor presidente.

No puede ser que aquí, en esta comisión, le estemos haciendo, yo creo que prácticamente los tres grupos de la oposición, preguntas sobre el presente y el futuro del ferrocarril en la Región de Murcia, y su respuesta sea que estamos hablando del pasado; es decir, aquí hay un problema entonces de qué entendemos por la temporalidad, porque aquí se le están planteando preguntas de presente y de futuro, y prácticamente, efectivamente, no ha venido a contestar ninguna.

¿Por qué le preguntamos sobre preguntas de presente y de futuro? Porque queremos saber si la improvisación sigue siendo la norma en este futuro ferroviario que se nos plantea.

La palabra improvisación no la he dicho yo, la ha dicho el señor Juan Guillamón en referencia al transbordo de cercanías de San Isidro, que es la primera vez que escucho a alguien del Partido Popular reconocerlo; al señor consejero todavía no le he escuchado decir esto, y mire que le hemos preguntado sobre qué se está pensando para intentar evitar las alteraciones en la red de cercanías que se prevé con la llegada del AVE a Murcia. Y, claro, esa palabra improvisación es justo lo contrario a planificación, y aquí, todas las preguntas que se le han hecho desde los grupos de la oposición, una por una, desde el señor Joaquín López preguntándole por la financiación, hasta todas las preguntas que yo le he planteado, y el señor Miguel Sánchez, que se acaba de ir, cuando le preguntaba sobre la posibilidad de El Reguerón, son preguntas de futuro, preguntas que quieren saber si se está, efectivamente, elaborando, planificando, y no dejando a la improvisación, no dejando a la incertidumbre, porque, en definitiva, cuando el vecindario de la ciudad, de los barrios del sur de la ciudad de Murcia, plantean la propuesta que están planteando, tiene que ver mucho con esto. Se les prometió que el AVE llegaba soterrado y el AVE no llega soterrado, llega en superficie; provisionalmente, provisionalmente entre comillas, veremos a ver, pero llega en superficie.

Claro, esta ruptura, esta falta en el compromiso genera un montón de incertidumbres en un proyecto que, efectivamente, ha estado dominado por la improvisación, y lo que aquí le hemos preguntado una y otra vez son cuestiones que tienen que ver con si se está planificando o no y si se quieren resolver o no las incertidumbres que hay sobre este proyecto, sobre este futuro, sobre nuestro futuro ferroviario. Porque, claro, yo le escucho a usted hablar de que la declaración de impacto ambiental no está caducada, y me voy a la página del Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, y me encuentro con que la DIA está caducada; además, es que dice hasta la fecha, 8 de julio de 2014. Está caducada, señor consejero. Y la adjudicación a Aldesa fue en 2015, es decir, fuera del plazo de la DIA.

Sobre la pasarela, pues prácticamente no viene a responder nada de lo que le hemos preguntado.

Así, para terminar, mire, las máquinas se pueden variar; pueden variar, las podemos cambiar con relativa facilidad, tienen su tiempo de fabricación, pero lo que no es tan fácil alterar ni variar es la infraestructura de las vías. La infraestructura de las vías que planifiquemos hoy es la que se va a quedar durante mucho tiempo, porque es difícil variar una infraestructura de este tipo. Por tanto, como no planifiquemos bien las necesidades: los flujos de pasajeros, los flujos de mercancías de esta región, en cuanto a cercanías, en cuanto a trenes convencionales, en cuanto a alta velocidad, en cuanto a Corredor Mediterráneo, nos podemos ver en serias dificultades en ese futuro ferroviario, y eso es justamente lo que le hemos estado preguntando. Queremos saber, queremos escuchar certezas. Pero, claro, cuando un consejero no responde ni a la mitad de las

preguntas que le hacemos, nos quedamos con mucha incertidumbre.

Muchas gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor Pedreño.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, don Juan Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Sí, gracias, señor presidente.

Yo creo que debe ser el momento para el Partido Popular de reconocer que el proyecto que se está ejecutando en la actualidad hubiera contado con mayor aceptación ciudadana si se hubiera abordado antes, pero no podemos olvidar que lo que hoy se está haciendo es precisamente la obra genuina y auténtica que los vecinos han reclamado durante años; no futuro, presente.

Además, diré una cosa, el futuro ya no es lo que era, que es una frase hecha, pero que en realidad demuestra que el futuro que teníamos hace cuatro o cinco años, seis, desde el año 2006, ese futuro no es el futuro brillante y espectacular que tenemos ahora con haber resuelto el tema del AVE.

Yo le pediría al señor consejero que valorara el porqué no utilizar la vía provisional que hay para el AVE. Es que es algo..., es un desperdicio, digamos, económico e, incluso, social, el tener una vía por donde puede llegar el AVE y no utilizarla, y esperar a cuatro o cinco años, porque el soterramiento saben ustedes que no terminará, pues eso, hasta el año 2023, porque hay que llegar a Nonduermas, ¿verdad?

Lo que no es un imprevisto no es objeto de improvisación, señor Pedreño. Es decir, no creo que haya un solo ingeniero ferroviario que tenga que ver con las obras del AVE en Murcia y de ADIF que supiera que efectivamente íbamos a tener un problema en San Isidro de Albatera; luego las soluciones no son improvisadas, porque lo que no es imprevisto no puede ser improvisado. Eso está claro.

En cuanto a las mercancías, claro, lo estamos mezclando todo; las mercancías no deben pasar por la ciudad. ¡Pero quién puede decir lo contrario! Nadie. Las mercancías no deben pasar por la ciudad, pero pasan en ferrocarril, pasan en casi todas las ciudades. Puede haber una política a largo plazo para que las mercancías por ferrocarril pasen fuera de la ciudad, pero también les tengo que decir una cosa, el 90 % de las mercancías y el 90 % de las mercancías peligrosas van por carretera. Es decir, la historia tradicional de España durante los 30 o 40 últimos años no es otra que intentar pasar la cuota de mercancías de carretera a ferrocarril, pero ha resultado imposible. Yo sé de este tema que en 40 años donde no hemos sido capaces de pasar del 10 % por ferrocarril. (...) ¿El 4%? Gracias. Más a mi favor. Sí, yo sabía que era el noventa y tantos por ciento, pero como no podía precisar, me he quedado del lado de la seguridad, que es lo que hace un aficionado a la ingeniería, como soy yo.

Quiere decir que, si estamos poniendo este problema, habrá que poner la carretera. Por la carretera usted va con su familia, va con el niño, y pasa por camiones de mercancías. Iba a decir que no pasa nada; pues claro que pasa, y cuando pasa, pasa un desastre.

Yo le recomendaría que mirara cuál fue el dictamen de la Fiscalía con respecto a la DIA, a la declaración de impacto ambiental, cuando se plasmó esto que usted dice. Hace dos o tres años hubo un dictamen, en el cual se decía que se podía trabajar, que se podía seguir trabajando. ¿Por qué? Porque en realidad la declaración de impacto ambiental probablemente abarcaba la particularidad de las modificaciones que finalmente se han producido.

Y también ya, lo va a repetir, por tercera vez lo va a repetir el señor consejero: antes

de junio se va a licitar la parte de obra que falta para el soterramiento total. Lo ha dicho el consejero; antes de junio. Por consiguiente, ustedes en junio van a tener todos los proyectos, así como las partidas presupuestarias correspondientes a una inversión plurianual, que se corresponda con sus deseos. Y esta es la cuestión.

Nada más que esto. Gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Gracias, señor Guillamón.

Para concluir esta sesión de la comisión, tiene la palabra el consejero de Presidencia y Fomento, don Pedro Rivera.

SR. RIVERA BARRACHINA (CONSEJERO DE PRESIDENCIA Y FOMENTO):

Muchas gracias, señor presidente.

Yo voy a acabar diciendo que, por lo que estoy viendo en esta mesa o en esta comisión, la inmensa mayoría compartimos los mismos objetivos, y voy a tirar precisamente de los objetivos manifestados por el señor López, que son los mismos que los de este Gobierno.

En primer lugar, que el AVE llegue, que el AVE llegue soterrado, que se permeabilice al máximo permitiendo que los vecinos tengan las menos molestias posibles, y que haya presupuesto.

Compartimos los mismos objetivos, y no le quepa la menor duda de que el Gobierno va a estar muy encima de que todos los compromisos que se están asumiendo se cumplan. La confianza se gana paso a paso, y si hay algo que es absolutamente incuestionable es ese avance importantísimo que ha habido en los últimos dos años en materia de AVE, donde se ha planificado, donde se ha concretado cómo se va a producir y cuándo se va a producir esa llegada.

Precisamente, comprometiéndonos a cuestiones concretas en unos plazos determinados y llegando esos momentos pudiendo ofrecer a la ciudadanía que efectivamente se ha cumplido con lo dicho, es como se gana esa credibilidad o esa confianza de la que ustedes tanto están hablando. Y como nos encontramos en esa tesitura de que hasta ahora estamos cumpliendo todo lo que hemos dicho, por eso les digo que cambien un poco el discurso y que giren la vista, no hacia atrás, sino a la situación actual, y comprueben, en el seno de esa comisión, más en el seno de esta, si requieren esa documentación y se les facilita, que yo entiendo que no tiene que haber ningún problema, que efectivamente todo lo que se está diciendo (cronogramas de obras, plazos de aprobación de proyectos, desarrollos concretos de todos esos proyectos) se está cumpliendo.

Hasta ahora es así. Dijimos que en octubre se aprobaría el proyecto complementario, y así fue; dijimos que en noviembre empezaría la obra del soterramiento, y así fue; dijimos que se trabajaría en la redacción de los dos proyectos de soterramiento de El Carmen-Barriomar y Nonduermas, los proyectos están muy avanzados, y ante la pregunta que el señor López volvía a hacerme, y que he creído contestar, porque el señor Guillamón así lo ha entendido, estarán terminados antes de que culmine esta primavera. Igualmente, antes de que culmine esta primavera estarán licitados.

Por lo tanto, ustedes van a poder ver que todas esas fechas y que todos esos compromisos que se están poniendo encima de la mesa se cumplen en cada hito y en cada momento que se haya dicho, y es ahí donde tienen que hacer la correspondiente oposición y exigencia, que no va a ser solo de ustedes, va a ser nuestra también, porque esos compromisos también los está asumiendo el Gobierno de la región, y estará muy encima de que se cumplan, porque tenemos muy claro que el AVE es una infraestructura de desarrollo, que es una infraestructura esencial para el futuro de la

Región de Murcia, y que además las vías de tren, todas las vías de tren a su paso por la ciudad de Murcia se tienen que soterrar y que se van a soterrar. Y en esa línea les tiendo la mano, para seguir trabajando conjuntamente para comprobar que efectivamente todo es así, y si no se cumplen, demándenlo ustedes. Pero hasta ahora, y hablo de los últimos meses, ustedes no pueden decir que no estemos cumpliendo con lo que estamos diciendo. Desde que el presidente Fernando López Miras está gobernando, todo lo que se está diciendo en materia de alta velocidad se está cumpliendo, y así vamos a seguir haciéndolo.

Muchas gracias.

SR. GONZÁLEZ TOVAR (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero, por su presencia y por sus explicaciones.

Y habiendo sustanciado todos los puntos de esta comisión, se levanta la sesión.