



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2021

X Legislatura

Número 76

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 22 DE SEPTIEMBRE DE 2021

ORDEN DEL DÍA

- I. [Debate monográfico sobre la situación del ferrocarril en la Región de Murcia.](#)
-

SUMARIO

Primera Reunión.

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

1. Debate monográfico sobre la situación del ferrocarril en la Región de Murcia.

Para sustanciar el objeto de la comparecencia, interviene el señor [Díez de Revenga Albacete](#), consejero de Fomento e Infraestructuras3391

Se suspende la sesión a las 12 horas y 5 minutos.

Segunda Reunión.

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 20 minutos.

En el turno general interviene:

El señor [López Hernández](#), del G.P. Socialista.....3403

El señor [Esteban Palazón](#), del G.P. Mixto.....3410

El señor [Liarte Pedreño](#), del G.P. Vox.....3416

El señor [Álvarez García](#), del G.P. Ciudadanos.....3420

El señor [Martínez-Carrasco Guzmán](#), del G.P. Popular.....3423

El señor [Díez de Revenga Albacete](#) contesta a los portavoces de los grupos parlamentarios.....3429

En el turno de réplica interviene:

El señor [López Hernández](#).....3436

El señor [Esteban Palazón](#).....3439

El señor [Liarte Pedreño](#).....3442

El señor [Álvarez García](#).....3443

El señor [Martínez-Carrasco Guzmán](#).....3444

En el turno final para el consejero interviene el señor [Díez de Revenga Albacete](#).....3446

La Presidencia anuncia un [receso](#) a las 19 horas y 50 minutos..... 3447

Se reanuda la sesión a las 21 horas.

[Votación](#) de las propuestas de resolución.....3447

En el turno de explicación de voto interviene:

El señor [Conesa Alcaraz](#), del G.P. Socialista.....3449

El señor [Esteban Palazón](#), del G.P. Mixto.....3449

El señor [Liarte Pedreño](#), del G.P. Vox.....3450

El señor [Álvarez García](#), del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....3450

El señor [Segado Martínez](#), del G.P. Popular.....3451

Se levanta la sesión a las 21 horas y 25 minutos.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Se abre la sesión.

Debate monográfico sobre la situación del ferrocarril en la Región de Murcia, formulado por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra en esta primera intervención, por un tiempo máximo de noventa minutos, el consejero don José Ramón Díez de Revenga.

Señor consejero.

Cuando guste, señor consejero.

SR. DÍEZ DE REVENGA ALBACETE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Gracias, señor presidente.

Buenos días, señor presidente del Consejo de Gobierno. Buenos días, señorías. Buenos días a todos.

Hoy me subo a esta tribuna no como José Ramón Díez de Revenga, ni siquiera me subo como consejero de Fomento del Gobierno de la Región de Murcia, sino con la honrosa misión de traer a este templo de la soberanía popular la voz de las decenas de personas que se están manifestando en la puerta, que a su vez representan a miles de ciudadanos que están queriendo expresar su necesidad, que no pueden estar aquí desgraciadamente hoy a causa de las restricciones causadas por la pandemia, que todos conocemos, y que se están manifestando porque sufren, notan que hay una decisión profundamente injusta que está atentando contra sus intereses y necesidades.

Señorías, hoy tengo la enorme responsabilidad de cumplir el mandato que me han hecho todas esas personas, que es tratar de convencerles para que alcemos una voz unánime de rechazo contra una decisión que ha sido tomada a cientos de kilómetros de aquí y que va directamente en contra de las necesidades y de los intereses de los habitantes de la Región de Murcia.

Hoy, señorías, me presento ante ustedes con el espíritu de hacer todo lo que esté en mi mano, todo lo que esté en mi mano, para convencerles –nosotros somos mucho más de convencer que de vencer– para que los políticos respondamos a exactamente lo que nos están pidiendo los ciudadanos, para convencerles de que vayamos juntos en la defensa de los derechos y necesidades más básicos de los habitantes de esta región.

Hoy, señorías, trataré con todas mis fuerzas de apartar todos aquellos elementos que puedan desembocar en confrontación. Trataré con todas mis energías de evitar los reproches, de evitar alusiones al pasado, evitar hablar de decisiones controvertidas o cualquier tipo de desagravio que haya podido haber entre las formaciones políticas, porque hoy se trata de construir y de mirar al futuro.

Señorías, hoy no hablo de AVE, no hablo de cercanías, no hablo de Cartagena, no quiero hablar de nada que a ustedes les pueda suponer un elemento para enfrentarnos. Estoy dispuesto a no hablar de nada de eso, cualquier cosa que les pueda escocer un poco yo lo aparto del debate porque hoy, y sinceramente se lo digo, quiero obviar todos los asuntos que puedan ser espinosos, como digo, como la llegada de la alta velocidad, como las cercanías de Cartagena o el propio estado de las cercanías habitual, quiero obviar todo eso para que no sea una excusa para enfrentarnos. Hoy quiero dentro de un orden tratar de llegar a un acuerdo porque es exactamente lo que nos están pidiendo los ciudadanos que están ahí fuera.

Como saben, hace veintitrés días tuvimos conocimiento de una decisión tomada a cientos de kilómetros de aquí de convertir a la Región de Murcia en una isla ferroviaria, una decisión que inicialmente fue negada pero que le pega un golpe mortal a los maltrechos servicios ferroviarios de nuestra región.

No quiero personalizar la decisión en nadie porque contra quien protestamos es contra la decisión, no contra nadie, pero se nos comunicó hace veintitrés días de forma oficial que se eliminaban completamente los trenes de cercanías a partir del 1 de octubre de este mismo año, y que se

eliminaban también los trenes directos con Madrid a partir de febrero del año que viene, con una duración como mínimo hasta febrero de 2025, casi tres años y medio, lo nunca visto.

Y eso, señorías, tiene terribles consecuencias. La interrupción durante casi tres años y medio de los servicios ferroviarios en la Región de Murcia tiene un tremendo impacto en la vida de los habitantes de esta tierra, en sus necesidades básicas y en las propias dinámicas de funcionamiento interno de esta región (de desarrollo, de crecimiento, de movilidad).

Señorías, cortando los cercanías durante tantísimo tiempo perdemos vertebración territorial, perdemos cohesión territorial. Uno de los pilares básicos de las políticas de movilidad, fomentar la cohesión territorial, se pierde con una decisión como esta. El corte de los trenes nos condena al aislamiento, a la incomunicación mucho más propia de otros tiempos y, como digo, causa una pérdida de cohesión social y de vertebración territorial.

No creo que les sorprenda si reconocemos entre todos que no estábamos para tirar cohetes, la situación ferroviaria que tenemos en la Región de Murcia no es ni mucho menos buena, y yo creo que en eso estamos todos de acuerdo. No sé si hablar en pasado o en presente, pero, bueno, todavía están los cercanías circulando. La situación que tenemos de los cercanías hoy en día no es para tirar cohetes: los trenes son los más viejos de España, son trenes cuarentones (que tienen más de cuarenta años), que ofrecen viajes lentos, incómodos, por no hablar de los combustibles nada sostenibles, esos nubarrones negros que van emitiendo, y sin ningún tipo de tecnología ni de confort para el usuario.

Y esto en lo que estaba traduciéndose es que en los últimos años había una pérdida constante y continuada de viajeros que utilizaban los servicios de cercanías, no por nada sino porque el ciudadano libremente no puede elegirlos cuando realmente el servicio que se está prestando es de ínfima calidad. Los servicios eran manifiestamente mejorables, yo creo que podemos estar todos de acuerdo en ese asunto, y por tanto los ciudadanos no lo estaban eligiendo.

Pero es que además, si se interrumpen tres años y medio los cercanías, lo que nosotros pensamos es que los cercanías eran malos pero al menos había cercanías... hay cercanías todavía hasta dentro de unos días, pero si se quitan tres años y medio es que se les pega el golpe definitivo, se les da la puntilla, no es lo mismo tener un paciente en la UCI que directamente completar el homicidio, es que no es lo mismo.

Yo quiero que sean conscientes de que cuando uno elimina un servicio de movilidad durante tres años y medio o casi tres años y medio eso se traduce inmediatamente en una pérdida definitiva de los viajeros, porque obliga a los usuarios habituales de ese servicio a cambiar sus costumbres. Voy a ponerles un ejemplo, un ejemplo real (estas son cosas que nos han ido contando estos días), imaginen un estudiante de Lorca que empieza sus estudios en la Universidad de Murcia y lo que quiere hacer es ir y venir todos los días, subirse en el cercanías temprano, estar en clase por la mañana, a mediodía volver y estudiar por la tarde en su casa, en su domicilio; si de repente le quitamos durante tres años y medio, que es prácticamente toda la carrera del grado, los servicios, lo abocamos directamente, una de dos, o lo abocamos a alquilarse un piso y tener que venir a Murcia a vivir, o lo abocamos, lo que es mucho peor, a tener que comprarse un vehículo, aunque sea de segunda mano, y lo lanzamos a la carretera, a la A-7, a esa autovía que está atascadísima, el atasco perpetuo de la A-7, y con eso lo que hacemos es meter un montón de vehículos..., porque eso no es un ciudadano, es que los cercanías de Lorca a Murcia los utilizan 1,2 millones de ciudadanos al año, que son 1,2 millones de viajes que se ven abocados a hacerse en carretera. Eso lo estiman los miembros de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril en unos 3.000 vehículos diarios, que vienen a incrementar el atasco perpetuo de esa autovía que ya de por sí está colapsada. ¿Y eso en qué se traduce? ¿Pasa algo porque pase eso? Pues sí pasa, pasa que hay más atascos, más accidentes (porque al final los accidentes son una estadística del conjunto de los desplazamientos), y por supuesto más emisiones y más horas/hombre de trabajo perdidas, y peor calidad de vida, porque, claro, a nadie le gusta estar treinta minutos atascados, y si tenemos 3.000 coches más cada día provocamos bastantes más atascos, por no hablar del atasco perpetuo que tenemos en el nudo de Espinardo o en otros puntos de la A-7.

¿De verdad le encuentran algún sentido a esta decisión, de verdad los que hayan tomado esta decisión a cientos de kilómetros de aquí han evaluado seriamente las consecuencias? ¿Lo han pensado bien? Ya digo, 3.000 vehículos diarios que son la traducción de los 1,2 millones de viajeros o de viajes que se hacen anualmente en cercanías. ¿Es que a nadie le importa esto? Ya no estoy

hablando solo de los trenes, ¿es que como sociedad a nadie le importa esto?

Yo creo que todos los que estamos en esta Cámara estamos comprometidos contra la polución, estamos comprometidos en esa lucha contra el cambio climático –y si alguien no quiere que hable de cambio climático, no hablo de cambio climático–, al menos contra las emisiones, contra la polución, contra los ruidos, contra esa falta de calidad de vida que produce el exceso de tráfico. Yo creo que todos los que estamos aquí estamos comprometidos, yo creo que ahí no hay diferencias entre partidos, y, por tanto, busquemos puntos de encuentro. Si todos estamos en contra de la polución, en contra de la contaminación acústica, lo normal es que tratemos de tomar decisiones que vayan en contra de la polución, no a favor de ella como es esta.

Y de hecho es que no solo somos nosotros, los que estamos en esta Cámara, es que la Unión Europea... perdón, voy a empezar por más arriba, las Naciones Unidas en esos objetivos de desarrollo sostenible ponen este objetivo como uno de los objetivos que hay que tratar de eliminar. Esta decisión va directamente en contra de los objetivos de desarrollo sostenible.

La propia Unión Europea, a la que todos creo que estamos de acuerdo en que debemos pertenecer y seguir sus directrices, el Pacto Verde Europeo, que es un pacto verde que yo creo que asumimos todos los que estamos en esta Cámara y desde luego lo asume la mayoría de la sociedad, habla de sacar vehículos de la carretera y habla de fomentar los servicios ferroviarios, y esto va justo al revés, metemos vehículos en la carretera y no fomentamos, más bien atacamos los servicios ferroviarios.

Llego más lejos todavía, el propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el MITMA, acaba de anunciar hace unos meses una Estrategia de Movilidad Sostenible, que ¿adivinan lo que dice? Que hay que sacar vehículos de las carreteras y fomentar el ferrocarril. Entonces esta decisión es justo lo contrario de lo que dice la propia Estrategia de Movilidad Sostenible del ministerio.

Yo, señorías, sinceramente, y se lo digo con el corazón en la mano y sin ánimo de ofender nadie, lo prometo (y si a alguien le ofende retiro rápidamente lo que diga), creo que de nada sirve declarar emergencias climáticas, nombrar ministerios como el de Transición Ecológica, hablar por activa, por pasiva y por perifrástica de la Agenda Urbana y luego, a la hora de la verdad, tomar decisiones como esta, porque es justo lo contrario, yo creo que de nada sirve llevar un pin de los objetivos de desarrollo sostenible, lo cual es loable y me parece fenomenal, pero luego tomar decisiones que van justo en contra de lo que pregonan esos propios objetivos.

Yo no sé si saben, señorías, qué día es hoy. Hoy es 22 de septiembre, que es el Día de la Movilidad Sostenible, estamos en la Semana de la Movilidad Sostenible. Esto es justo lo contrario de la movilidad sostenible. Pero es que tampoco sé si saben que el año 2021 es el Año Europeo del Ferrocarril, y en la Región de Murcia desgraciadamente va a ser el «año europeo del no ferrocarril». Yo creo que en eso podemos estar todos de acuerdo, en que no parece razonable.

Pero además, señorías, es que esta decisión no se solo quitar los cercanías, esta decisión es también quitarnos la conexión con Madrid, la conexión directa que tenemos con Madrid, que tampoco está para tirar cohetes, que estoy de acuerdo con ustedes en que la conexión con Madrid se hace en trenes viejísimos, vamos a llamarlos trenes *vintage* si les parece, porque son trenes, en fin, de otros tiempos, en una vía que tiene tramos en que van a 55 kilómetros por hora, que eso parece de otro siglo, y, bueno, no están para tirar cohetes pero al menos tenemos una conexión directa con Madrid, pero es que si cortamos esa conexión estamos cortándonos una herramienta de progreso, una herramienta que necesitamos hoy en día. Porque, señorías, yo no sé si se han parado a pensar muchas veces que la conexión con Madrid no es solo que los ciudadanos de la Región de Murcia podamos ir a Madrid a hacer nuestras gestiones o lo que tengamos que hacer, es que también sirve para que los ciudadanos de Madrid puedan venir a la Región de Murcia, es que eso seguramente es más importante porque una persona que en Madrid se plantea venir a la Región de Murcia, si sabe que se va a tener que quedar parado en no sé dónde y luego hacer un trasbordo y luego cambiar de sitio y luego no sé qué, prefiere irse a otro sitio, pero tanto para hacer negocios como para hacer turismo como para lo que sea, es que no es nada atractivo hacer eso, y todo esto además la crisis sanitaria lo ha acelerado más todavía.

Yo no sé si les ha pasado a ustedes, pero a mí me ha pasado muchas veces, que cuando habla

alguien de organizar un congreso (al consejero de Turismo le pasa muchas veces), organizar algún encuentro, la gente pregunta: «oye, ¿pero a la Región de Murcia cómo se llega?», y entonces antes les decíamos «con un tren cochambroso», pero ¿ahora qué vamos a decirle? «No, es que no se puede llegar, tienes que llegar en tu coche por narices», con autovías que encima están atascadas.

Yo, puf, menos mal que tenemos el aeropuerto Juan de la Cierva, que por lo menos y gracias a la fabulosa gestión de nuestro consejero de Turismo tenemos vuelos nacionales que nos están conectando con Barcelona y con la cornisa cantábrica, y esperemos que además siga así. Yo creo que este es un buen momento, ahora que nos desconectan con Madrid, para tratar de potenciar el vuelo con Madrid también, porque eso por lo menos frena un poco este impacto.

Pero la realidad es que el viajero que quiere ir en tren, quiere ir en tren, y entonces yo creo que esto es un mazazo, y muy particularmente es un mazazo para todos los sectores productivos (la formación, todo tipo de industria, de negocio...) pero muy especialmente yo creo que esto es un mazazo para el sector turístico, el sector más azotado sin duda por la pandemia, un sector que está viviendo unas horas difícilísimas. Y cogemos los políticos y le pegamos un cebollazo (con perdón de la expresión), un sector que está intentando sacar la cabeza después de pasar una situación complicadísima lo que menos necesita hoy es que le quitemos herramientas, es que le quitemos conexiones que faciliten la llegada de visitantes.

Y esto, cómo no, también supone pérdida de inversiones. Un inversor que no sabe cómo llegar al destino donde quiere invertir lógicamente no invierte o elige otro destino distinto.

Piénsenlo seriamente, ¿de verdad alguien de los que han participado en esta decisión se ha parado a pensar en las tremendas consecuencias económicas que tiene esto para los habitantes de la Región de Murcia? ¿Ha colaborado alguien de la Región de Murcia en esa decisión, de aquí, de Murcia, alguien de aquí? ¿Alguien se ha parado a pensar eso? Yo creo que no.

Yo, señorías, estoy totalmente convencido –y sigo buscando puntos de encuentro– de que todos los que estamos en este hemicycle hoy estamos de acuerdo en que queremos mejorar las infraestructuras ferroviarias, y si me apuran todos queremos transformar el tren, y si me apuran hasta estamos de acuerdo en cómo se puede mejorar el tren. Yo creo que los planes no son tan distintos unos de otros, todos (estoy casi seguro también) los que nos hemos metido en este mundo que es la política es porque queremos hacer prosperar a nuestra sociedad, porque queremos el desarrollo, queremos hacer la vida más fácil a los ciudadanos, pero yo creo que eso no se puede hacer a cualquier precio y yo creo que en eso también estaremos de acuerdo, hay precios que no se pueden pagar. No podemos asumir que haya determinados inconvenientes que sean superiores a las propias ventajas o beneficios que se obtienen en esas transformaciones. Todos sabemos que las transformaciones siempre son complicadas y muchas veces llevan críticas, pero, como digo, eso no quiere decir que se tenga que asumir todo, ni muchísimo menos.

Por ese motivo yo les pediría que se sumen a la petición unánime, que hagamos una petición unánime para que se revierta esta decisión porque aún estamos a tiempo. Se ha dicho que es el 1 de octubre, pues aún estamos a tiempo para que entre todos le pidamos, y no quiero personalizar en nadie pero tiene que ser el Gobierno de España, porque de ahí ha salido esa decisión, pero no quiero personalizar, pidamos a quien sea que la haya tomado que revierta esa decisión. Y si lo desean, con lo fácil que es volver a los planes originales..., porque encima es que esta decisión es nueva, se le ha ocurrido a alguien de repente, ha cambiado de planes y ha dicho «lo que ya estaba previsto hacerlo así lo vamos a hacer asá». Pues a las malas, malas, oiga, que vuelvan a lo que había antes, ya está, es que no pedimos más. Pero incluso, oiga, si nos dicen «es que lo que había antes no puede ser», estamos dispuestos a sentarnos a modificar esos planes, pero a lo que no estamos dispuestos es a dejar que maten moscas a cañonazos.

Yo creo que los ciudadanos de esta región no se lo merecen, porque además la repercusión que tiene esta decisión –y yo creo que esto es un hecho indiscutible– es el mayor golpe que se le ha asestado al ferrocarril en toda la historia de la Región de Murcia desde... Saben que el ferrocarril está en la Región de Murcia desde hace ciento sesenta años, pues esta es la decisión más radical en contra del ferrocarril de la Región de Murcia en estos ciento sesenta años, y estoy seguro de que ninguno de ustedes quiere ser cómplice o quiere ser partícipe o quiere dejar de hacer algo que pueda hacer para colaborar en una decisión tan trascendental que se recordará durante muchísimo tiempo.

Además, y ya digo que no estamos para tirar cohetes, en toda España se han ido electrificando vías, se han ido modernizando, y la Región de Murcia se ha ido quedando a la cola, pero es que con esta decisión se le pega directamente una patada hasta el furgón de cola del todo, es que nos convierte en la peor región a nivel ferroviario de toda España. Le quitamos esa dudosa bandera a Extremadura: trenes diésel del año del... en fin.

Yo creo que ninguno de los que estamos aquí estamos de acuerdo con eso, y por tanto les pido lealmente que se sumen a esta protesta que además no es nuestra, es una propuesta, como digo, que está haciendo un conjunto de ciudadanos en la calle.

Como digo, también creo que todos los que estamos aquí estamos de acuerdo en que es más necesario que nunca modernizar el ferrocarril. De hecho, los procedimientos de ejecución de infraestructuras normalmente superan los períodos electorales, tienen tiempos de maduración mucho más largos, y por tanto en todo lo que sea red de infraestructuras participan varios gobiernos o suelen participar varios gobiernos. Es más, es que el Corredor Mediterráneo, el diseño del Corredor Mediterráneo (que ahora les explicaré un poco) es un diseño que está pactado y consensuado con Europa. Entonces incluso aunque cambiemos de gobierno no se cambian esos planes porque son unas líneas que están bastante trazadas y sobre las que hay bastante consenso, y eso la sociedad no sé si lo sabe. ¿Por qué tenemos que pararnos a discutir de minucias? Pero, claro, el problema no es el qué, el problema es el cómo, y yo creo que hay determinadas líneas rojas que no deberíamos superar.

Esto que iba a decir a lo mejor no les gusta, y si no les gusta reculo rápidamente, y es que les iba a decir: tenemos la sensación de que en los últimos años vamos a peor en lugar de ir a mejor. Tenemos unos planes proyectados para el desarrollo y la mejora del ferrocarril, pero es que de un tiempo a esta parte da la sensación de que hemos pegado un volantazo y vamos hacia atrás, y si a alguien le ofende lo retiro, pero la sensación que tenemos nosotros es esa, y yo creo que los ciudadanos también.

Y ahora encima llegamos al extremo, que esto ya es la guinda del pastel, de que eliminamos completamente los cercanías y desconectamos con Madrid, y dejamos en el aire descolgados a Murcia, Alcantarilla, Librilla, Alhama de Murcia, Totana, Lorca, Puerto Lumbreras, Pulpí y Águilas. Por eso lo llamamos una isla ferroviaria, pasamos de un ferrocarril del siglo XIX a un ferrocarril inexistente, a la isla ferroviaria. ¿Y ustedes ven razonable que la ciudad de Murcia, la séptima ciudad de España, y la Región de Murcia estén desconectadas de Madrid con trenes directos en pleno siglo XXI? Yo no sé en qué cabeza cabe.

También podría decirles que podríamos tener ya operativos ferrocarriles mucho mejores, que además facilitarían la ejecución de estas obras, pero, como eso sospecho que puede generar o suscitar algún tipo de polémica (aunque luego les escucharé con muchísima atención), tampoco voy a profundizar en eso, no voy a decir ni media palabra sobre eso.

Y luego, para que todos sepamos exactamente de qué estamos hablando, si me permiten, señorías, me gustaría describirles un poco, y por eso he traído este mapa para que toda la sociedad tenga bien claro de qué estamos hablando, y me gustaría describirles un poquito, rápidamente, discúlpennos si me extiendo, o sea, si hablo mucho de esto, pero es que fui profesor y tengo alma de ingeniero y me gusta hablar con propiedad, entonces que tengamos claro cuáles son esos tramos de desarrollo, qué es lo que se corta y lo que no se corta. Y empezamos por donde ustedes me diga, yo pensaba empezar por ejemplo por el tramo desde Águilas hasta Murcia, y además en ese orden si quieren.

Bueno, como ven, el ferrocarril de Águilas es un ferrocarril, es una conexión que va desde Murcia, que pasar por todo el Valle del Guadalentín, que se sale de la Región de Murcia, pasa por Pulpí y entra a Águilas. Ese tramo no está en el Corredor Mediterráneo, el trocito que se sale de la región y va hasta Águilas, el Corredor Mediterráneo es toda esta línea verde que ven aquí que continúa hasta Almería, y ahí tenemos una responsabilidad también, porque el Corredor Mediterráneo no solo afecta a la Región de Murcia, es que afecta a los que están aguas abajo de la Región de Murcia. Bueno, pues estaban en marcha los proyectos de modernización integral de toda esa vía. ¿Y qué proyectos son esos? Se los describo porque están partidos en tramos: está el proyecto de la integración ferroviaria en Murcia, que ahora pasaré a describirlo con un poquito más de detalle porque es el más complejo; luego hay un tramo que es Nonduermas-Sangonera, un tramo cortito, Nonduermas-Sangonera; está el Sangonera-Totana, que es uno de los tramos más largos, de

Sangonera a Totana; luego hay un tramo muy pequeño, de 7 kilómetros, que es el Totana-Totana, que es, digamos, la circunvalación de la ciudad de Totana; luego está el Totana-Lorca; la integración ferroviaria en Lorca, que es muy complicada porque el ferrocarril en Lorca no puede circunvalar la ciudad y tiene que pasar por debajo, el soterramiento de Lorca; y luego está el tramo Lorca-Pulpí; y en Pulpí sale un ramal que es el Pulpí-Águilas, que es un ramal que ya no está en el Corredor Mediterráneo, que es el que le da servicio a la ciudad de Águilas.

Pues bien, tramo por tramo, el Nonduermas-Sangonera está adjudicado desde 2019; el Sangonera-Totana está adjudicado desde 2019; el Totana-Totana no, porque hubo unas protestas de unos vecinos, están cambiando el trazado y no se sabe muy bien en qué punto está, nos dicen que están terminando el proyecto pero no lo conocemos; y el Totana-Lorca también está adjudicado desde 2019; el soterramiento de Lorca se acaba de contratar la redacción del proyecto; y el Lorca-Pulpí se acaba de adjudicar ahora en agosto la ejecución de la obra.

¿Qué quiero decirles con esto? Les quiero decir que ya están en marcha esos planes de remodelación, están en marcha desde 2019, y están en marcha desde 2019 porque todos ustedes saben que para iniciar una obra antes hay todo un proceso de redacción de proyecto, aprobación de proyecto, evaluación de impacto ambiental, licitación... Los inicios de esos trabajos se remontan varios años atrás (2015, 2016), y ya están lanzados y ya están andando. Y eso es importante, ya les digo, de todo este tramo, que son 180 kilómetros aproximadamente, más de 120 kilómetros están adjudicados desde 2019. Las obras no iban corriendo, había alguna pequeña actuación en el tramo Nonduermas-Sangonera, el Sangonera-Totana estaba prácticamente parado y el Totana-Lorca también, han estado dos años prácticamente parados, pero por lo menos están adjudicados, con lo cual lo que vengo a decir es que los planes están en marcha.

Y esto tiene relevancia por dos cosas, tiene relevancia primero para que tengan claro que la modernización de los trenes se está produciendo y se va a producir sí o sí (yo creo que estas cuestiones son imparable) y la segunda por cómo se financian, porque todo este Corredor Mediterráneo, que es la Red Transeuropea de Transportes, que es un concepto europeo, se financia con fondos FEDER, por lo menos los tramos que ya están en marcha. Ya veremos cómo se financia el resto, pero los que ya están en marcha... Y, como digo, los que no están en marcha son: el Totana-Totana, que ni está ni se le espera por ahora, están redactando el proyecto; el soterramiento de Lorca, que acaban de empezar a redactar el proyecto; y el Lorca-Pulpí, que acaban de adjudicarlo ahora y por tanto no han podido empezar. Y luego creo que hay otro proyecto redactándose, que es el tramo hasta Águilas, que lo que se hace ahí no es Corredor Mediterráneo y lo que se hace ahí es electrificar la vía y ya está. Bueno, eso es importante.

Y déjenme un segundo que atienda precisamente al caso de Águilas porque, al estar fuera del Corredor Mediterráneo, al estar fuera de esta modernización que está mandada por Europa o que estamos de acuerdo con Europa, Águilas tiene un peligro enorme, es un proyectito que no se financia con fondos FEDER, es un proyectito de electrificación de la vía actual, y Águilas, como saben, tiene una enorme tradición ferroviaria porque ahí durante muchísimos años hubo unos talleres que mantenían todos los trenes del Sureste. El pueblo de Águilas se siente ferroviario. Pues Águilas, si le cortamos los cercanías tres años y medio y perdemos todos los viajeros que salgan de Águilas, ¿creen ustedes que dentro de tres años y medio van a volver a poner un servicio de cercanías a Águilas? Yo creo que no. Ojalá me equivoque, pero yo creo que no, y de hecho no debo ser el único que piensa eso porque la propia alcaldesa de Águilas, que, como saben, no es del partido que me puso a mí en el Gobierno, se ha sumado a las manifestaciones, porque ella también ve este peligro y ella es antes de los aguileños que de cualquier otra consideración. Tiene muchísimo peligro lo de Águilas, tres años y medio sin cercanías en Águilas yo creo, y ojalá me equivoque, ojalá me equivoque, que significa la pérdida definitiva de la conexión ferroviaria de cercanías de Águilas y por tanto su aislamiento ferroviario.

Déjenme que me pare dos minutos en el soterramiento de Murcia. El soterramiento de Murcia, una obra complejísima, costosísima, difícilísima, que además saben que ha suscitado todo tipo de protestas sociales —en las cuales, si me lo permiten, prefiero no entrar precisamente para no buscar elementos de confrontación sino todo lo contrario—, básicamente se parte en dos tramos: un tramo que va desde la estación hacia el lado Alicante y otro tramo que va desde la estación hacia el lado

Lorca. El tramo de la estación hacia el lado de Alicante, que es donde se produjeron las protestas más ruidosas porque es el tramo más urbano, es el tramo que está más cerca de las casas, en ese ya se ha conseguido meter los trenes por debajo después de cuatro largos años de obra más otros tantos de proyecto más otros tantos de autorizaciones, y eso ya digamos que de alguna manera está medio resuelto, solo falta que se termine de efectuar la modernización, el ancho internacional, la electrificación, y que llegue... (no voy a nombrarlo), pero ese tramo está más o menos resuelto; pero el segundo tramo, que es desde la estación hacia el lado Lorca, que tiene 6 kilómetros, todo ese tramo tiene un tramito que es superurbano, que es un tramo muy urbano, que es el tramo de Barriomar, que están las casas muy cerca de la vía (muy complicado de hacer), y luego tiene un tramo mucho más largo hasta Nonduermas que va por la huerta y hay casas pero que no tiene tanta densidad urbana. Ese tramo está adjudicado desde 2019 también... Como digo, desde el lado de Alicante hasta la estación se están terminando las obras del soterramiento, ahora en la prensa parece que se va a hacer en la parte de arriba, en fin, todo eso, pero el soterramiento desde la estación hacia el lado Alicante está adjudicado desde 2019 y la obra no ha empezado. Hay ciertos problemas ahí en los que tampoco creo que merezca la pena entrar aunque si quieren lo hacemos, pero, bueno, no ha empezado eso.

Y realmente vamos a reconocerlo, hay un tramo que es muy complicado, un tramo de 1 kilómetro aproximadamente, que es el tramo de Barriomar, que es muy complicado, y por tanto ese sí justifica que haya actuaciones o que haya acciones de eliminar los trenes, porque si no, construir la obra puede ser ciertamente difícil, aunque estaban proyectadas, licitadas y adjudicadas así, pero, en fin, podemos entender que eso es que es difícil de verdad, y también podemos entender que con la experiencia adquirida en el tramo de soterramiento anterior, hombre, se intenta hacer de una manera que provoque menos rechazo social.

Y luego hay otro ramal en el que también quiero poner insistencia, que también pertenece al Corredor Mediterráneo y no todo el mundo lo sabe, que es el ramal hacia Cartagena, todo el ramal hacia Cartagena, toda la conexión hacia Cartagena, que empieza en ese punto de aquí que es el triángulo del Reguerón, o baipás de Beniel, que es una pequeña obrita que sirve para que los trenes no tengan que entrar a Murcia y luego ir marcha atrás para bajar hacia Cartagena (el triángulo del Reguerón está proyectado desde hace cuatro años y nunca más se supo); y luego tiene dos tramos, un tramo que es este de aquí, que es el Reguerón-Riquelme, que es montañoso, que es complicado, que tiene complicaciones geotécnicas, y otro tramo que es el Riquelme-Cartagena, que tiene una de las rectas más largas de España, que es un tramo mucho más sencillo, todo eso parado desde hace tres o cuatro años. Son obras que no se están haciendo y que por lo que nos dicen este año van a empezar a licitarlas, están metidas en los Presupuestos Generales del Estado del año 2021, pero realmente no sabemos cuándo las van a sacar porque ya estamos en septiembre (esperemos que las saquen cuanto antes).

Y luego hay un problemilla o un problemón que es la integración en Cartagena, la entrada en Cartagena del Corredor Mediterráneo, la entrada en Cartagena ciudad, y digo un problemón porque había una solución consensuada entre todas las administraciones en el año 2019 y en el consejo de administración del año 2019, el único consejo de administración que hubo ese año, ese consenso saltó por los aires por voluntad... bueno, no voy a entrar en de quién pero saltó por los aires y la realidad es que a día de hoy no tenemos claro cuál es la solución de entrada en Cartagena.

Hay otra obrita más, que es la remodelación de la estación de Cartagena, pero eso realmente es un lavado de cara que se ha anunciado ocho o nueve veces y todavía no ha empezado, y adjudicada ya y todo, ahí está, pero eso ya digamos que es poco trascendente.

Les cuento todo eso porque, como digo, creo que es importante para saber de qué estamos hablando, qué obras están en marcha, cuáles son los planes futuros... Yo creo que muchos de ustedes lo sabían pero también es bueno que los sepa la sociedad y que los tengan claros.

Y luego hablamos del tramo por Cieza a Madrid, todo este tramo de aquí. Ese tramo no está en el Corredor Mediterráneo, y es un tramo que desde nuestro punto de vista se tendría que hacer dos cosas: una, poner servicios de cercanías (ahora mismo no los hay), en esta gran cruz que hace la Región de Murcia toda esta zona no tiene servicios de cercanías, y lo lógico y lo razonable es que tuviera servicios de cercanías; pero para eso es también lógico y razonable que antes se electrificaran

las vías, y ya si se pusiera un ancho internacional sería fantástico, y es un proyecto relativamente sencillo que deberíamos todos los que estamos aquí reclamarle al ministerio porque es de justicia, porque en toda esa franja, en todo este corredor, se concentra una enorme cantidad de población que serían usuarios de cercanías, y yo creo que merecería la pena captarlos.

¿Y todo esto por qué se lo digo, señorías? Se lo digo porque vamos a analizar un minuto, y no me voy a extender mucho más, cuáles son los argumentos que ha dado quien ha tomado esta decisión de interrumpir todos los servicios ferroviarios, de convertirnos en una isla ferroviaria durante tres años y medio.

El primer argumento que nos han dado es que este corte de servicios se hace para evitar molestias a los vecinos, con lo cual hasta podríamos estar de acuerdo, ¿pero en todos estos tramos que les he descrito dónde hay vecinos que sufren molestias? Se lo voy a decir yo, donde realmente hay vecinos que están muy cerca de la vía del tren y que van a tener molestias muy importantes con las obras, hasta el punto de que la solución que se está adoptando es ayudarles a trasladarse a otro lugar, es el tramo desde la estación hacia el lado Lorca pero en el primer kilómetro, en el tramo de Barriomar. Desde ahí hasta Águilas prácticamente no hay molestias a los vecinos. Entonces cuando dicen «no, es que cortamos los trenes porque queremos evitar las molestias a los vecinos, queremos evitar que pase lo que pasó en el primer tramo del soterramiento», lo que yo estoy entendiendo –y corrijanme ustedes si no lo entienden así– es que por un tramito así cortamos un tren así, 180 kilómetros por un tramo de 1 kilómetro. ¿Entienden ustedes eso razonable? Yo creo que hay otras soluciones, a mí como ingeniero se me ocurren cinco soluciones distintas a esa, por un tramo de 1 kilómetro, que, además, ya digo, está con expropiaciones y, en fin, que los van a sacar de allí, que... Y entonces dicen «no, es que para no trabajar en horario nocturno y tal, y no sé qué...» Ya, pero, oiga, un tramo así... Es que es 1 kilómetro y luego son 180 kilómetros que corto. Perdón, 180 hasta Águilas, pero si sumamos que corta todo esto (porque saben que la vía de Madrid se desvía en Alcantarilla) nos metemos en 270 o 280 kilómetros. Me van a perdonar pero yo no lo veo razonable.

El segundo motivo que dan es que es necesario cortar estos trenes porque se financian con los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, los Next Generation, y que, como esos fondos europeos tienen unos plazos muy cortos, hay que ejecutar muy rápido y entonces, claro, no se puede, hay que... Pero, vamos a ver, si les acabo de explicar (y todo el que sabe un poquito de esto...) que la mayoría del recorrido del ferrocarril que estamos cortando se financia con fondos FEDER que no tienen plazo. Los fondos Next Generation solo se pueden aplicar a obras adjudicadas a partir de febrero de 2020: el soterramiento de Murcia, adjudicado en 2019 el segundo tramo; el Nonduermas-Sangonera, adjudicado en 2019; el Sangonera-Totana, adjudicado en 2019; el Totana-Lorca, adjudicado en 2019. Todos esos no se financian con fondos Next Generation. Solamente se podrán financiar con Next Generation el Totana-Totana, de 7 kilómetros, cuyo proyecto todavía no ha visto la luz; el soterramiento de Lorca, que son 3,5 kilómetros, cuyo proyecto acaban de empezar a redactar, yo creo que no llegan a tiempo, porque es un proyecto complejo, de financiarlo con Next Generation; y el Lorca-Pulpí, que ese sí, ese lo han adjudicado en agosto y sí se puede financiar con Next Generation. ¿Entonces me están ustedes contando...? No ustedes, perdón, ¿me están contando que por este tramo de aquí cortamos todos los trenes aquí? Pues no lo entiendo. Llámenme ceporro pero yo no lo entiendo, no lo entiendo porque no creo que sea verdad.

Ya digo, la inmensa mayoría de estos tramos no reciben dinero de los fondos Next Generation, y es una lástima. Hay otros que sí pero estos no. Estaría bien que se financiara con Next Generation el tramo de electrificación de Águilas, y así nos aseguramos que no se pierden los cercanías ahí, o la electrificación de la línea de Cieza, y nos aseguramos que no se pierde ahí. Eso estaría bien.

Otro argumento que dan, un tercero, es que dicen que esto es para que las obras vayan más rápido, porque la presidenta de Adif... perdón, no quiero personalizar, bueno, hago un paréntesis, no personalizo en nadie pero la presidenta de Adif, como saben, perdón, la presidenta de Adif no, la secretaria de Estado, que fue la que hizo las declaraciones a las que voy a hacer referencia ahora, la secretaria de Estado antes era presidenta de Adif y antes era directora general de Adif, y eso con distintos gobiernos (lo digo porque es una persona a la que en teoría se le presupone cierta neutralidad porque ha pasado por gobiernos de distintos colores, entonces entiendo que sus decisiones no son sesgadas políticamente). Bueno, la actual secretaria de Estado decía: «es que si no

cortamos los trenes durante tres años y medio las obras durarán diez o doce años». Yo digo: vamos a ver, si están adjudicadas en 2019, estamos terminando 2021 y prácticamente no han avanzado las obras, ¿de verdad me quieren ustedes convencer de que tenían mucha prisa por hacerlas? ¡Pero si van a paso de tortuga! Si el tramo Nonduermas-Sangonera, que es el más avanzado, no lleva hechos ni 3 kilómetros, están llegando a Alcantarilla ahora. Entonces el Sangonera-Totana es que ni había empezado, y el Totana-Lorca ni había empezado, dos años sin empezar. ¿Y entonces ahora tenemos prisa y es que las obras van a durar diez o doce años? ¿Y por qué van a durar diez o doce años? ¿Es que no se puede hacer como se ha hecho toda la vida en todos los sitios de España, cortando donde esté el tajo? ¿Creen ustedes que en un tramo de 49 kilómetros van a trabajar simultáneamente en los 49 kilómetros, de verdad lo creen? Yo no, y yo lo sé con conocimiento de causa por que soy ingeniero, pero es que no hay que ser ingeniero de caminos para saber eso: se trabaja en un tajo, se corta ese tajo y se pone un baipás con autobús.

Por tanto, a mí esta historia de que es que las obras van más rápido y tal y no sé qué... Además precisamente el administrador de infraestructuras ferroviarias no se caracteriza por cumplir los plazos que dice, con lo cual no termino de verlo. Entonces después de estar un montón de tiempo sin darle brío a las obras, que ahora quieran pegarles un empujón me parece fenomenal, y todos queremos que se hagan cuanto antes, pero que el precio que tengamos que pagar sea este yo lo siento pero no termino de verlo.

De hecho, el otro día en la pregunta parlamentaria que me hacía el diputado señor Álvarez yo le contestaba así, molestias en las obras estamos todos acostumbrados a sufrirlas, yo puedo sufrir molestias en una obra, una reforma en mi casa, y entiendo que tenga molestia. Entendemos que haya cortes ferroviarios, la propia plataforma propone que haya cortes ferroviarios. Desde luego el tramo de Barriomar se hace mucho mejor cortando el tráfico, pero, oiga, no matando moscas a cañonazos, no es lo mismo que yo tenga molestias en mi casa a que venga el albañil y se siente a comerse mi comida, es que no es lo mismo. Hay molestias y molestias, y hay algunas que yo creo que son inasumibles.

Y si evaluamos las consecuencias económicas y sociales que tienen esas molestias para la Región de Murcia a lo mejor son superiores al beneficio que estamos obteniendo. Entonces, oiga, yo creo que hay molestias... Y estoy seguro de que quien ha tomado esta decisión no se ha parado a pensarlo, así que yo por lo menos quiero que ustedes, en esta voluntad, reitero, de llegar a un acuerdo, sí se paren a pensarlo. ¿Merece la pena de verdad aguantar esto, soportar esto de esta manera... no nosotros, todos los ciudadanos de la Región de Murcia, para obtener un beneficio de dudoso futuro que en cualquier caso se va a obtener aunque de otra manera? Yo no lo veo muy claro.

Y por último, señorías, el argumento que dan para convencernos de que esta decisión es lo mejor para los murcianos, cosa que es difícil de conseguir, es que se pone un servicio de transporte alternativo en autobús. Vamos a ver, señorías, pensemos juntos: los servicios de transporte alternativo tienen obligación de ponerlos, no es ningún regalo. Cuando uno corta un servicio básico como es un tren de cercanías tiene que poner un servicio alternativo, pero esos servicios alternativos están pensados para tramitos cortos, ¿porque quién en su sano juicio se va a montar en un autobús en Águilas para llegar a Murcia tardando tres horas? ¿Alguno de ustedes lo haría? ¿Saben ustedes que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ya ofrece el servicio de autobús de Águilas a Murcia en la tercera parte del tiempo? ¿Alguien va a decir «no, me voy a la estación de Águilas», porque además ese servicio obligatoriamente (y que no les cuenten milongas) tiene que entrar en todas las estaciones porque es un servicio que tiene que hacer el itinerario más parecido al que hacía el cercanías, por tanto tiene que salir de Águilas, tiene que parar en Pulpí, tiene que parar en Puerto Lumbreras, tiene que parar en Lorca, tiene que parar... en todas, en Alhama, en Totana, en todas. Entonces ¿alguien en su sano juicio va a montarse en ese autobús? Por tanto, vamos a pasear autobuses vacíos, que es justo lo que no necesita la A-7: más autobuses, más vehículos, más contaminación, y encima vacíos.

Y ahí iba yo, ¿y cuánto cuesta eso? 10.000 eurazos diarios, 10.000 eurazos diarios por pasear autobuses vacíos. ¿En qué cabeza cabe? Fíjense si se lo cree poco el propio... bueno, no quiero personalizar, fíjense si se cree poco esto que los que han sacado a licitación el servicio alternativo de

autobuses lo han sacado por tres meses, porque saben que a los tres meses no lo va a pedir nadie ya porque no va a haber nadie que los use. Eso, y pensemos con un poco de cabeza, tiene sentido cuando se hace un corte en un trámite pequeño porque uno sí puede ir en tren, bajarse un momento, cruzar el trámite pequeño y seguir en el tren (en el tren de cercanías, me refiero), pero hacer un trayecto de tres horas y media entrando en todas las estaciones... Yo oía a muchos representantes políticos –seguramente por desconocimiento– decir «no, es que queremos servicios directos de Lorca a Murcia, de Águilas a Murcia»... Pero es que esos servicios directos ya están en las concesiones de autobús, son tráficos que están prohibidos para Renfe, no puede hacerlos aunque quiera, y si los hace les está robando viajeros a los servicios concesionarios de autobús. Eso no se puede hacer, es ilegal. Entonces, claro, cuando se toman decisiones que no están meditadas y no están pensadas, se dicen «absurdes» (con perdón). No quiero insultar a nadie ni quiero meterme con nadie, prometido, ¿eh? De verdad que si quieren lo retiro, no quiero eso.

Bueno, señorías, no quiero aburrirles más. Esta es la situación que tenemos. Yo he tratado de ser didáctico, he tratado de simplemente lo que he dicho, convencerles. No somos de vencer, somos de convencer. He tratado de traer la voz de... Estos argumentos no los he sacado yo, estos argumentos me los han dado y son manifestantes que están ahí fuera, esos manifestantes que son de todos los colores políticos, y ellos son los que me han contado todo esto, muchos de ellos con mucho conocimiento ferroviario (trabajadores de Renfe, sindicatos). Es que esto tiene un apoyo social que va mucho más allá de los partidos políticos.

Por tanto, yo creo que la mejora ferroviaria es ineludible, yo creo que todos la apoyamos... De hecho, y perdonen que haga un paréntesis, les cuento también que, fíjense si estamos todos de acuerdo en esa mejora ferroviaria, en esa mejora de las vías, que la comunidad autónoma está pagando una parte importante de eso. El soterramiento de la ciudad de Murcia lo pagamos nosotros también, y estamos cumpliendo escrupulosamente los plazos pese a nuestras dificultades financieras, y llevamos pagados 55,9 millones de euros en esa apuesta por el ferrocarril y en esa apuesta por el soterramiento. Vamos pagando por adelantado las obras, llevamos 30 millones de adelanto, con lo cual yo creo que el compromiso es ineludible, el del Gobierno regional y entiendo que el de todos los grupos políticos también, porque no creo que nadie no esté de acuerdo con eso, todos queremos modernizar y mejorar, y si hay alguien que no está de acuerdo que lo diga después, que a mí me sorprenderá, sinceramente.

Pero yo creo que esta decisión no ha sido suficientemente meditada. Y yo creo que esta decisión no ha sido suficientemente meditada porque se ha tomado a cientos de kilómetros de aquí. Y yo creo que los habitantes de la Región de Murcia tenemos derecho a decidir nuestro propio destino, tenemos derecho a evaluar las consecuencias que produce en nuestras vidas una decisión como esta. Y por eso les invito a todos ustedes a que se sumen a protestar contra la decisión, que no protestamos contra nadie, que quiero protestar contra la decisión, que es lo que me piden los ciudadanos.

Por eso creo, señorías, que sería bueno iniciar hoy un camino. Hoy puede ser un día histórico, el Día de la Movilidad, la Semana de la Movilidad Sostenible. En el Año Europeo del Ferrocarril podríamos tener una oportunidad histórica, y esa oportunidad histórica sería la oportunidad en la que los políticos de la Región de Murcia demostramos que tenemos altura de miras, que somos capaces de hacer lo que nos están pidiendo a gritos esta mañana, a gritos, los ciudadanos para ponernos de acuerdo en unas cosas, en unas cuestiones, en unos desarrollos de infraestructuras en los que en el fondo estamos de acuerdo, que somos capaces de escenificar ese acuerdo e iniciar así un camino que se puede propagar a más infraestructuras, no solo al ferrocarril, no solo esta decisión.

¿En todo lo que les he explicado no están ustedes de acuerdo conmigo? Yo estoy seguro de que sí. ¿Y por qué no escenificamos ese acuerdo? ¿Y por qué no nos unimos para que supere las legislaturas, para que supere los distintos colores de los Gobiernos centrales y podamos pelear juntos, remar juntos en la misma dirección en la defensa de los legítimos intereses de todos los habitantes de esta tierra? Que estoy seguro de que todos ustedes se han metido en política para eso, es que estoy seguro, ¿por qué no...? Si ustedes quieren defender los intereses de los habitantes de esta tierra, esta es una forma de hacerlo, nos ponemos de acuerdo y empezamos por este camino, y luego seguimos por el pacto de las infraestructuras, que yo estoy dispuesto a tenderles la mano, se la tiendo veinte veces, estoy dispuesto a tenderles la mano para que lleguemos a acuerdos para el desarrollo de las

infraestructuras, porque las infraestructuras son las arterias por las que van las oportunidades, porque la prosperidad de nuestra tierra depende de esas infraestructuras y porque estoy profundamente convencido de que las diferencias que nos separan en las cuestiones de infraestructuras son minucias, son mínimas. En lo troncal estamos de acuerdo y estoy completamente convencido. Y me gustaría, y de verdad se lo pido con el corazón en la mano, que utilicemos el día de hoy, que lo convirtamos en histórico para iniciar un camino de concordia, de colaboración y de acuerdo para desarrollar las infraestructuras de futuro... Señor Conesa, no se ría, se lo estoy diciendo en serio, se lo estoy diciendo con el corazón en la mano. Ssi usted quiere descuajeringarse de risa, me parece bien.

Les vuelvo a tender la mano, les tiendo la mano para que se unan a nosotros o para que nos unamos nosotros a ustedes, para que vayamos juntos a defender los intereses de esta tierra, para que desarrollemos las infraestructuras que necesita esta tierra, que son las que todos sabemos, las que conocemos, que si hay diferencias nos sentemos y las apartemos porque son mínimas, se lo digo en serio. ¡Es que lo pone en sus programas electorales! Yo me tomé la molestia de leerme los programas electorales de todos los partidos, y en la parte de infraestructuras había una coincidencia gigantesca.

Sin aspavientos, sin ruidos, yo estoy dispuesto a hacerlo de la forma más discreta que quieran, con transparencia, como ustedes quieran. Estoy a sus pies, estoy como ustedes quieran, ya no sé cómo ofrecérselo de otra manera... y sigue riéndose. Bueno, pues yo se lo ofrezco con sinceridad. Si usted quiere reírse, me parece bien, pero de verdad le digo que yo creo que tenemos una oportunidad histórica, creo que nos lo están pidiendo los ciudadanos, y creo que no es tan difícil.

Y desde luego la voluntad de este consejero, de este Gobierno regional, es absoluta. Empecemos hoy, empecemos hoy teniendo un acuerdo unánime, como ha tenido el Ayuntamiento de Lorca, como están haciendo en Águilas, en Totana, en lugares donde hay diferentes partidos. Tengamos un acuerdo unánime para defender el no corte de los ferrocarriles, el no a la isla ferroviaria. Construyamos el acuerdo. Los políticos estamos para construir, no para destruir. Construyamos este acuerdo, que se puede, que es muy fácil.

Yo entiendo que no me quieran ver a mí, lo entiendo, yo sé la opinión que tienen muchos de ustedes sobre mí, pero es que no hablo por mí. Les repito lo mismo que he dicho al principio, hoy estoy aquí para traer la voz de esa gente que está en la calle y no ha podido entrar, que me lo han pedido, me han dicho: «por favor, consejero, queremos que se oiga nuestra voz en la Asamblea», que me lo han pedido, «por favor, consejero, queremos que se oiga nuestra voz en la Asamblea y no podemos estar físicamente dentro por culpa de las restricciones del coronavirus», pero quieren estar aquí.

Por tanto,...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Silencio, por favor.

SR. DÍEZ DE REVENGA ALBACETE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

... les traigo su voz. No lo hagan por mí, háganlo por ellos y escenifiquemos ese acuerdo.

Es más, ¿que no quieren firmar con nosotros porque no quieren por lo que sea, no quieren tener un acuerdo? ¿No quieren consensuar las propuestas de resolución de este debate? Me costaría pero lo podría hasta entender. Vayamos juntos a la manifestación del día 25. El sábado 25 a las siete de la tarde esa gente de ahí fuera, todos esos ciudadanos han convocado una manifestación en Murcia, sábado 25 a las siete de la tarde. Vayamos juntos a esa manifestación.

Señorías, termino ya. Vamos juntos a la manifestación. Les vuelvo a tender la mano. Vamos a ponernos de acuerdo. Consensuemos las resoluciones de hoy, saquemos un acuerdo unánime de esta Cámara que se oiga fuertemente en Madrid, que se oiga de verdad. Esto no va contra nadie, se lo digo por cuarta o quinta vez. Esto no es un movimiento contra nadie, esto es simple y llanamente la necesidad que tienen los habitantes de la Región de Murcia de defender sus derechos más básicos,

como es la movilidad.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Señorías, la sesión se va a interrumpir hasta las cuatro de la tarde.

Les recuerdo a los grupos parlamentarios que podrán presentar, según marca el Reglamento, hasta cuarenta y cinco minutos antes del inicio ante la Mesa de la Cámara las propuestas de resolución en número no superior a quince, de conformidad, insisto, con el artículo 174.2 del Reglamento.

Por tanto, hasta las tres y cuarto, las 15:15, de la tarde tienen tiempo sus señorías para presentar las propuestas de resolución, y esta sesión se reanudará a las 16:00 horas.

Muchísimas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

Segunda reunión.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión con el turno general de intervenciones.

Corresponde, por un espacio máximo de cuarenta y cinco minutos, comenzar a don Pedro López, del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor López, por favor.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Buenas tardes, consejero, consejeras, señorías.

Yo voy a empezar mi intervención de manera parecida a como empecé la intervención cuando usted nos presentó los últimos presupuestos, señor consejero.

Si uno escucha su intervención y solo tiene en cuenta el contexto de esa intervención, casi le puede dar la razón uno al cien por cien, seguramente es así. Pero claro, el papel lo soporta todo, las intervenciones también; pero los gobiernos y las personas tenemos una trayectoria y una forma de actuar y una forma de ser, y entonces, como poco, cuando se da uno cuenta de un cambio tan importante y tan repentino, por lo menos tiene que ser prudente.

Mire, a mí me ha llamado mucho la atención cuando usted hoy se pone la gorra de portavoz de la plataforma. Es un cambio en usted para mí inédito. Seguramente las conversaciones o la conversación que ha tenido esta mañana ha obrado ese milagro, entre comillas. Pero yo creo que sería también una manera buena de iniciar esa andadura, por ejemplo disculpándose con la Plataforma Prosoterramiento por todos estos años en los que se ha sido tan duro, tan agresivo física y verbalmente con ellos. Ayer mismo hubo una reunión de la comisión de seguimiento..., sí, desde el Partido Popular y desde usted, no creo que usted sea un verso suelto en el Partido Popular, pero, bueno, ahora hablaremos de eso.

Ayer mismo, en la comisión de seguimiento de la recuperación de la bahía de Portman, parece que no le gustaba mucho que estuvieran ahí representados los vecinos; o ayer mismo también, el presidente de la región, en unas declaraciones a televisión, decía que la movilización en defensa del Mar Menor está bien, que debe de ir quien quiera, pero que la gente que vaya irá o porque está mal informada o porque tiene mala intención. No serán esas exactamente las palabras, pero un poco era esta la situación.

Por eso yo creo que esto obra un milagro, y seguramente a partir de mañana numerosas asociaciones (en defensa de los desahucios, los de los taxis...) ante este cambio suyo acudirán a usted para que usted sea el portavoz de los ciudadanos. A mí sinceramente me gusta más ese señor consejero que el que ha actuado como de ariete contra el Gobierno de España y muchas veces con mano dura con todo el que va en dirección contraria. A mí personalmente bienvenido a esta nueva imagen.

También me gusta mucho lo del consenso por la misma razón. Ese es otro milagro. Hoy, de manera hábil por su parte y seguramente por quien le asesora en la preparación de la intervención, y esto hay que reconocerlo, ustedes nos convocan a un Pleno monográfico sobre ferrocarril en la Región de Murcia, pero hoy nos habla exclusivamente del cierre de los trenes, de esa propuesta de cierre que hay de los trenes, que está bien y es muy importante, y seguramente es lo más importante en este momento, pero hablamos de ferrocarril y, si se da usted cuenta, en toda su reflexión prácticamente lo ha referido todo del año 2019 para adelante, como si no hubiera un antes, y un antes que tiene que ver con la planificación, con la historia y con el futuro del ferrocarril. Y entonces, pues bueno, a mí me parece bien esa estrategia, pero nosotros le vamos a hablar de la historia del ferrocarril, le vamos a hablar de lo que se ha hecho mal, de lo que se está haciendo, de lo que se está proyectando, y también vamos a hablar de las cercanías, cómo no.

Y en ese sentido, mire, en esta reflexión histórica yo casi le compro todo el discurso. El problema del ferrocarril en esta región no es un problema de un año ni de dos años ni de diez años. Es verdad,

hemos estado a la cola en las inversiones por parte del Gobierno de España durante muchísimos años y con diferentes gobiernos, es una realidad. No se han renovado las infraestructuras ni los trenes; esto ha dado lugar a reducir las conexiones, a reducir los servicios... Ha ido deteriorándose, perdiendo pasajeros, y estábamos a la cola, es verdad, en ese sentido.

La imagen que usted dice de los pasajeros a mí también me la han comentado. Ha habido amigos míos que han venido de otra región a Murcia y les han sorprendido enormemente los trenes en los que venían a Murcia y les ha impactado cuando se han bajado en la estación del Carmen, que es la estación, como usted decía, de la séptima ciudad de España en cuanto a población. Y esto, bueno, sí, es así, le tengo que dar la razón. No hay ningún problema en darle la razón en esas cosas.

Mire, usted nos ha enseñado aquí antes un *planning* con lo de los trenes, y nos ha dado un poco una explicación, lo cual le agradezco, de cómo están las infraestructuras ferroviarias y el diseño de las líneas en la región. Yo le voy a enseñar ahora... no es un plano, es una foto donde está el origen de todos los problemas del ferrocarril en nuestra región.

Mire, esta es la foto. Esta es la foto del pacto de Murcia, que se celebró o se firmó el 8 de enero de 2001, mire qué coincidencia, en 2001, el mismo año en el que se derogó la ley que protegía el Mar Menor y en el que los presidentes de Castilla-La Mancha, Madrid, Valencia y Murcia se reunían con el entonces ministro del PP, Álvarez Cascos, para diseñar cómo iba a llegar la alta velocidad a nuestra región. Y sin duda, de ese pacto la más perjudicada fue la Región de Murcia. ¿Por qué fue la más perjudicada? Porque ahí, en vez de optarse por la línea tradicional y más directa para llegar a nuestra región, que era la de Cieza-Hellín-Albacete-Murcia, se optó por venir a través de Alcantarilla, en un recorrido zigzagueante que perjudica claramente a nuestra región. Por tanto, en la llegada de la alta velocidad y del ferrocarril a nuestra región, esa planificación territorial para nada benefició a nuestra región.

El aceptar que el AVE llegara por ahí sin duda ha dado lugar a retraso en la ejecución, ya que las cosas habían ido con mucha menos fluidez de la que se esperaba. Sin duda, desde nuestro punto de vista, esto fue una concesión del Gobierno del Partido Popular de entonces, o una debilidad del Gobierno regional de Valcárcel, no lo sé. Con esto se aumentaban las distancias, los tiempos, se encarecían los servicios, y seguramente, como así ha pasado, se iba a retrasar la llegada del AVE. Luego, la decisión de que el AVE entrara a la ciudad de Murcia por la zona sur y no por la zona norte, en paralelo a la autovía, seguramente también habrá tenido que ver con que su integración en la ciudad de Murcia sea tan compleja.

En fin, la sensación es que los gobiernos regionales del PP no fueron muy acertados ni muy eficientes en la planificación de los servicios ferroviarios de nuestra región, o perdieron la batalla política con otras regiones, como le dije anteriormente; o tal vez su apuesta (ya lo ha mencionado usted, que gracias a eso vamos a tener mejores comunicaciones) fuera o estuviera orientada hacia el aeropuerto, esa obra megalómana que tanto nos costó, que tanto nos va a costar y que no termina de despegar.

Lo cierto es que las decisiones no se tomaron, señor consejero, de manera acertada, y, como en el Mar Menor, que también se derogó la ley en este año, de esos polvos estos lodos. Esta es la situación que tenemos.

Mire, la mala planificación era mala, pero cuando llegaron los recortes del PP, cuando se abordó la crisis económica, en el año 2013 la ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció unos recortes sustanciales en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 que iban dirigidas al Corredor Mediterráneo. Había previstos 51.300 millones de euros y se recortó más del 50%; se quedaron en 23.300 millones de euros.

Señor consejero, esto tuvo mucho que ver en el origen de los retrasos, los problemas y la falta de financiación del Corredor Mediterráneo, que en aquel recorte obligó a modificar todos los proyectos. Entonces el Gobierno del Partido Popular decidió traer el AVE a la ciudad de Murcia en superficie, incumpliendo el convenio que se había firmado en el año 2006 y que gozaba de un amplio consenso social, económico y político en nuestra región.

La realidad es que ustedes nunca tuvieron intención de hacer el soterramiento de manera integral desde la estación del Carmen, o sea, desde la Senda de los Garres hasta la estación del Carmen, y luego hacia Barriomar y Nonduermas. No tenían intención de hacerlo, no tenían los proyectos para

continuar el soterramiento hacia delante. Tampoco tenían ninguna intención de continuar el Corredor Mediterráneo hasta Cartagena. Miren, dejaron caducar la vía de la variante de Alcantarilla para sacar las vías del centro de la ciudad, de la calle Mayor. Nunca atendieron las peticiones...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Por favor...

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Nunca atendieron las peticiones...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Perdóneme, señor López, perdóneme si es tan amable, y paro el tiempo.

Por favor, lo que tengan que replicar lo replican en la tribuna de oradores. Lo he dicho ininidad de veces, no crucen entre ustedes declaraciones, el orador defenderá las posturas de cada grupo parlamentario.

Perdón, señor López, continúe.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Gracias, presidente.

Nunca atendieron las peticiones de los vecinos de Las Tejas, en Alcantarilla, para integrar las vías en el barrio. El trazado del tramo Totana-Totana se hizo sin atender la zona inundable, además de generar un enorme conflicto social por ocupar decenas de viviendas de primera residencia, por cierto, ahí con la complicidad del Gobierno local del PP.

En el trazado Totana-Lorca, se dejaban aisladas varias pedanías de la ciudad de Lorca, en especial las de La Tercia; también en este caso con la complicidad del Gobierno local del PP.

Se olvidaron de que existe una línea de cercanías Águilas-Murcia, que tanto defienden ahora y que nos alegramos de que lo hagan. No habían previsto la electrificación del tramo entre Pulpí y Águilas ni la conversión de las vías al ancho internacional.

No invirtieron ni un solo euro en la modernización de las cercanías. El tráfico de pasajeros entre Águilas y Murcia ha ido cayendo a lo largo del tiempo, hasta estar en el año 2011 en 1.355.000 pasajeros, y ha seguido cayendo. Los últimos datos son de 2020, 564.000 pasajeros, pero no es significativo porque fue un año, como todos sabemos, de pandemia.

Miren, no atendieron las reiteradas peticiones de la UPCT, dos años y medio llevaron pidiéndoles, para poner trenes sinergizados entre Cartagena y Murcia. Tampoco atendieron las peticiones para poner trenes híbridos entre Cartagena, Murcia, Cieza, Albacete y Madrid. En definitiva, cuando se produjo el cambio de Gobierno en junio de 2018 la situación del ferrocarril en nuestra región era un caos total: enormes conflictos sociales, manifestaciones multitudinarias, encierros, creación de plataformas. No había ninguna garantía de financiación para las obras. De hecho, se ha tenido que acudir en gran parte de la obra a los fondos europeos Next Generation para poder ejecutarlas; no había previsiones ni cronogramas para la ejecución.

Por tanto, señor consejero, tiene que entender que a nosotros nos parezca sorprendente que ustedes, que llevan gobernando tantos años y que cuando estuvieron en el Gobierno de España no acometieron o dejaron de hacer todo este tipo de actuaciones, ahora vengan a ejercer de bomberos, a ponerse al frente de las manifestaciones y de las movilizaciones para resolver este problema.

Mire, yo creo que están haciendo un intento de utilizar la movilización ciudadana en beneficio partidista. Lo creo así, sinceramente. O tal vez es que hayan aprendido la lección de las movilizaciones del soterramiento, que no parecía que les viniera muy bien eso. Perdieron las elecciones después y ahora están intentando recomponer. Pero en cualquier caso, en una ocasión y en

otra están utilizando estas movilizaciones en beneficio partidista.

Mire, me resulta también especialmente sorprendente que estén tan centrados en las infraestructuras dependientes del Gobierno de España y que sin embargo tengan tan abandonadas las infraestructuras que dependen de usted. Mire, las carreteras regionales, la RM-1 en sus dos tramos, los puertos, el propio aeropuerto, sin planificación. Eso también tiene que ocuparle más tiempo, señor consejero. Esas infraestructuras son necesarias para la región también.

Mire, desde que se produjo el cambio de Gobierno, desde el minuto uno de la llegada de Pedro Sánchez nos pusimos a trabajar para revertir este caos al que tenían sometida la red ferroviaria en nuestra región, y se hizo a pesar de que esto lo había provocado de una manera flagrante, tanto el Gobierno de España como el Gobierno de la Región de Murcia. El primer paso fue garantizar la llegada del AVE en superficie a la ciudad de Murcia. Se cambiaron las porras del Gobierno del señor Bernabé por el diálogo del delegado del Gobierno, Diego Conesa.

Hoy está garantizada la llegada del AVE a la ciudad de Murcia el próximo año, en el segundo semestre de 2022. La supresión del paso a nivel de Santiago el Mayor es una realidad. Esto es una reivindicación vecinal de décadas hecha realidad por un Gobierno socialista, pero desde luego nosotros le tenemos que, sobre todo, dar las gracias a la Plataforma Prosoterramiento y a todas las movilizaciones ciudadanas, que fueron determinantes para que esta situación se diera así. Estuvieron peleando contra la negativa de los Gobiernos locales, regionales y nacionales del PP, y también, cuando llegó el Gobierno socialista, exigieron que eso cambiara, y eso se cambió. Eso se cambió gracias a la intervención de un Gobierno socialista.

Mire, se garantiza la continuidad del soterramiento en la ciudad de Murcia, con una inversión de casi 620 millones de euros. Se contrató el tramo Nonduermas-Sangonera, con un presupuesto de adjudicación de 86 millones de euros; también el tramo Sangonera-Totana, con un presupuesto de más de 120 millones de euros. Como dije, el tramo Totana-Totana se ha cambiado por completo para evitar los posibles riesgos de inundaciones y la expropiación de decenas de viviendas de primera residencia. El nuevo proyecto está en redacción y está previsto que las obras se contraten en el primer semestre de 2022.

El tramo Totana-Lorca está adjudicado, con un presupuesto que supera los 81 millones de euros. Se ha aprobado el proceso de información pública de la integración del ferrocarril en Lorca, que estaba metido en un cajón. Se ha adjudicado la redacción del proyecto, que se contratará a lo largo de 2022, con un presupuesto que rondará los 150 millones de euros.

Está en licitación el proyecto del tramo Lorca-Pulpí, con un presupuesto de más de 197 millones de euros.

Se ha planteado, no estaba previsto, la incorporación del ramal Pulpí-Águilas a la red ferroviaria en desarrollo dentro de este corredor. En estos momentos se está redactando el proyecto que está previsto licitar en el segundo semestre del año 2022. Ya está aprobado el proyecto de construcción del baipás de Beniel, con un presupuesto de diez millones de euros.

Está en fase de estudio informativo la variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo para sacar las vías de la calle Mayor de Alcantarilla. Hay que recordar que el anterior Gobierno del PP, como he dicho antes, dejó caducar la vía, porque no tenía ninguna intención de acometer estas obras.

En diciembre se sacará a licitación el primer tramo del corredor entre Cartagena y Riquelme, con un presupuesto de 140 millones de euros, y en la primavera de 2022 se licitará el segundo tramo.

En el año 2023 se licitará la parte del corredor entre Riquelme y el Reguerón, manteniendo la actual vía y construyendo una paralela de ancho internacional. El presupuesto previsto es de 543 millones de euros.

En 2019 ya se acometieron los primeros 500 metros del soterramiento en Cartagena, y está previsto soterrar hasta 3,1 kilómetros, con un presupuesto aproximado de 82 millones de euros.

También se está trabajando en el desvío del corredor hasta Escombreras y el polígono de Los Camachos, con un presupuesto de 175 millones de euros.

Está prevista la rehabilitación integral de la estación de Cartagena, en la que se invertirán 6,8 millones de euros, y la rehabilitación de Torre Pacheco, con 1 millón de euros.

En total, de obra presupuestada o adjudicada salen 2.202 millones de euros, a lo que hay que añadir el tramo Totana-Totana, Pulpí-Águilas, el baipás de Beniaján, el de Alcantarilla, más toda la

electrificación y medidas de seguridad. Hay que unir también la licitación del concurso para renovar toda la flota de trenes.

Mire, señor consejero, los compromisos del Gobierno de Pedro Sánchez con la modernización de la red ferroviaria de la región rondan los 3.000 millones de euros, y ustedes siguen diciendo que el Gobierno de Pedro Sánchez castiga a la región... Bueno, hoy no lo ha dicho, pero lo dicen con mucha frecuencia. Es que como usted hoy se ha transformado, lo cual agradezco, hoy no lo ha dicho, es verdad, pero lo han dicho ustedes desde el Gobierno regional, que la castiga continuamente. Pero, bueno, si son tiempos nuevos, bienvenidos sean. Yo estoy haciendo un recordatorio y poniendo la situación en su contexto.

Le decía que ustedes dicen que castigan al Gobierno de Murcia. Mire, hay un dicho aquí en Murcia de la gente cuando tiene mucho dinero, que dice: tiene el dinero por castigo. Lo habrán oído. Yo creo que es conocido, por lo menos en mi zona es conocido. Pues mire, sí, efectivamente, el castigo que le da el Gobierno de España a la Región de Murcia en materia ferroviaria es el dinero por castigo: 3.000 millones de euros de inversión en esta región.

En solo tres años se ha puesto orden en toda esta incertidumbre, improvisación y falsas promesas, y mientras ustedes se dedican día a día –menos hoy, a ver si esto es un nuevo tiempo, insisto– a confrontar con el Gobierno de España por intereses puramente partidistas, nosotros estamos trabajando desde el minuto uno para que todo esto sea realidad.

Mire, en relación con el tema del cercanías, la realidad es que el proyecto que hay sobre la mesa va a permitir que a final del año 2026 tengamos las mejores redes de ferrocarril de Europa en cercanías, media distancia y alta velocidad si se cumplen los objetivos de inversión. Esto es una inversión impensable solo hace tres años y ustedes lo saben, y sería cambiar esto radicalmente, que esta gente que viene a nuestra región no tenga esta imagen tercermundista que tiene.

Y le diré que a nosotros tampoco nos gusta ni queremos el cierre del tráfico ferroviario, no lo queremos, ¿cómo nos va a gustar, y menos durante un periodo de tres años y pico? También en este asunto estamos y hemos estado trabajando para evitar que no se lleve a término y que sea por el menor tiempo posible, pero lo que no vamos a hacer, señor consejero, es poner en riesgo esta inversión que le hemos contado.

Mire, a ustedes el tren hasta hoy les importaba poco o nada, y lo han demostrado cuando gobernaban en el Gobierno de España. El abandono de las infraestructuras ferroviarias de la región durante los gobiernos del PP está demostrado. Se lo he dicho ahí, con esta relación de asuntos que estaban pendientes. Yo, sinceramente se lo he dicho antes, creo que quieren aprovechar esta oportunidad como una nueva vía para dos cosas: para desviar la atención pública del tema del Mar Menor, que está ahí candente, y, bueno, como una oportunidad para seguir arrojando el ascua a su sardina. Ustedes saben, usted sabe, consejero, la dificultad que tienen de poder realizar estas obras y que estén finalizadas antes de 2026, pero ustedes prefieren optar por la confrontación para obtener este beneficio partidista.

Mire, le voy a decir una cosa. Ustedes están gobernando esta región, la están gobernando desde hace veintiséis años, más de veintiséis años, y ustedes son responsables de lo que se hace, de lo que hacen en esta región, de lo que no hacen y deberían de hacer, que también hay algo, y de lo que hacen otras administraciones en esta región. Ustedes tienen la obligación de saber qué hacen otras administraciones, fijar posición respecto a eso que hacen otras administraciones y facilitar, colaborando con esos gobiernos, para que esto llegue a buen puerto. ¿Por qué no hacen ustedes esto también? O sea, esto es lo que se hace en cualquier comunidad autónoma: cuando hay una obra de otra administración se habla con ellos, se llega a acuerdos, se pelea, se discute. Eso es lo que hace un Gobierno responsable. ¿Por qué no lo hacen ustedes también en esta región? ¿Se han sentado ustedes con Adif una y otra vez a nivel técnico para buscar soluciones?

Mire, la posición de nuestro grupo en relación con el tema de las cercanías es muy clara, nosotros no queremos el cierre del servicio ferroviario. Es preciso que se busquen soluciones técnicas que permitan que los cortes sean por el menor tiempo posible y en función de cómo avancen la obras. Y al Gobierno regional nosotros les exigimos, a ustedes, que pongan sobre la mesa soluciones técnicas para que eso sea posible. Adif dice que técnicamente no es posible. Nosotros les exigimos a ustedes,

que dicen que es posible compatibilizar las obras con cumplir los plazos. Siéntense con ellos, sienten a los técnicos de la consejería y a los técnicos de Adif y del ministerio, discutan y lleguen a un acuerdo. Eso es lo que tiene que hacer un Gobierno responsable. Pero eso tiene que ser, como he dicho antes, haciendo compatibles esos fondos adicionales que van a venir de los nuevos fondos europeos de 530 millones de euros, que están ya contemplados para adjudicar, y que serán más porque quedan algunas cosas pendientes de adjudicar, y que sabe usted que tienen un plazo de ejecución máximo hasta finales de 2026.

También tenemos una posición clara en el sentido de que, si no se alcanza ese acuerdo, si no son capaces ustedes, que tienen la responsabilidad, de resolver esas diferencias técnicas y de llegar a un acuerdo, ustedes deben de decirle también a la ciudadanía murciana si quieren renunciar a esos fondos. Esto está claro, si no se pueden hacer las obras en ese plazo, que va bastante dinero, más de 530 millones ya, que serán por lo menos otros 500 más con cargo a estos nuevos fondos con plazo, si no se pueden hacer las obras en ese plazo, porque dicen que no hay soluciones técnicas y no se encuentran las soluciones técnicas, ustedes tendrán que decirles a los ciudadanos de esta región si están dispuestos a renunciar a esos fondos. Eso no significa renunciar a la obra, eso significa que, en vez de ejecutarse esa obra en tres años y medio, se irá alargando con cargo a fondos FEDER, con cargo a presupuestos propios del Estado y se alargará en el tiempo.

Nosotros en esto también tenemos una posición clara. Nosotros queremos que se hagan las obras, queremos que ese dinero extraordinario se utilice para resolver los problemas y modernizar las obras del ferrocarril en nuestra región. Si no es posible llegar a esas soluciones técnicas, nosotros queremos que se ejecuten esos fondos, pero ahí tienen que bregar ustedes y buscar las solución ustedes, que son el Gobierno de esta región. Si eso lo hacen así tendrán todo nuestro apoyo, no hay ningún problema. Nosotros no tenemos ningún interés en perjudicar a nadie y entendemos que el Gobierno de España tampoco. A nosotros nos parece bastante infantil que ustedes digan que el Gobierno de España quiere castigar a la Región de Murcia y que cierra las vías como un castigo, de verdad que nos parece bastante infantil. No es lógico que alguien meta 3.000 millones de euros, que cuando vienen fondos europeos adicionales se metan en la Región de Murcia, cuando se pueden llevar a otras regiones, para luego castigar y cerrar las vías. Esto no es responsable, esto no es serio, esto no es creíble, señor consejero.

Nosotros queremos que se hagan esas obras, queremos que se hagan con los menos cortes posibles y queremos también que se hagan con los menos perjuicios posibles para los usuarios y usuarias del ferrocarril, y en eso también tienen que colaborar ustedes. Tiene que colaborar el Gobierno regional e incluso tendrían que colaborar los ayuntamientos para buscar soluciones para que los servicios se mantengan, las frecuencias se mantengan y los tiempos de los trayectos sean lo más parecido a los que actualmente tienen.

Insisto, sí a negociar con el Gobierno y con Adif soluciones técnicas, no palabrería, soluciones técnicas para los problemas que hay en la ejecución de la obra, pero no a renunciar a esos fondos. Si ustedes están dispuestos a renunciar a esos fondos, entiendo, o, bueno, como ha pasado en Cataluña con la ampliación del Prat; oye, ustedes pueden decir: oigan, no, no queremos ese dinero, queremos hacerlo en doce años más o en diez años más. Lo que pasa es que eso va un poco en contra de la realidad de la región y en contra incluso de lo que se ha planteado en esta Cámara. En esta Cámara son muchas las mociones que se han discutido, y antes más, en las que se apremiaba de manera urgente al Gobierno de España a que se resolviera el tema de las cercanías, algunas planteadas por su propio grupo. Por lo tanto, no podemos darle más largas ni llevar el asunto.

Mire, hay dos maneras de enfrentar la crisis económica. No deben seguir con el populismo, deben de dejar de pensar que se quiere castigar a esta región de manera caprichosa. En la anterior crisis se decidió por los recortes, el Gobierno de Rajoy, el Gobierno del Partido Popular, decidió hacer recortes, y esto produjo un enorme daño social, y también daño en materia económica y en materia de infraestructuras. Después de la actual crisis, el Gobierno de España y también la Unión Europea decidieron que había que hacer lo contrario, que había que expandir la economía, que había que meter más dinero, y nosotros hemos tenido... no sé si la suerte, porque tampoco quiero decir yo que esto esto es la suerte, he dicho al principio que había un retraso histórico, un débito del Gobierno de España con la región, y yo creo que ahora tenemos la oportunidad de beneficiarnos de esa expansión

económica con nuevos fondos que nos van a permitir acelerar la modernización de nuestras infraestructuras. Pues debemos de aprovecharla, señor consejero, debemos de aprovecharla; debemos de intentar que esas obras se hagan lo antes posible y con el menor perjuicio posible.

También le quería hablar sobre el pacto por las infraestructuras de la Región de Murcia, que está ahora últimamente usted, en esta transformación que se ha producido, usted y su Gobierno, supongo, se ha puesto la maquinaria a hacer este pacto por las infraestructuras. Mire, estaría bien. Estaría bien que esta Cámara y los grupos políticos tuviéramos conocimiento de eso, no a posteriori sino a lo mejor hasta durante el proceso. En esta nueva dinámica de consenso que usted tiene, a lo mejor hay que ir también a esas reuniones para conocer y opinar. Estaría bien.

Pero yo quiero preguntarle una cosa: cuando habla de este pacto por las infraestructuras, ¿solo habla del pacto por las infraestructuras del Gobierno de España o también vamos a hablar de las infraestructuras de la región? Mire, me alegro mucho porque tenemos unas carreteras regionales, señor consejero... Bueno, usted las conoce y sabe la situación que hay, y también sabe que el 80% de los desplazamientos se producen en estas carreteras; son las que más se usan y con más frecuencia. Sí, sí, las autovías..., no, no, en los pueblos sí, pero, bueno, todo es discutible, todo es discutible.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Guarden silencio, por favor.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Son las más utilizadas por los vecinos en su día a día.

Mire, tenemos un aeropuerto, ya lo he dicho antes, que, bueno, está bien pero habrá que optimizarlo. Tendremos que pensar en algún plan que haga rentable y eficiente social y económicamente para la región este aeropuerto. De los puertos deportivos, si eso hablamos otro día, señor consejero, porque los tenemos en una situación magnífica.

De la RM-1 tenemos el tobogán que está en funcionamiento, que es verdad que todo va despacio pero es que esa obra lleva años y años en un estado deplorable, y no solo no se repara (solo se parchea) sino que tampoco se exigen responsabilidades a los que diseñaron o ejecutaron esa autovía. Y del tramo 2 no hablamos porque no hay manera de empezar. Todavía no tenemos justificados los primeros fondos de 2018, me parece que eran.

Y le quiero hablar de un tema muy importante también, el transporte público. Hay que hablar del transporte público porque, mire, en esta región el transporte público que tenemos no se puede considerar ni siquiera un servicio público. Por desgracia es así. Llevamos años oyendo hablar del plan director, y cada vez que se acomete alguna modificación es para recortarles servicios a los ciudadanos. No hay ninguna estrategia definida en ese sentido y seguimos año tras año esperando a que llegue ese plan director del transporte.

Nosotros también nos hemos reunido con la plataforma del ferrocarril y con el comité de empresa de Adif y de Renfe, y le hemos dicho lo mismo que hemos dicho aquí, y lo vamos a seguir manteniendo. Hemos tenido con ellos diferentes y diversas reuniones, y tienen nuestro apoyo en esta línea y desde luego tienen un apoyo incondicional e iremos con ellos a donde haga falta. Si cualquier tipo de cierre que se produzca afecta a la plantilla de trabajadores, no se puede despedir a ninguno. No puede haber ningún ERTE ni ningún traslado a otra región por motivos de trabajo que no sea voluntario, y ahí nos van a tener con ellos, porque estos no pueden pagar, ni los ciudadanos ni los trabajadores, unas obras de este tipo.

Y luego, para terminar, le voy a decir una cosa. Usted esta mañana hacía referencia a que el sistema de transporte de autobuses que se ha puesto en marcha, o que se va a poner en marcha, si al final se produce el cierre tal cual está, le va a costar a Adif 10.000 euros al día. Yo no sé si es poco o mucho, no sé el ahorro que produce, si tienen superávit o déficit las cercanías (seguramente tendrá déficit), y supongo que algo costará también el tener en funcionamiento esos trenes, pero, mire, nosotros, si se llegara a esta situación –insisto en que volvemos a hacer el ofrecimiento de que se

pongan sobre la mesa soluciones técnicas para evitar el cierre de las vías, y ahí nos tiene con usted, le acompañaremos a donde quiera para discutir soluciones técnicas, no para hacer populismo—, si se pusieran en funcionamiento esos 10.000 euros al día que usted comenta, para nosotros estarían bien empleados, porque es para poder trasladar a los ciudadanos de sus poblaciones a sus residencias, a sus centros de trabajo, a las universidades, como decía esta mañana.

Mire, me duelen mucho más los 2,2 millones de euros que se gastó el Gobierno en aplastar las movilizaciones de los ciudadanos cuando se estaba con la intención de que las vías llegaran en superficie. Esos 2,2 millones de euros, señor consejero, sí que nos duelen, cuando estaba aquello sitiado por la policía, cuando se trataba de aplastar esa movilización y ese sentir de los ciudadanos.

Sería bueno, señor consejero, que usted llamara a los de la Plataforma Prosoterramiento y les hablara de su nuevo cambio y de por qué no vio la luz usted mucho antes. Nos hubiera ido a todos mucho mejor.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Rafael Esteban Palazón.

Señoría.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Señor Castillo, señor consejero, señorías.

Coincido con el señor López en que lo que hoy hemos venido a tratar aquí es un Pleno sobre la situación ferroviaria de la Región de Murcia, no estrictamente sobre una de sus partes, concretamente el cercanías Águilas-Lorca-Murcia, y ese va a ser nuestro planteamiento.

En ese sentido, quiero decirle, señor Díez de Revenga, que, por una vez y sin que sirva de precedente, le voy a dar la razón en muchas de las cosas que ha dicho en la mañana de hoy.

Y en efecto, la Región de Murcia durante muchos años se ha quedado en riesgo de quedar aislada como una isla ferroviaria, precisa y afortunadamente hoy ya no, gracias a las obras que se han aprobado en los últimos dos años y gracias a los fondos tanto FEDER como Next Generation.

Coincido también con usted en que el responsable principal de la situación de subdesarrollo ferroviario que vive la Región de Murcia es el Partido Popular. No puedo estar más de acuerdo con usted.

Fíjese, ha dicho usted una frase que quiero subrayar: «Los ciudadanos de la Región de Murcia tenemos el derecho a decidir sobre lo que pasa en la Región de Murcia». ¿Se ha vuelto usted de Esquerra Republicana, señor consejero? ¿El derecho a decidir lo tenemos? ¿Se salta usted la Constitución, el título VIII, las competencias, se lo salta todo? ¿De dónde es usted, señor consejero?, que le queda muy poco en el Partido Popular como vaya usted diciendo que los ciudadanos tienen el derecho a decidir, saltándose usted todas las competencias, la Constitución y todo lo que pille a su paso. Muy bien, en eso hasta podríamos llegar a un acuerdo, por eso le decía.

En todo caso y pese a sus desafortunadas manifestaciones —o afortunadas, quién sabe—, ello no puede impedir que nosotros intentemos hablar de toda la situación ferroviaria y hacer un repaso a la misma.

Voy a tratar de relatar las carencias de la red en la Región de Murcia y el lastre que ello supone para facilitar la movilidad de las personas y para el desarrollo económico de esta región, así como relatar el desastre de planificación, en su día, y de ejecución ferroviaria en el que estamos inmersos.

Pero antes de comenzar quiero destacar algo. Voy a relatar cómo han sido los últimos veinticinco años, me parece un periodo razonable para acotar la situación ferroviaria en la Región de Murcia.

Resulta que en los últimos veinticinco años hemos tenido quince años de gobiernos del Partido Popular en el Estado, veinticinco años de gobierno del Partido Popular en la Región de Murcia, veinticuatro años largos de gobierno del Partido Popular en el Ayuntamiento de Murcia y veintiún años de gobierno del Partido Popular en el Ayuntamiento de Cartagena. Con este bagaje, con esta

mirada a nuestra reciente historia política, ¿creen ustedes que el responsable de este desastre ferroviario de la región puede ser otro que el Partido Popular? Yo creo que hasta el «diezrevenguismo» lo asume.

Supongo que le parecerá de interés que abordemos el tema competencial, porque hoy de nuevo traemos a un Pleno monográfico en un parlamento autonómico un asunto de competencia estatal. Digo yo que ello debe estimular mucho a los señores aquellos que se presentaron a las elecciones diciendo que había que suprimir las autonomías, tienen que estar encantados con esto.

El debate, por tanto, entiendo que inicialmente debería centrarse en aquellas materias inscritas en las competencias en las que la comunidad autónoma o las entidades locales han tenido participación, y por lo tanto inicialmente tendría que centrarse en dos puntos: el convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Murcia para el desarrollo de la alta velocidad en las ciudades de Murcia y Cartagena, la historia sobre todo de la sociedad Murcia Alta Velocidad; y por otro lado los planes de ordenación urbana de competencia municipal. Esos son los ámbitos dentro de la materia ferroviaria en los que el Gobierno regional ha tenido que intervenir. Analicemos esto.

En el caso de la alta velocidad en el municipio de Murcia, la deplorable actuación, especialmente la suya, señor consejero, en relación al soterramiento, al haber convertido las vías a su paso por Murcia en un campo de batalla y no haber resuelto el problema ni de los vecinos ni de los trenes, debería provocar, señor Díez de Revenga, que usted y su colega de aventuras, el señor Bernabé, que pretendieron humillar a la Plataforma Prosoterramiento, al movimiento vecinal del sur de Murcia y a todos los murcianos y murcianas, ustedes debieran responder por ello. Es más, entiendo que debieron dimitir ya en aquel momento.

Si a eso le sumamos la corrupción asociada a esa obra, la alta velocidad Murcia-Alicante, investigada judicialmente por el sobre coste de 30 millones de euros —de eso no nos ha hablado hoy—, tendremos la aportación marca de la casa realizada por el Partido Popular a la situación ferroviaria de Murcia y de toda la región. ¿Cómo iba a existir una gran obra de infraestructura en la Región de Murcia bajo gobierno del Partido Popular sin investigación judicial por presunta corrupción de por medio, si hasta en las pequeñas la ha habido?

Por otra parte y en relación a las competencias municipales, qué hablar del Plan General de Ordenación Urbana y del trazado fijado para el tren, esquivando el trazado idóneo para su desarrollo, que era la zona norte de Murcia, a cambio de un multipelotazo urbanístico que dejó encajonado el tren por el sur de la ciudad de Murcia. Y tampoco vamos a hablar de la anulación del Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena, de la gestión de la descontaminación de los terrenos de El Hondón, etcétera, etcétera.

Fíjese cuál ha sido la gestión de la comunidad autónoma al hilo de sus competencias y se encontrará con una absoluta dejación. A tal nivel ha llegado esa dejación que ha tenido que ser, fíjese usted, la Autoridad Portuaria de Cartagena la que financiara la red ferroviaria para el transporte de mercancías en ancho de vía convencional por Camarillas, obra iniciada por el Ministerio de Fomento de José Blanco, allende los tiempos, y que ustedes tuvieron paralizada años y años.

Por decirlo claro, señor Díez de Revenga, le voy a dar la razón en todo, ustedes hoy son oportunistas y han sido unos nefastos gestores, tiene razón.

Como decía el señor López, yo sí que me quiero detener un poco en la historia del desarrollo ferroviario de la Región de Murcia. Creo que es fundamental hablar de estos últimos veinticinco años para entender en qué situación nos encontramos. Fíjese, la perenne postergación de la inversión ferroviaria en la región por dejación de las dotaciones de electrificación y mejora de la red ferroviaria quedó subordinada por parte del Partido Popular y de los sucesivos gobiernos centrales, de todos ellos, a la ansiada llegada de la alta velocidad a Murcia. El quebranto para la ciudadanía que ha supuesto esa decisión política se puede resumir comprobando el desastroso estado actual de la línea de cercanías en toda la región.

Pero los males tienen, como le decía, un origen más profundo. Le voy a citar tres hitos concretos. Uno de ellos ya ha sido referido: el 8 de enero de 2001 se suscribió en Murcia, en el Palacio de San Esteban, el Pacto del AVE. Aquí se escenificó, y lo firmaron Francisco Álvarez Cascos, ministro de

Fomento, Ramón Luis Valcárcel, a la sazón presidente de esta región, Eduardo Zaplana, presidente de la Comunidad Valenciana, Alberto Ruiz Gallardón, presidente de la Comunidad de Madrid, y José Bono, presidente de la Castilla-La Mancha. Álvarez Cascos dejó la iniciativa del trazado a los líderes autonómicos. Zaplana acordó con Bono un AVE directo Madrid-Valencia a 350 kilómetros hora, eso sí, con paso por Cuenca, 90 minutos y sin desvío alguno. Bono obtuvo la alta velocidad Madrid-Toledo, el paso por Cuenca y la puesta en funcionamiento simultánea de la alta velocidad Madrid-Albacete y Madrid-Valencia. ¿Y la Región de Murcia? ¿Qué obtuvo en aquella negociación la Región de Murcia? ¿Cuál fue el rédito que obtuvo el inefable Valcárcel? Pues nada de nada, una vergüenza que aún arrastramos hoy, un AVE que llega a Murcia previo paso por Cuenca.

Creo que es interesante, para evaluar su capacidad gestora, fíjese, esto es Murcia y esto es Madrid, fíjese el recorrido que hace el AVE. Usted es ingeniero, yo no, pero yo a esto no lo llamaría una línea recta, ¿verdad? Esto es lo que consiguió su partido y usted es heredero de esta gestión. No sé si luego me dirá si la reivindica o no, pero a mí me parece que no se negoció bien en 2001 el Pacto por el AVE, porque si a este trazado le unimos que no tuvieron la valentía de pactar, como sí hizo el señor Bono, que las obras fueran simultáneas en la llegada del AVE a Valencia con la Región de Murcia, el resultado ha sido que Albacete, Valencia y Alicante tienen AVE desde 2010 y nosotros aquí seguimos esperando, y tendremos que seguir esperando por su gestión y por otros acontecimientos que posteriormente ocurrieron.

Resultado, tenemos un tren en ancho de vía convencional que con una red electrificada por Camarillas, es decir, en línea recta, lo que acabo de enseñarles, tardaría prácticamente el mismo tiempo que el AVE, y esa es una de las cuestiones medulares que afectan al desarrollo ferroviario de la Región de Murcia, porque resulta que ese tren electrificado por Camarillas tendría, como tren convencional que es, un coste su billete de prácticamente la mitad que el AVE, y ahora tenemos una cuestión que abordar a futuro. ¿Vamos a defender ese tren a mitad de precio del AVE? Porque según usted el AVE venía no me acuerdo si era con dos o tres millones de puestos de trabajo directo, iba a ser revolucionario para la región. Pero, claro, cuando prácticamente, con el tiempo que tarda el AVE –por ese recorrido tan sinuoso que hace a lo largo de la península ibérica– hasta llegar a Madrid, tenga que competir con otro que es mucho más barato, y que además nosotros defendemos para diversificar las opciones para todos los usuarios, especialmente aquellos de menos renta, veremos dónde queda ese proyecto que ustedes diseñaron fatal y al que usted hoy apenas ha hecho alguna referencia.

Bueno, pues yo tengo que exponerle que me gustaría saber cuál es su opinión. ¿Va usted a apoyar ese recorrido, ese tren Cartagena-Murcia-Madrid con desdoblamiento y electrificación de Camarillas y en línea recta, o no lo va a hacer?

El segundo hito. Hay que ir todavía aun más atrás en el tiempo para encontrar el pecado original de la llegada del AVE a la ciudad de Murcia, concretamente a los años 90, cuando otro inefable, el alcalde Cámara, y merced a sus planes urbanísticos en la zona norte de Murcia, que desembocaron en el desarrollo de Nueva Condomina, el caso Umbra, el caso Casino y toda una era de corrupción asociada al urbanismo en la ciudad de Murcia, vetó la llegada del AVE por una zona no urbana, que parecía en buena lógica la más racional desde el punto de vista de su ubicación, conexión con la provincia de Alicante, y la de ejecución más barata, que además hubiese permitido eludir el cuello de botella ferroviario de Alcantarilla y de Murcia y la segmentación de la ciudad de Murcia, merced a una red ferroviaria en superficie, porque se hubiera podido eludir el soterramiento, que además de suponer una importante inversión económica ha supuesto una indudable fractura social.

Cuando nos hablen después, si nos hablan, de Alcantarilla y de los males que supone, recuerden aquella decisión del alcalde Cámara por la que decidió, no sabemos aún por qué, que el tren tenía que entrar en Murcia por el Carmen y no por Nueva Condomina. Intuimos por qué no lo hizo, obviamente.

La tercera cuestión, el tercer hito al que quiero referirme es a que no podemos olvidar que los cercanías se han visto sometidos a una progresiva supresión de líneas, al abandono del mantenimiento de las redes ferroviarias y de los trenes, al trato vejatorio y humillante hacia los trenes de cercanías. La ausencia de una visión vertebradora del transporte público, la falta de apoyo y de inversión en la media distancia, por ejemplo en Cieza-Cartagena, estos son los males de la situación

ferroviaria que nos encontramos. No hablamos de cuestiones abstractas.

Mire, hoy nos trae aquí una polémica decisión de cancelar por un periodo de más de tres años el cercanías Águilas-Lorca-Murcia; sin embargo, apenas ha mencionado, ha hablado del ramal, ha hablado de la construcción en línea de ancho internacional a Cartagena, pero apenas ha hablado de la situación que vive a día de hoy el cercanías de Cartagena, un tren fallido por abandono, una vía que ha sido dejada de la mano de Dios y a la que ustedes jamás han prestado atención; un tren, el cercanías Murcia-Cartagena, que va más lento que el autobús y que no ha sido abordado nunca, prefiriendo colapsar de tráfico viario el puerto de La Cadena antes que acometer la reforma de ese cercanías. Ese cercanías parece el gran olvidado. ¿Qué pasa, que Cartagena no tiene derecho a una red de cercanías en condiciones ya, hoy? ¿O ellos sí pueden esperar hasta que se desarrollen las obras que todos convenimos que van a venir a modernizar nuestras líneas ferroviarias? ¿Son menos importantes para usted los vecinos de Cartagena? Pues esa sensación me ha dado, se lo tengo que decir sinceramente.

Y ante esto yo quería comentarle que la situación a la que hoy nos enfrentamos tiene sus raíces históricas en todas estas cuestiones. Si usted en algún momento cree que le estoy aludiendo a usted, no, me refiero al Partido Popular, al Gobierno de España, que ha sido quince de los veinticinco años en Madrid suyo y a cuyas políticas usted está adherido y usted defiende. Por tanto, me vengo a referir a una reflexión global en la que el PP ha copado el rol protagonista y también ha copado, como se ha dicho antes, los recortes sustanciales en toda medida de progreso para esta región en ese tiempo.

¿Cuál es la situación actual? Bueno, desde Podemos pensamos que los retos de nuestra región en materia ferroviaria pueden resumirse en tres grandes ejes: por un lado, la construcción y puesta en marcha del Corredor Mediterráneo de mercancías que, atravesando la región y llegando a Cartagena, nos coloque en el mapa y en el marco español y europeo de transporte de mercancías; en segundo lugar, la puesta en marcha de una red de cercanías para transporte de personas y de viajeros que cubra media distancia y que vertebral los ejes norte-sur, oeste-este y noroeste-noreste, para que, combinada con la red de alta velocidad, se ofrezca a los viajeros un tren funcional y diversificado, en función del nivel de renta de los usuarios; y en tercer lugar, el mantenimiento de las conexiones Cartagena-Madrid tanto para personas como para mercancías, para lo cual debe estudiarse la recuperación de la conexión norte por Calasparra para mercancías, por aquello de su menor pendiente, y en todo caso el desdoble y la electrificación de la variantes de Camarillas, para permitir, por supuesto, el tránsito de personas.

En torno a estas ideas vertebradoras y plurales se encuentra Podemos. Algunas de ellas usted las ha vertido aquí en la mañana de hoy. Yo desconfío de lo que ha dicho en torno a eso, a lo que es la idea de planificación, pero, por supuesto, habrá una unidad de criterio. Otra cosa son las soluciones técnicas que se propongan, la financiación que se invierta para ver que de verdad es serio y, evidentemente, el nivel de cooperación entre administraciones que seamos capaces de desarrollar, y ahí es donde yo no confío mucho en usted.

La historia del Corredor Mediterráneo es la historia de un agravio. Mientras ustedes y sus gobiernos hacían el juego a Madrid y al corredor central, se abandonó por completo el Corredor Mediterráneo, inconexo y sin dotación presupuestaria, y el Gobierno regional siempre, siempre, ha callado y obedecido la voz de su amo madrileño. De esta forma, ustedes han permitido que se impusiera el trazado del corredor central como eje casi exclusivo para el tránsito de mercancías, condenando al aislamiento periférico a regiones como la nuestra, y asumiendo que ello conllevaba la pérdida de puestos de trabajo y la pretensión futura de establecer nodos logísticos relevantes que articulen el desarrollo económico de la Región de Murcia en sectores como este, que pueden implicar un relevante valor añadido.

Fíjese, señor consejero, usted lo sabe igual que yo, mientras el Corredor Mediterráneo se ha construido a toda velocidad, bien financiado, está prácticamente terminado, nuestro Corredor Mediterráneo alcanza cotas de subdesarrollo. Hay fondos FEDER para su financiación y construcción, pero evidentemente parece ser que por un motivo u otro siempre se ha ido postergando su desarrollo. Ese motivo u otro puede que haya sido que el Corredor Mediterráneo beneficiara a zonas como Valencia o Cataluña, poco afines a ese centralismo madrileño. Acaso hicieron mella para

intentar sacar rédito político y machacar intereses nacionalistas, de esos que ustedes llaman, sin darse cuenta que al mismo tiempo a regiones como la de Murcia les hacían un daño terrible.

Bien, hoy, merced a este Gobierno y merced, por supuesto, al funesto suceso de la COVID, que ha puesto en marcha los mecanismos europeos de habilitación de fondos por más de 142.000 millones de euros, nos encontramos ante un panorama completamente distinto. Creo que en dos años se ha avanzado más que en veinticinco, y que por fin se considera y se ha conseguido construir un consenso en torno a que el Corredor Mediterráneo va a suponer, debe suponer el eje vertebrador del desarrollo de regiones como esta, porque es un corredor de red eléctrica ecosostenible, como usted hablaba, que cumple con los planes, con los objetivos europeos del Pacto Verde Europeo, y porque además va a permitir el desarrollo para el transporte de nuestras mercancías.

Pero también me hubiera gustado que se hubiera apostado en estos últimos quince años, en los que hemos visto peligrar ese corredor, por la forma en la que hoy se viene haciendo, una vez que tiene dotados ya presupuestariamente 2.000 millones (1.300 por fondos FEDER más prácticamente más de 600 por este Gobierno), mediante el mecanismo de recuperación y resiliencia de los Next Generation; ya están dotados, presupuestados, licitados, ya se van a ejecutar. Y entonces, ahora, cuando viene el momento de la ejecución, cuando viene el momento de, evidentemente, tener que abordar el coste social que tienen unas obras, es cuando usted se viene aquí a poner al frente de la manifestación. Pues a mí, sinceramente, me causa sonrojo, a fuer de que tenga que estar de acuerdo con usted, porque eso es la política, en las medidas de fondo, pero su oportunismo, el oportunismo político que despierta su mapa de hoy y su intento de vender que esto se quedaba como una isla ferroviaria cuando precisamente el Corredor Mediterráneo lo que viene a asegurar es el mallado definitivo de la red, me parece que es puro oportunismo, como ya le digo.

No podemos perder la inversión que viene hasta esta región. El señor López la ha detallado muy bien, puede superar los 3.000 millones de euros; 2.000 ya están. Si alguien quiere detener eso, tendrá que explicarnos cómo detener eso y qué consecuencias va a tener eso para el desarrollo de la región. Fíjese qué red de cercanías tenemos; fíjese qué conexiones con el resto del Estado para mercancías y para pasajeros; fíjese cuál es la situación de nuestro ancho de vía internacional, y con eso solo ya entenderá que es imprescindible que esta región tenga, sin más, la necesidad de acudir la ejecución de estas obras.

Y hay una cosa que yo creo que ha quedado un poco en el aire y a mí me gustaría subrayar. Es cierto que el Corredor Mediterráneo estaba dotado con 1.300 millones de euros de fondos FEDER, pero también es cierto que, si no se solucionaba el problema de la variante de Totana (tramo Totana-Totana), el soterramiento del tren a su paso por la ciudad de Lorca, las soluciones técnicas para el tramo Nonduermas-Sangonera o el Lorca-Pulpí, cuestiones todas ellas y algunas otras que se van a financiar con los fondos Next Generation y que por lo menos se han proyectado, y algunas licitado y otras ejecutado por parte del Gobierno central en este momento, no habría Corredor Mediterráneo, porque una de las claves del tren es la continuidad. Por mucho que quisiéramos, si usted no acomete el soterramiento a nivel de la ciudad de Lorca, ¿cómo iba a llegar el Corredor Mediterráneo? Ha sido gracias a estos fondos que ha surgido una oportunidad única de poder concluir en un plazo razonable, tres años y medio, puede ser que sea más porque la ejecución de las obras son complejas, pero un tiempo más que razonable para que nosotros, por ejemplo, podamos vivir todavía ese desarrollo ferroviario, esperemos, porque yo conozco mucha gente que ha quedado en el camino esperando vivirlo. Pues bien, evidentemente, sin estos fondos, sin estas obras no se podrían completar. Y, claro, esas obras, muchas de ellas, sí, son molestas, sí, llevan problemas. Y ahí es donde tenemos que estar, en la búsqueda de las soluciones técnicas, dejando bien claro que nosotros creemos que hay todavía margen de maniobra para desarrollar esas obras en paralelo a la vía, y si luego hay determinados tramos, pongamos por caso el Nonduermas-Murcia, que tiene que ser suplidos por autobús, o San Digo-La Hoya-Lorca, que lo sean; creemos que hay margen para ello. Pero también tenemos muy claro que no podemos dejar escapar esta oportunidad.

Entonces, ¿a qué estamos jugando? Diga usted claramente: si no es posible, si no quedara otra que suprimir el cercanías, ¿por qué apuesta usted, porque no se ejecuten las obras, que no se ejecuten los fondos FEDER o los fondos Next Generation? ¿Cuál es su solución técnica? Porque, como muy bien decía el señor López, si hay una plantéenla. Nosotros estamos convencidos de que sí la hay. Creemos

que el proyecto inicial incluso podría contener algo de esto, pero evidentemente quizá haya un coste que asumir. Yo le pregunto, ¿está la comunidad autónoma en disposición de conveniar con Adif o con el Ministerio de Fomento, sufragar parte de los gastos que tiene esa obra para que la vía se mantenga mientras se construye? ¿Está? ¿Estamos en eso? Si estamos en eso, ¿por qué no ha llamado ya al ministerio para intentar poner sobre la mesa esos fondos, que a lo mejor son esenciales? Y si no está en eso, claro, usted, como se mete a hablar del tren en competencias que no tiene, es muy cómodo, se encuentra usted cómodo. Además, han adquirido una bondad en sus planteamientos que me imagino que en la réplica no se mantendrá; pero es muy cómodo hacerlo, ¡eh! Ahora, si de verdad queremos meternos hasta dentro en esta cuestión, me gustaría ver que el Partido Popular dice aquí hoy: «el Gobierno del Partido Popular de la Región de Murcia estamos dispuestos a poner tantos millones de euros para que esta obra se haga en paralelo a las obras y no haya que suprimir el cercanías», que es lo que todos deseamos, y no se engañe, ahí nos tiene a su lado.

Bien. Además de eso, también se ha proyectado, y ya se ha dicho, no solo el baipás de Beniel, sino que ya está proyectada la línea de alta velocidad hasta Cartagena, que es fundamental para la conexión portuaria, para el futuro del establecimiento de una línea de cercanías que sea digna de ese nombre. Que estamos hablando de la segunda ciudad por número de habitantes de esta comunidad autónoma. Yo creo que ya está bien, que ya les toca.

Y además, también hay que asegurar como fundamental la conexión de ese Corredor Mediterráneo con la zona de actividades logísticas de Los Camachos.

En definitiva, yo creo que el conjunto de obras que esta región necesita en materia de Corredor Mediterráneo y de avance de cercanías están aquí apuntadas. No obstante, siguen existiendo retos, muchos, y no tenga la menor duda de que seguiremos en ellos, porque, por ejemplo, no está asegurado el desdoble y electrificación de Camarillas y seguiremos trabajando por ello.

Yo creo que este Pleno monográfico viene, de verdad, auspiciado y propiciado por un oportunismo. Podríamos haber hecho una declaración institucional o una moción, en la que todos hubiéramos estado de acuerdo. Ustedes han ido con una actitud buitresca, permítame la expresión, a intentar sacar rédito político, y, bueno, creo que eso va a quedar bastante amortiguado con las posiciones que está oyendo hoy de contrario.

Yo creo que, de verdad, debería usted hacerse mirar el tema de las competencias, porque las competencias no se pueden utilizar como arma arrojadiza de quita y pon. Uno no puede venir un día y ser un nacionalista, y al día siguiente ser un centralista. Yo creo que eso está bien que lo hagan otros grupos políticos, pero no usted.

También le voy a decir una cosa, muchas de las cosas que usted defiende aquí las tiene que avalar su gestión, y yo le recuerdo que usted ha sido el consejero que en pleno cénit de la pandemia, con una crisis como pueda ser, por ejemplo, la de la vacunación irregular, usted ha sido el consejero al que han utilizado para venir aquí a hablarnos de ocupación como el principal problema que tenían los murcianos en plena pandemia a mitad de 2020; es el mismo consejero que ha desarrollado la política de vivienda más desastrosa que se recuerda en esta región, y ya era difícil; es el mismo consejero que tiene el transporte público regional en un estado calamitoso y que maneja un anteproyecto de plan director de transporte que causa sonrojo; el mismo consejero que nos dijo el otro día que podrá existir una línea de autobuses en el aeropuerto de Corvera cuando exista masa crítica, masa crítica; el mismo consejero que, junto al entonces delegado del Gobierno, Francisco Bernabé, actuó como vértice represor del movimiento prosoterramiento, convirtiendo las vías en un campo de batalla, frente a la dignidad y la resiliencia de los vecinos. Eso no lo podremos olvidar los que lo vivimos, se lo aseguro.

Desde Podemos exigimos que las obras de construcción del Corredor Mediterráneo se ejecuten sin cerrar la línea de cercanías. Lo volvemos a repetir, creemos que es una reivindicación justa, posible y económicamente asumible si todas las partes, también la comunidad autónoma, ponen de lo suyo, y así, por supuesto, lo hemos comunicado de forma continua. No nos resulta relevante, como ya le decía, lo que contuviera el proyecto inicial; lo que nos resulta relevante, importante, interesante, es que esto se resuelva.

Decía usted estar muy orgulloso e incluso adherido a las protestas ciudadanas que había en la

puerta en la mañana de hoy. A mí me hubiera gustado esa actitud también respecto a los vecinos de la Plataforma Prosoterramiento. Cómo ha cambiado el eje, ahora se encuentra usted contento con las protestas ciudadanas. No hay quien le reconozca, señor consejero, cómo cambian los tiempos. Claro, ¿debe ser porque la protesta de hoy le venía bien y aquella mal, o cómo debemos interpretar eso? Es decir, ¿está usted de acuerdo con todas las protestas ciudadanas que se realicen? Lo digo para ir llamando a colectivos a que se pongan en la puerta de la Asamblea, porque el día que usted hable veremos si está a favor o no de la protesta ciudadana. Digo yo que uno estará a razón es de lo que defienden esos vecinos, no de cualquier protesta ciudadana.

También ha dicho usted, y con esto voy a ir terminando, que esta ha sido la decisión más dura contra el ferrocarril que se ha tomado en la región en ciento sesenta años. Yo creo que de verdad hay que tener valor para decir eso después de todo lo vivido con el soterramiento. Y también le voy a decir una cosa, las obras del soterramiento siguen ejecutándose. Este Gobierno, le guste o no le guste, va a asegurar el soterramiento integral del tren a su paso por el municipio de Murcia y hasta Nonduermas; y le guste o no le guste, el AVE no llegará hasta entonces a Murcia. Sé que, claro, para usted eso es un atropello porque el AVE debía llegar en superficie, pero para nosotros es la victoria de la dignidad de unos vecinos que han sabido defender por encima de todo su dignidad, y también es una victoria política de aquellos que defendimos eso que hoy usted ya da por hecho y parece hasta arrogarse, cuando usted entonces se dedicaba a lo que se dedicaba, a atacar furibundamente a ese movimiento vecinal y a esa plataforma.

Yo también estoy convencido, señor consejero, de que si vamos todos juntos en la defensa de los intereses de los ciudadanos de la región nos irá mejor, por supuesto que sí; ahí le estamos esperando a usted desde hace... bueno, desde que comenzó a gobernar, no voy a ir más atrás. Ahí le estamos esperando, a que venga usted a defender, junto con los que ya estamos defendiéndolos, los intereses de los ciudadanos de la Región de Murcia.

Por último, quiero decir que nuestra región no se va a convertir en una isla ferroviaria, que nuestra región no puede dejar pasar los 2.000 millones asegurados más más de 3.000 millones que vienen en inversiones, y que cualquier solución sencilla, elemental, como las que usted ha dado, que se da a problemas complejos, uno tiene que sospechar de ella por populista.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Siguiendo con el turno general de intervenciones y en representación del Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra don Juan José Liarte Pedreño.

Señoría, por favor.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Señor presidente, señorías, quisiera comenzar dando la enhorabuena al señor consejero por su intervención de este mediodía. Verdaderamente tengo que decir que las palabras que ha pronunciado desde este mismo atril me han obligado a modificar algunos de los planteamientos de mi intervención, en el sentido además de suavizar alguna parte de mi crítica, aunque otra parte, pese a todo, la mantengo. Bien es cierto que, como digo, me obliga a reconsiderar mi posición, y, por tanto, el mismo ofrecimiento que ha hecho el señor consejero esta mañana lo voy a hacer yo. Si alguna de las verdades que voy a decir a continuación ofenden a alguien, háganme ustedes un gesto, que yo inmediatamente la retiraré.

Debo decir que la intervención del señor Esteban también ha contenido algunas manifestaciones con las que es difícil no estar de acuerdo. Quizá alguno de los diputados presentes en la sala pensaba que el señor Esteban a lo mejor podía venir hoy con intención de montar el pollo. Yo creo que hoy no es un día en el que ningún militante de Podemos quiera oír siquiera hablar de pollos.

Señorías, la historia de nuestra región es la de un territorio bendecido por la naturaleza, de clima envidiable solamente si lloviera un poco mejor, y de gentes industriosas; una región leal a la nación

española, acogedora y solidaria, alejada de las exigencias nacionalistas hoy triunfantes, impuestas por unos y sufridas por otros con la complicidad y el auxilio necesario de los sucesivos gobiernos de España y, como nunca, del de Sánchez, que pretende que haya españoles de primera y de segunda, como de hecho así es a día de hoy lo que sucede.

El principio de igualdad al que se refería la Constitución española en su artículo 14 es a día de hoy poco más que una burla, un remedo de apariencia constitucional que no tiene traslación efectiva a la vida civil en muchos campos, en muchos aspectos. Ese no es, señorías, lo sé, lo sé, no es el debate de hoy, y por tanto no abundaré sobre ello salvo en un aspecto que afecta de forma absolutamente inseparable y esencial al debate que hoy sostenemos. El territorio, la comunidad autónoma en que reside un español es hoy y por desgracia automáticamente y de forma obscuramente desigual fuente de derechos o motivo de carencia de los mismos. Aquellas regiones en las que unos se han dedicado a sacudir el árbol de la violencia para que otros pudieran recoger las nueces de la vergüenza disfrutan, sin duda alguna, de una situación presupuestaria y de financiación mucho más favorable que aquellas que no lo hemos hecho. Quede claro, señorías, que no acuso a ninguna región de España en su conjunto de apoyar la violencia, aunque tendremos que convenir que tampoco se ha escuchado a ninguna de las favorecidas en su conjunto pedir igualdad para las demás.

No, señorías, me limitaré a constatar que allí donde ha habido conflicto, violencia, coacción al Estado, los gobiernos de España siempre han cedido y concedido en perjuicio de los demás vergonzosas prebendas. Supongo, señorías, que es la filosofía de esta nación, donde por desgracia demasiadas veces se ha premiado la deslealtad, la traición y la violencia, y se ha castigado el trabajo, el sacrificio, el mérito y el deseo de convivencia pacífica. Así nos va, señorías, y así les irá a nuestros hijos si no empezamos a rectificar.

Y para rectificar no puedo dejar, señorías, de preguntarme qué peso puede esperar desarrollar en el conjunto de la política nacional una región cuyo principal mérito es llenar España y Europa de sus productos y de sus gentes, con la humildad que nace del esfuerzo, sin ruido, sin alharacas. Se ha aprovechado lealtad y la humildad de la Región de Murcia para marginarla, privándola de las comunicaciones y las infraestructuras que merece; que merece por su tamaño, por su población, por su importancia. Los murcianos hemos observado con paciencia, quizá demasiada paciencia, cómo las redes de comunicación se expandían con presteza hacia otros lugares mientras nuestra región era olvidada. Algunos dicen que quizá no hemos tenido la suerte, señorías, de tener un ministro de Fomento nacido aquí; pero otros muchos dicen que, además de ser nacido aquí, tendría que ser un héroe para atreverse a reclamar ante el aparato de su partido cualquier tipo de atención para Murcia. Don Pedro Saura, por ejemplo, secretario de Estado murciano, claramente no ha sido ese héroe al que me refiero, pero sí que ha habido otros con menos responsabilidad pero quizá con más disposición, personas que han estado dispuestas a sacrificar su posición para cumplir con el juramento de su toma de posesión y defender con lealtad los intereses que se les han encomendado.

En Totana, sin ir más lejos, hace escasos días abandonaron su partido dos concejales, dos concejales de Vox. ¿El detonante? La prohibición de la secretaria general del partido en Murcia, doña Carmen Menduiña, de defender los intereses de Totana, y pretender obligarles a alinearse con los postulados de Adif, textualmente, «porque así lo dice Madrid». Este proceder de la secretaria general de Vox ha dejado al partido sin representación en Totana. Si todos los representantes públicos tuviéramos la dignidad de estos dos humildes concejales de Totana, sería el interés de los ciudadanos y no cualquier otro el que finalmente se impondría.

Ya me da, señorías, tengo que confesarlo, un poco de vergüenza nombrar aquí una vez más el constitucional principio de prohibición de mandato imperativo, pero resulta fundamental que los ciudadanos conozcan y asuman que ese es uno de los grandes debates que afectan, y gravemente, a nuestra democracia, un debate que parece no interesar a nadie, es verdad, parece no interesar a nadie, pero que explicaría como ningún otro las claves de las deficiencias de nuestro sistema representativo.

Ese histórico abandono de los derechos de los ciudadanos que residen en esta región alcanza la categoría de paradigma cuando hablamos de las comunicaciones, cuando hablamos del ferrocarril, que es de lo que de hecho corresponde hablar hoy.

Señorías, les pediría que me acompañen en esta reflexión. Las naciones más desarrolladas del

mundo sustentan gran parte de su sistema de transportes en el transporte público por ferrocarril a través de distintas variantes, con redes viales casi tan densas en algunos casos como las redes de carreteras. No sé si ustedes, señorías, lo sabrán, y estoy convencido de que buena parte de los ciudadanos no lo saben, que España figura como primer país de la Unión Europea por la calidad de su red ferroviaria, y además se sitúa como cuarto mejor del mundo, solo por detrás de Japón, Suiza y Hong Kong, según una clasificación del Instituto de Estudios Económicos realizada con datos del Foro Económico Mundial. La red de más de 3.000 kilómetros de líneas de alta velocidad con que cuenta España, la segunda mayor del mundo por detrás de la de China y la primera de Europa, además de sus 12.200 kilómetros de red ferroviaria convencional, impulsa la posición del país en este ranking que acabo de describir. Estas cifras que arrojan los estudios a los que me refiero pienso que todos coincidiremos en que el ciudadano español, y concretamente el ciudadano murciano, no es consciente de ellas. ¿Y saben por qué el ciudadano murciano no puede ser consciente de esto? No puede serlo porque los murcianos tenemos la magnífica suerte, si me disculpan ustedes la ironía de decirlo así, de que podemos cubrir la distancia entre Murcia y Almería en unas comodísimas ocho horas, ocho horas, para recorrer los pocos más de 170 kilómetros que separan ambas ciudades; para ir desde Cartagena a Granada hay prácticamente que pasar por Madrid. Sería gracioso, si no fuera un drama, cómo la Región de Murcia está en esto, una vez más, relegada al olvido. ¿Cómo es posible que una región esté en el país supuestamente con mejor red ferroviaria de la Unión Europea, y sin embargo se vea en la situación insostenible y hasta ridícula, por supuesto insultante, en que nos encontramos?

A la vista de estos datos habrá quien pueda sostener que no existe un absoluto desprecio y discriminación contra nuestra región. Yo no sé quién podrá sostener esto. También es cierto que lo digo, eso sí, con todo respeto por nuestros compatriotas extremeños, que tampoco es que se encuentren en una situación muy halagüeña.

Por otra parte, señorías, por otra parte, no sería honesto culpar de esta situación exclusivamente al maltrato recibido de la Administración central. Si algo, señorías, ha caracterizado a los murcianos, es que estamos siempre más pendientes de lo urgente que de lo importante. En demasiadas ocasiones, gobiernos, fuerzas de la oposición, empresarios y sociedad civil hemos esperado a que cualquier asunto en nuestra región tenga que estar a punto de explotar, si no esperar a que efectivamente explote, para empezar a interesarnos por él con la seriedad que merece. Creo que no hará falta que ponga ningún otro ejemplo.

Este Pleno monográfico es una oportunidad de abordar un tema de vital importancia antes de que se convierta en una urgencia. Todos los miembros de este parlamento debemos tomar en nuestras manos el peso de la responsabilidad de dejar una Región de Murcia mejor conectada de lo que la recibimos, una región con las infraestructuras que son propias para un territorio del peso económico, poblacional y político que de hecho tenemos.

Señorías, piénsenlo, ante situaciones de abandono como las que vive nuestra región, ¿cómo puede extrañarnos que haya quienes se pregunten si no sería más conveniente que una estructura multiprovincial nos otorgara más peso en el parlamento español? Creo, señorías, que ni mis compañeros del grupo parlamentario ni yo mismo somos sospechosos de querer expandir el tamaño de la Administración pública, sí de repensarla y de reorganizarla; pero, aun así, creo que habrá algunos entre ustedes que estarán de acuerdo en que ya está bien de esta marginación, de esta casi total ausencia de relevancia en el reparto de medios y servicios que se hace desde Madrid.

A esos efectos, señorías, les ruego de buena fe, con corazón en la mano, que lo piensen. A esos efectos al menos, señorías, dos es más y tres mucho más.

Con o sin abrir el melón de la organización provincial de la región, señorías, les decía a ustedes que debemos comprometernos con la mejora de las infraestructuras de nuestro territorio, pero también que debemos tener la valentía y buscar los medios para obligar a los gobiernos centrales a comprometerse con ello. No creo que nos haga falta enarbolar como arma, siempre disgregadora en la práctica, un idioma propio para ello, señorías, al menos no mientras conservemos un atisbo de fe en España y en lo que podría llegar a ser, aunque de momento clara y desafortunadamente no lo es.

Dicho esto, supongo que habrá quedado claro que los diputados libres de Vox nos oponemos a que las obras que debe acometer Adif se tengan que producir con cierres en las vías. Estos cierres son,

nos dicen, medidas temporales. Las manifestaciones del consejero esta mañana en este sentido no podemos sino suscribirlas en su totalidad, estas medidas temporales pueden causar daños que sí serán permanentes a las rutas a las que afecten. Desconectan entre sí comarcas de nuestra región, y estas de otras zonas y regiones de España, perjudicando la cohesión que siempre ha ido aparejada a los ferrocarriles. Producen, además, una incomodidad y una desafección en los usuarios que será muy difícil de reencauzar. El usuario que se ve desprovisto de un servicio ferroviario no va a esperar tres años para reorganizar su vida. No es una Administración pública, es un particular, va a tardar dos días en adaptarse a la situación, en cambiar su planteamiento, en funcionar de otra manera.

A la hora de afrontar, señorías, una operación económica, una operación militar, una operación quirúrgica o de cualquier otro tipo, la primera cuestión –también lo ha señalado esta mañana el señor consejero– que hay que despejar es la relación coste-beneficio. Ha de existir una proporción entre ambos conceptos. En materia de comunicaciones, el coste de una operación como la que se plantea de tres años con el servicio suspendido va más allá de cualquier planteamiento en términos de coste razonable. Tres años es un periodo tan prolongado que los daños a la infraestructura, a los hábitos de la ciudadanía, a su vida cotidiana, adquieren, como decía, el carácter de permanentes.

Miren, señorías, hoy no me van a escuchar ni agotando tiempos, pues lo que tiene que decirse puede decirse con muy pocas palabras (aunque estas deben ser contundentes), ni me escucharán tampoco pronunciándome técnicamente sobre cuestiones, no me importa confesarlo, que exceden a mi formación.

En materia ferroviaria resulta inasumible que Cartagena, maltratada entre los maltratados, haya de seguir sufriendo una desconexión a la red de alta velocidad. Con quince años de retraso, parece que los cartageneros tendremos que seguir viajando en autobús o realizando trasbordos múltiples.

Miren, este mismo mediodía, en el ejercicio de mis funciones como portavoz, he llamado por teléfono a una persona que ha sido aceptada por la Mesa para venir a hacer una comparecencia en una audiencia legislativa. ¿Saben ustedes lo que me ha preguntado? Me ha dicho: «Juan José, ¿cómo se llega a Cartagena en tren?». Vaya pregunta, no se llega, no es operativo. He tenido que decirle: «no es operativo, no puedes venir en tren, búscate la solución de otra manera». Y me ha dicho: «es un problema porque no conduzco». Lo gracioso de todo esto y lo triste al mismo tiempo es que es estrictamente verdad lo que estoy contando.

Resulta inasumible, señorías, la desconexión de Águilas del servicio de cercanías. El Partido Socialista, al que pertenece la alcaldesa de Águilas, tal vez debería posicionarse un poco más claramente frente a los vecinos o en contra de esta medida. Me ha sorprendido con un punto, lo digo respetuosamente, pero le encuentro hasta un punto cómico a la noticia que he podido ver apenas unos minutos antes de entrar a este Pleno, en la que el Partido Socialista dice estar en contra de esta medida y pone el peso de la misma o de la responsabilidad de la misma en el Gobierno de la región. Quiero pensar que es un error del redactor que en estos momentos a lo mejor habrá sido corregido ya.

Hace apenas, señorías, unos meses, esta Asamblea, creo que lo recordarán, aprobó el dictamen de la Comisión de Reactivación Económica. ¿Saben ustedes, señorías –a lo mejor alguien lo ha contado–, cuántas veces aparece la palabra «sostenible» en ese dictamen? La palabra «sostenible» en el dictamen de la Comisión de Reactivación Económica aparece treinta veces. Un sistema público de transporte de personas sostenible, un sistema sostenible de transporte de mercancías, la vertebración sostenible de un territorio, en fin, de cualquier territorio, tiene como requisito técnico y material ineludible la implantación de una buena red de transporte ferroviario. Ni Uber ni Cabify ni el aeropuerto Juan de la Cierva pueden sustituir, desafortunadamente, tal necesidad. Señorías, resulta absolutamente contradictorio, cínico, fatuo, frívolo, esperpéntico, estridente, desmoralizante que las administraciones públicas, y aquí no distingo de colores, se llenen la boca hablando de sostenibilidad. Resulta patético, lo retiro, resulta contradictorio que algunos se uniformen no ya con camisas de cuello Mao, como la penúltima vez, sino con pines del desarrollo sostenible, y con las mismas lo que se ponga encima de la mesa sea la suspensión durante tres años, que todos sabemos que en la práctica serán diez como mínimo de suspensión de los servicios ferroviarios.

Mientras en Alemania los Verdes proponen la creación de una red europea de trenes nocturnos como alternativa sostenible al siempre creciente y costoso tráfico aéreo, nosotros estamos a punto de

cargarnos las cercanías para una generación entera. El despropósito, señorías, creo que todos convendremos que se califica solo.

Concluiré, señorías, voy a concluir ya resumiendo nuestra posición en un solo párrafo.

Sí, por supuesto, a la ampliación, construcción, modernización del nuevo tendido ferroviario, ya sea de alta velocidad, de Talgo, de cercanías, no entraré en cuestiones técnicas, pero no a la suspensión de servicios sostenibles medioambientalmente, consolidados en su uso por muchos ciudadanos, y cuya suspensión prolongada afectará de manera definitiva a los mismos.

Fórmulas técnicas las hay, solo nos falta algo tan sencillo como el apoyo político y presupuestario de ese gran enamorado de la Región de Murcia que es Pedro Sánchez.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

En representación del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Francisco Álvarez García.

Señoría, por favor.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Presidente, vicepresidenta, consejeras, consejero.

Hoy vamos a hablar otra vez, y en este caso de forma monográfica, de un elemento fundamental de la vertebración del territorio y de las ciudades, y que es clave en el bienestar y en la prosperidad de las personas desde el siglo XIX. Hablamos de la red de ferrocarriles de la Región de Murcia, cuyo anuncio de cierre dejará incomunicada a nuestra comunidad con el resto del país, en este caso con la capital de España más concretamente.

El transporte público juega un papel fundamental en la mejora de las interconexiones entre todos los territorios de España. Una buena red de infraestructuras es fundamental para el desarrollo y la prosperidad de nuestra región. Es una herramienta primordial para la movilidad de los ciudadanos y de las mercancías, además de ser un importante activo para sectores económicos como el del turismo, tan castigado por la pandemia.

Nuestra región es posiblemente una de las comunidades autónomas más importantes a nivel estatal en materia de turismo por su contribución en cuanto a generación de empleo o como eje vertebrador para el entendimiento de la cultura murciana. Por ello, una red de infraestructuras moderna, sostenible, integradora, competitiva y transformadora es fundamental para el crecimiento económico de nuestra región, además de ser un tejido para la cohesión social entre los territorios. Sin embargo y por desgracia, la Región de Murcia es una de las comunidades autónomas, junto con Extremadura, donde encontramos un mayor déficit en cuanto a la red de transporte público.

Durante estos cuarenta y cuatro años de democracia, y hoy se ha hecho aquí bastante historia, no son pocos los gobiernos que nos han prometido la mejora de las infraestructuras, en este caso en materia ferroviaria. Es incomprensible que la Región de Murcia tenga una red ferroviaria anclada en los inicios del siglo XX y que acentúa esa incomunicación que ya padecemos con el resto del territorio español. Es cierto que se está avanzando en cuanto a materia ferroviaria con la futura llegada del AVE, aunque ya llevamos más de veinte años de retraso, y, por cierto, seguimos retrasando. Permítanme que sea escéptico en que su llegada sea ahora a mediados de 2022.

También en materia aérea hemos mejorado con la apertura del aeropuerto internacional de la Región de Murcia Juan de la Cierva, y del que celebramos su puesta en marcha hace ahora poco más de dos años, pero igualmente somos y seremos exigentes para que se vaya avanzando en cuanto a que se incremente el volumen de vuelos y a mejorar las conexiones con el mismo.

Pero, bueno, hoy lo que nos toca es hablar del ferrocarril aquí, en la Región de Murcia, que tristemente se ve golpeado por lo que ya todos conocemos, que es el cierre de la línea de cercanías que une Murcia con Águilas, la línea C2. Una vez más el Gobierno de Sánchez y el Partido Socialista dejan de lado a la Región de Murcia, y más en concreto a 1,2 millones de viajeros que cogen la línea

de cercanías anualmente.

No es la primera vez que un gobierno socialista deja en la estacada a la Región de Murcia. Abro comillas: «Andalucía y Murcia han quedado incomunicadas definitivamente por ferrocarril al ser cerrado el tramo de vía férrea Almendricos-Guadix, considerado por Renfe como altamente deficitario. Con el cierre de la línea férrea Almendricos-Guadix, Murcia queda incomunicada por tren con Granada y Almería». ¿Lo recuerdan? Esta noticia es del diario El País en el año 1985, siendo presidente del Gobierno don Felipe González, al que ustedes tanto admiran, y el entonces ministro (hoy alcalde de Vigo) señor Abel Caballero, ministro de Transportes, Turismo y Telecomunicaciones.

Ese cierre supuso y tuvo como consecuencia la pérdida de conexión de Murcia con Andalucía, además de una desconexión del territorio andaluz con todo lo que es el Levante español.

Es curioso también que en ese proyecto se planteara al principio del mismo el cierre de la línea Lorca-Águilas, pero gracias a la presión vecinal y a negociaciones entre gobiernos locales y autonómicos se consiguió mantenerla.

Es incomprensible que hoy se deje en el limbo a los vecinos de Alcantarilla, Librilla, Alhama, Totana, Aledo, Lorca, Puerto Lumbreras, además, por supuesto, de los de Murcia y Águilas, ya que, como ustedes, saben en menos de diez días, la semana que viene, el próximo 1 de octubre, la línea de tren que une Murcia con Lorca y Águilas será cerrada durante todo el tiempo que se necesite para ejecutar las obras del AVE de Murcia a Almería. Dicho corte se prolongará como mínimo durante cuatro años, y sin mantener una línea paralela mientras se realiza la obra, pero tenemos antecedentes –ya se ha dicho ya aquí por parte de algunos de los intervinientes– que nos llevan a pensar que este corte se puede alargar mucho más. Tenemos un ejemplo claro y con precedentes en nuestra vecina Granada, donde el cierre de la línea que conecta Loja con Granada va ya camino de los seis años, y hay otros casos similares en la Comunidad de Extremadura.

Sin embargo, en otras comunidades donde ocurre esta misma problemática sí se ha mantenido una línea paralela, como es el caso de la Comunidad Valenciana, entre Castellón y Valencia. Esto no es algo que nos sorprenda, sinceramente, y más viniendo de un Gobierno como el de Pedro Sánchez. Lo que sí nos parece sorprendente es que el proyecto originario, firmado por la propia presidenta de Adif y que por aquel entonces era secretaria general, sí contemplaba mantener la línea abierta durante todo el tiempo necesario para la ejecución de las obras. No sabemos qué habrá hecho cambiar de opinión a esta señora, no sé si es el color político, pero queremos pensar que no (esto sería algo gravísimo), pero lo cierto y verdad es que así salen perjudicados los 1,2 millones de viajeros que usan dicha línea de cercanías.

Por supuesto la indignación entre todos los vecinos de las localidades afectadas por este corte ya se estaba viendo en las manifestaciones convocadas por la Plataforma en la Defensa del Ferrocarril, y que, por supuesto, como ya ha dicho también el consejero, secundamos.

Como nos gusta ser justos, hay que decir la verdad, y Adif sí ha planteado una alternativa a dicho corte, lo que pasa es que esta opción pasa por engordar la A-7 de vehículos. También se ha dicho ya esta mañana, más de 3.000 vehículos diarios, lo que incrementa, por supuesto, las emisiones de CO₂, y por supuesto hay que hablar también de los retrasos.

De salir adelante esta alternativa que propone Adif, nos preocupa la fragilidad y la inseguridad del transporte por carretera, y más en la A-7, teniendo en cuenta que conecta todo el tráfico del Levante con Andalucía. Un simple accidente, por leve que sea, crea un atasco impresionante.

No nos olvidamos tampoco de que este cierre trae consigo el desvío por Orihuela, repito, el desvío por Orihuela, del tránsito ferroviario procedente de Madrid o procedente de Murcia hacia Madrid. Esto traerá consigo, por supuesto, el retraso en los horarios para los usuarios de dicha vía, lo cual supone añadir un perjuicio más de cerrarse definitivamente la línea.

A nivel económico, y más en concreto en materia de transporte de mercancías, decir que hoy en día hay diez trenes semanales que salen desde Escombreras con destino a Getafe cargados de graneles, y que con el cierre de la línea se encontrarán con una traba insalvable y se verá incrementado considerablemente el precio que la empresa deberá de pagar por estos transportes, además de padecer retrasos en su cadena logística, ya que se trata de trenes que no pueden superar pendientes superiores a las 28 milésimas y que tendrán que ser reforzados con una doble locomotora.

Es decir, durante más de cuatro años, la empresa transformadora tendrá que pagar más por un servicio mucho peor que el actual.

Nos hemos reunido con la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, y por supuesto también estuvimos presentes en la manifestación convocada en Alcantarilla y, en palabras de ellos que les paso a citar textualmente, abro comillas: «No hay ni un solo criterio objetivo que avale el cierre de dicha línea», cierro comillas.

La plataforma defiende, y nosotros también lo compartimos, que la Región de Murcia debe de tener un papel estratégico en cuanto a la futura red básica ferroviaria española, dentro de la red básica ferroviaria transeuropea y que se pondrá en marcha en el año 2030.

La mejora de las conexiones que plantea la Unión Europea y que se conoce como Conectar Europa marca una estrategia para la reducción de emisiones de gases con efecto invernadero en el ámbito del transporte para el año 2050. Sin embargo, Adif tiene como alternativa, ya lo hemos dicho, mientras se realizan las obras pendientes que unen el AVE con Murcia y Almería, sacar a todos estos viajeros por carretera y en la autovía A-7, trayendo consigo un impacto muy negativo a nivel medioambiental. Mientras que Europa apuesta por líneas de transporte sostenibles y ecológicas, nosotros hacemos justo lo contrario.

Mientras tanto, ustedes, señorías del Grupo Parlamentario Socialista, se ponen como siempre de perfil, en lugar de exigir a sus homólogos en Madrid que no nos dejen en la estacada y que protejan a esas personas que ahora se van a ver afectadas por el cierre de la línea de cercanías C2.

Yo les diría que tomaran nota de sus propios alcaldes de Águilas y Lorca, que sí están a favor de que se mantenga esa línea paralela y de que no se corte, como ya estábamos diciendo, esta próxima semana, y que están secundando esas protestas que lleva a cabo la plataforma en contra del cierre de esta línea.

Por eso decíamos que hacemos nuestras las demandas de la plataforma en defensa del ferrocarril, y exigimos al Ministerio de Transporte, Vivienda y Agenda Urbana y a sus empresas públicas, Adif y Renfe, la suspensión del cierre de la línea de cercanías de Murcia con Lorca y Águilas este próximo día 1 de octubre. Exigimos también la presentación de un plan de obras en los próximos tres meses, con el consiguiente cronograma de plazos que mantengan los servicios ferroviarios compatibles con dichas obras, así como mantener toda la línea abierta, hasta que las obras del tramo Lorca-Pulpí, en fase de licitación, impidan el servicio de trenes entre Lorca y Águilas; también pedimos valorar la utilización de las estaciones de Lorca, tanto Sutillena o San Diego como La Hoya, en función del grado de ejecución de esas obras; tener en cuenta también el grado de ejecución del soterramiento entre Barriomar y Nonduermas, para que se pueda utilizar esta última estación como salida y llegada de los trenes.

Las redes de transporte en cualquier ciudad de este país juegan un papel fundamental para las conexiones entre los distintos territorios de España, y entonces decisiones como esta de cerrar la red de cercanías generan por supuesto aislamiento entre los municipios afectados, además de dejar en la estacada a todos aquellos usuarios que usan dicha línea, como estudiantes o trabajadores. Y por supuesto que no nos oponemos a la modernización de las vías del transporte por ferrocarril o a la llegada del AVE a la Región de Murcia; al contrario, creemos en el potencial de esta región, además de ser un territorio estratégico para la llegada del Corredor Mediterráneo, que conecte con todo el Levante español y que nosotros hemos defendido siempre. Pero de la misma manera que compartimos esta modernización y mejora en las redes de transporte, creemos que hay que buscar un equilibrio mientras se realizan dichas obras, sin que esto suponga un perjuicio para los usuarios afectados por el cierre de las cercanías que une Murcia con Águilas.

Mientras tanto, vamos a seguir en la línea de apoyar todas aquellas reivindicaciones que sean en beneficio de la Región de Murcia, además de tender nuestra mano al Gobierno regional para poner en marcha todas las medidas que puedan ayudar a evitar el cierre de la línea de cercanías dentro del marco competencial que tenemos como comunidad autónoma.

Señorías, el millón y medio de murcianos nos eligieron y nos pagan para que les demos solución a sus problemas, no para hacer política barriobajera o mirar para otro lado, como se viene haciendo. No lo hagan por nosotros o por este Gobierno regional, háganlo por ustedes mismos y por serles útiles al millón y medio de murcianos. Apoyen estas iniciativas, pónganse enfrente en este caso del

ministerio, y, como decía el señor López en su intervención, si están de acuerdo en no cerrar las vías, ustedes lo tienen más fácil que nadie: llamen a sus homólogos, llamen al ministerio, llámenlos, ustedes tienen línea directa con ellos. Díganles que paren esa decisión y que, como dicen los miembros de la plataforma, no hay razón objetiva. La propia presidenta de Adif ya lo puso en su primer borrador, se puede mantener la línea abierta. Que lo hagan, aún están a tiempo. Si de verdad tienen voluntad, háganlo, aún están a tiempo.

Y quería recordarle alguna cosa, señor López. En su intervención le han pasado una información que, como todo en la vida, cuando se dice una verdad a medias se está diciendo algo peor que una mentira. No está el señor López en estos momentos, pero, bueno, se lo voy a recordar de todas formas. La variante de Alcantarilla o de Javalí Nuevo, como queramos llamar a esa variante ferroviaria que se hizo en el año 2005 el estudio, es verdad que este caducó en los primeros años de gobierno del señor Rajoy, pero el señor Zapatero, su también querido presidente del Partido Socialista, José Luis Rodríguez Zapatero, tuvo los años 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011 para hacerlo y no lo hizo. De los diez años que dura la memoria de impacto medioambiental, de los diez años, tuvo casi siete de gobierno suyo y no hizo nada. Eso es lo que le ha olvidado decirlo, señor Conesa, usted que tanto alegaba que había caducado en la época del señor Rajoy.

Y ya que han hablado también de Alcantarilla y Las Tejeras, como se han convertido en adalides del soterramiento, me gustaría verles, exactamente igual que han defendido a los vecinos del barrio del Carmen, del Progreso y de Santiago el Mayor, defendiendo a los vecinos de Alcantarilla, que llevan desde 1864, repito, desde 1864 sufriendo la división del pueblo por la mitad por culpa de las vías del tren. Y no voy a hablar de los gobiernos de la república ni de la dictadura. De los últimos cuarenta y cuatro años de democracia ustedes han gobernado veinticuatro de ellos y no han hecho nada por Alcantarilla, nada. Pero es que ahora, que están en el Gobierno y llevan tres años en el Gobierno si no recuerdo mal, el señor Pedro Sánchez tampoco. Está a tiempo de parar las obras. Se ha hablado aquí del tramo de Nonduermas a Sangonera: ese tramo no va soterrado, señor Esteban, ese tramo va en trinchera y divide y segrega otro trozo más de Alcantarilla, y no les he visto allí en ninguna de las protestas que allí se han llevado a cabo... ¿Y ahora vienen aquí a esta tribuna a convertirse en adalides del soterramiento? Allí es donde yo les quiero ver a ustedes.

Muchas gracias, señorías.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Víctor Martínez-Carrasco.

Señoría, por favor.

SR. MARTÍNEZ-CARRASCO GUZMÁN:

Gracias, señor presidente.

Señor consejero, señora consejera.

Buenas tardes, señorías.

Antes de iniciar mi intervención, quería enviar un saludo muy especial, con el permiso de la izquierda, por supuesto, a unas personas que sin duda hoy nos acompañarían en el salón de Plenos si la pandemia no se lo hubiera impedido, como a tantos otros en tantos otros debates, y que seguro que nos están siguiendo en directo por otros medios, y me refiero a la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, que representa a todos los usuarios del ferrocarril que ven con preocupación que sus vidas se van a ver alteradas sustancialmente a partir del próximo día 1 de octubre.

Si no me equivoco, creo que todos hemos tenido oportunidad de escuchar sus reivindicaciones, sustentadas además en argumentos más que razonables.

Señorías, debatimos hoy sobre el estado del ferrocarril en la Región de Murcia. Escuchar «pasajeros, al tren», esa frase reconocible por todos, hayan subido o no en alguna ocasión a un tren, se está poniendo cada vez más complicado escucharla en nuestras estaciones. Aun así, yo les invitaría

a subir al tren y a hacer un recorrido ferroviario por la región; sin duda, sería lo más práctico e ilustrativo para conocer de verdad la realidad que existe en torno a este medio de transporte centenario. Ya quienes me han precedido han dado cuenta del estado del mismo, visiones, sin duda, diferentes, pero de una misma realidad.

Pronto sus señorías detectarían lo complejo del reto, pues de inmediato observarían vías tradicionales por donde ya no circulan trenes, obras en algunos tramos, soterramiento de vías que esconden tras de sí enormes esfuerzos presupuestarios acompañados de complejos proyectos que permitirán en un futuro incierto ver finalizadas obras extraordinarias, anuncios de inicio de obras que se inician, o que no se inician, cortes de líneas de un día para otro, un Corredor Mediterráneo que sin duda es mediterráneo pero que mucho no corre ciertamente, trenes que nos hacen conocer la historia del ferrocarril más reciente porque siguen siendo los mismos que hace décadas, anuncios, anuncios y más anuncios. Podrían incluso leer sentados en sus vagones la alegría que provoca la alta velocidad (en otras regiones, claro, no en la nuestra), contemplar estaciones de arquitectura tradicional ferroviaria que hoy se encuentran sin uso o trenes de cercanías que, como el que transcurre entre Águilas y Murcia, son sustituidos repentinamente por autobuses que caracolean de estación de servicio en estación de servicio, para alejar más aún a sus vecinos de sus puestos de trabajo o de sus facultades universitarias. Siempre nos quedarán unas maravillosas vías verdes que nos recuerdan otros tiempos donde también hubo trenes que comunicaban municipios alejados de la capital, como por ejemplo Caravaca de la Cruz, que dejaron de ser rentables pero que hoy nos permiten disfrutar de unos paisajes y entornos fabulosos, estas vías verdes que antaño hicieron que tuviésemos una red de mayor longitud que la de hoy.

El panorama así descrito es ciertamente desalentador, si bien algunas de las circunstancias que les he comentado están justificadas por la modernización, por fin, de unas líneas que están obsoletas desde hace mucho tiempo, por la complejidad de llevar a cabo la ejecución de las nuevas líneas, por las cantidades de recursos públicos que hay que destinar a los mismos (expropiaciones, desviaciones de conducciones hidráulicas, desalojo de viviendas, etcétera), pero también por la toma de decisiones que a nuestro entender han sido erróneas, y esto es más desalentador aún.

En materia de transporte, las decisiones de hoy se materializan en el mejor de los casos algunos lustros después, por lo que subirse al tren equivocado puede provocar llegar con mucho, muchísimo retraso a un destino que no se espera. Estamos en un mundo competitivo donde quien tiene facilidades progresa más que tú. Conocido por todos es la tardanza que se está provocando con la llegada de la alta velocidad y el beneficio que ya está experimentando nuestra vecina Alicante.

Además, la Región de Murcia presenta junto a Extremadura la particularidad de no disponer de un solo metro de vía electrificada ni de ancho internacional. Nosotros además somos bastante más peculiares, porque además lo hacemos más entretenido, pues desmontamos y montamos las catenarias.

Prácticamente la totalidad de nuestra red es de vía única, y esto es reflejo de que tradicionalmente no hemos acogido importantes inversiones por parte del Estado. En aquellos municipios, ciudades o territorios donde llega el tren, se instala el progreso. Por eso, la trascendencia histórica que ha tenido el tren como motor de desarrollo sobre los territorios que vertebra y sobre los ciudadanos es indiscutible.

Más de ciento cincuenta años hace que se inauguró la primera línea que nos unía con la provincia de Albacete. Llegó relativamente pronto, en 1865 –no sé si es 5 o 4, señor Álvarez–. Muy poquitos años hacía que se había abierto la primera línea en España, un éxito en aquella época que hoy es impensable, visto lo que importamos para algunos.

Haciendo un símil ferroviario, hoy nos situamos en los últimos vagones de cola del país en metros de vial por kilómetro cuadrado, y en el último vagón en cuanto a promedio de red por kilómetro cuadrado y habitante. Aun así, con el ferrocarril se produce un impulso a la economía del territorio que lo acoge, y por ello la industria murciana experimentó un crecimiento significativo desde la aparición del tren. Evidentemente, el impacto que supuso en el siglo XIX fue mucho más significativo que el que puede producir hoy, pues las alternativas que existían entonces eran escasas, poco más que ir en coche de caballos. Hoy, afortunadamente, tenemos más alternativas: aeropuertos internacionales para desplazamientos largos o transporte por carretera con vehículo particular para

distancias más cortas.

El transporte de viajeros se caracteriza por un claro predominio de la carretera, y esto se mantiene tradicionalmente, salvo, y esto es importante, en aquellos casos en los que se han establecido líneas de alta velocidad.

En cuanto a las bondades del ferrocarril, a las conocidas como menor siniestralidad, mayor comodidad, rapidez en trayectos de alta velocidad y que se evitan atascos en las grandes ciudades, sumamos además que impulsa la actividad económica. Además, el transporte por ferrocarril tiene una eficiencia energética sustancialmente mayor que otros medios de transporte.

Hasta aquí, señorías, no he hecho más que describir, a modo de introducción, lo que todos conocemos; como también creo que todos coincidimos en que para impulsar nuestras infraestructuras ferroviarias debemos contar necesariamente con la implicación del Estado.

No pensaba particularmente que tuviera hoy que recurrir a la cuestión de las competencias, señor López, pero debe quedar claro que la planificación, la programación, la redacción de los proyectos técnicos, la licitación y la ejecución de cualquier infraestructura ferroviaria dependen casi exclusivamente del Estado, y enfatizo lo de casi, porque efectivamente entramos muy puntuales y debe contar con la participación y colaboración del Gobierno regional y de los ayuntamientos en aquellos tramos urbanos.

Del Gobierno de España, por tanto, dependerá y mucho la realización de todas nuestras demandas de mejora en nuestra red. No deberíamos dudar de esto ni entrar en debates estériles, puesto que esto es conocido de sobra.

Adif, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, depende del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Entenderán, por tanto, que gran parte de mi intervención esté dirigida a exigir a quien tiene prácticamente todas las responsabilidades, y es, por tanto, quien tiene que asumir las consecuencias para bien y para mal de sus decisiones, porque decisiones toma y las está tomando.

Dicho esto, quien decide es el ministerio. Dependemos de ellos. Por tanto, dependemos de la voluntad política del Estado para resolver los problemas de la red ferroviaria de la Región de Murcia. Y decisiones, como digo, están tomando, como decisiones tomó el gobierno anterior. Exigentes fuimos antes, gracias a ello se están ejecutando obras de las que otros presumen; y exigentes debemos ser hoy y lo seguiremos siendo mañana, pues para nosotros los intereses de los murcianos están, por supuesto, por encima de los intereses propios de partido. Y así lo vamos a defender siempre, porque la única forma de mejorar más aún los indicadores económicos, sociales y de bienestar, que están siendo condicionados en gran medida por las deficiencias históricas en materia de infraestructuras de transporte, es logrando una conexión real con el resto de España y de Europa.

Nuestras empresas tienen un mérito enorme, generan empleo y oportunidades, y bastará finalizar el Corredor Mediterráneo y conectar definitivamente la alta velocidad para poder mostrar al mundo entero nuestro verdadero potencial.

Por tanto, señorías, hablar del estado del ferrocarril en la Región de Murcia implica hablar necesariamente y por supuesto de la alta velocidad, del Corredor Mediterráneo, del transporte de mercancías y de los trenes de cercanías. Sobre el Corredor Mediterráneo se ha escrito y debatido muchísimo en esta Asamblea; ese corredor ferroviario, de gran importancia para los puertos de la fachada mediterránea pero también para el conjunto del país. Hemos contemplado durante mucho tiempo cierta marginación en los tramos del Levante, y especialmente en nuestra región, que además está siendo condicionado por las obras de la alta velocidad, que a todos nos gustaría que fuesen, de igual modo, a más velocidad. Lo ha expresado y lo ha presentado esta mañana el consejero muy bien.

Hay datos que son también conocidos por todos: que esta vertiente costera en el territorio nacional recoge más del 40% del PIB y porcentaje similar de la población de nuestro país.

El papel del Gobierno regional ha venido siendo de seguimiento y reivindicativo en la defensa inquebrantable de los intereses de nuestra región, pues, como hemos dicho, las competencias son exclusivas del Gobierno central.

En nuestra opinión, del mismo modo que ha ocurrido con la alta velocidad, las decisiones erróneas tomadas últimamente por el Gobierno de España han supuesto una nueva paralización de este corredor básico, toda vez que depende de estas infraestructuras que están en ejecución.

Respecto al AVE, señorías, la alta velocidad va a llegar a la Región de Murcia gracias a todos, gracias a los vecinos, gracias al Gobierno de España (antes del Partido Popular, hoy socialista y comunista), gracias al Ayuntamiento de Murcia, de Lorca, de Cartagena, gracias a los empresarios, gracias a todos, pero la alta velocidad va a llegar tarde, muy tarde, solo gracias a ustedes, señorías, que son los únicos responsables de que se desmontasen catenarias y vías auxiliares que permitían la simultaneidad de las obras del soterramiento con la llegada del AVE, los únicos responsables. Quienes no han querido el AVE en superficie, con el único pretexto y argumento de que no se fían de nosotros, han sido ustedes. Su desconfianza será muy legítima, no le negaré que tiene cierta gracia que sean ustedes quienes nos pongan en duda a nosotros, pero este argumento no puede sustentar las decisiones que tomaron.

Hablaba el señor López hoy de compromiso. Decía que existe el compromiso del Gobierno de España, el compromiso del señor Pedro Sánchez de destinar 3.000 millones de euros a la Región de Murcia. Este es el mismo señor, entiendo, que viene en helicóptero a Los Alcázares también a prometer que iba a intervenir en el Mar Menor, o imagino que será el mismo Gobierno donde está la ministra Teresa Ribera, que hace ya un mes que vino al Mar Menor y que no ha planteado ninguna solución.

Esta es la opción que ustedes han apoyado, y además se conoce que esta es la nueva praxis suya: como decía ayer el señor Hugo Morán, no autorizarán el colector norte hasta que..., todo condicionado a. Pues eso, que han optado por condicionar la llegada a la finalización del soterramiento, soterramiento que ya se estaba ejecutando antes de que llegasen ustedes al poder por la puerta de atrás, esa que tanto les gusta y, por cierto, por la que se está yendo tanta gente.

Señorías, son ustedes quienes utilizan interesadamente los debates. Ustedes han utilizado de forma interesada el soterramiento y en base a falsedades para movilizar vecinos, y ustedes hoy nos están ya acusando de establecer un debate interesado. Por eso decía al principio que con su permiso, porque da la sensación de que solamente son ustedes quienes deben dirigir las directrices de esta región.

Las obras del AVE se iniciaron en noviembre de 2017. Se planificaron, por tanto, por un Gobierno del Partido Popular, se licitaron y se comenzaron a ejecutar en 2017 por el Gobierno de Mariano Rajoy. Seguidamente se encargaron los proyectos del resto de tramos para garantizar el protocolo firmado en 2006. Sabemos a día de hoy que Adif se dispone a iniciar el soterramiento entre la estación de Murcia, Barriomar y Nonduermas, pero que se va a iniciar sin acuerdo con la Junta de Hacendados, lo que puede provocar (ojalá no sea así) la paralización cautelar vía judicial. Esas son las amenazas. Un posible retraso más que nos reafirma en nuestra posición inicial de lo necesaria que era ya la llegada del tren en superficie. Solo el empecinamiento de unos pocos nos estará pesando como una losa al resto de murcianos.

Como muy bien dice el Ministerio de Transportes, no pueden producirse más retrasos en el soterramiento, pues este es vital para completar la línea hasta Almería, tramo clave en el avance del Corredor Mediterráneo. Lo ha explicado gráficamente el consejero esta mañana. Lo que no entendemos es que, siendo vital como dicen, optasen por desechar el trabajo andado con el Gobierno del Partido Popular. Se están haciendo ustedes expertos en tirar a la basura el trabajo, el tiempo y el dinero empleado en elaborar todos estos documentos, en todo aquello que haya salido de un Gobierno del Partido Popular. Tiran a la basura el Plan Vertido Cero, tiran a la basura nuestra propuesta de llegada de la alta velocidad en superficie de forma simultánea al soterramiento y tiran a la basura los proyectos de ejecución por tramos, Murcia-Águilas, ya adjudicados.

Lo cual, señorías, me da pie para hablarles ahora de las cercanías. Nuevamente una decisión política unilateral, tomada de espaldas a los ciudadanos y sin el más mínimo diálogo con la Administración regional, sin el más mínimo diálogo, va a suponer un perjuicio para miles de ciudadanos que contemplan perplejos que se toman decisiones que afectan a sus vidas sin conocimiento de los motivos reales que las sustentan.

Porque esos nuevos condicionantes a los que se refiere la nueva presidenta de Adif, la señora Domínguez, eran conocidos desde 2019. Viniendo de una persona con formación técnica como la suya, la de la presidenta de Adif, y que ya ocupaba el puesto de directora general de Planificación Estratégica y Proyectos de Adif, no son creíbles. Así lo entiende la plataforma y así lo entendemos todos menos quienes tienen el difícil papel de defender lo indefendible.

Lo más grave de este tema es que se sustenta en falsedades y engaños, seguramente esto es lo más grave, señorías, y de ahí viene el enfado mayúsculo de todos... bueno, de todos menos de ustedes. Fíjense, se va a suspender el tráfico ferroviario *sine die* para más de 1.200.000 pasajeros, y esto les resulta justificado, y digo *sine die* porque las obras ferroviarias habrán comprobado ya que se sabe más o menos cuando se inician pero nunca cuando terminan.

Señor López, podría haber resumido su intervención diciendo que todo lo bueno lo han hecho ustedes y que todo lo malo lo hemos hecho nosotros. Lo cierto es que le reconozco su capacidad para caracolear con saltos y tirabuzones para rizar el rizo y poder decir hoy que su posición es en contra del cierre cuando han dicho lo contrario, yo eso se lo reconozco. Pero es que además lo hace exigiendo al Gobierno regional, que dice usted que un gobierno responsable según usted debe sentarse con Adif para exigir. Entiendo que no sabe usted que el presidente solicitó hace más de un mes reunirse con la presidenta y no ha obtenido respuesta alguna.

Pero es que además planteaba usted, decía, le decía al señor consejero que si existe solución técnica que se ponga sobre la mesa. Evidentemente, ¿qué pensamos, que existe la solución técnica para toda España menos para la Región de Murcia? Por supuesto que existe, es más, es que estaba licitada.

Fíjense, el 21 de mayo el señor Esteban, que hablaba de oportunismo, nos decía: «nuestros senadores solicitaron información al ministerio sobre el cierre de la línea ferroviaria, sus consecuencias y sus posibles alternativas». Ya existían rumores, ya existían rumores. Tres meses han tardado en responder algo que nada tiene que ver con lo que se solicitó.

El señor López el día 2 de agosto emitía una nota de prensa, el Partido Socialista a través del señor López, en cuanto se conoció cuáles eran las verdaderas intenciones del Gobierno con el tramo Murcia-Águilas, para decir básicamente que nuestro interés, el nuestro, era confrontar con el Gobierno de Pedro Sánchez, aunque eso suponga ir en contra de decisiones que mejoran la vida de los ciudadanos de la región. Para ustedes el mes pasado cerrar la línea mejoraba, porque es lo que dice su nota de prensa, para ustedes mejoraba hace un mes el cierre de la línea.

Nosotros no tenemos intención ninguna, señor López, de confrontar con el Gobierno de España, pero es que ustedes tampoco. Si es que el gran problema nuestro es que ustedes tampoco quieren confrontar con el Gobierno de Sánchez, aunque con ello olviden defender los intereses de todos los murcianos. Y no, la decisión de cerrar la línea no mejora la vida de los ciudadanos, mejorará mientras no se finalice y se abra de nuevo. Su vida empeorará todo este tiempo que dure la obra, todo el tiempo que dure la hora empeorará y empeora.

También dijo el señor López que la línea Cartagena-Madrid no se cortará ni un solo día durante las obras. Al tiempo. El 4 de agosto, pocos días después, el delegado del Gobierno manifestaba: «No hay ninguna decisión tomada» (sobre el cierre durante al menos tres años de la línea ferroviaria). Además lo hacía paradójicamente en la presentación de un informe denominado Cumpliendo, que no deja de ser irónico.

Continuaba el delegado del Gobierno diciendo que Adif está haciendo un estudio de las mejores alternativas. Falso. Que se estaba hablando con todos los sectores. Falso. Y que no había ninguna decisión tomada. Falso. Aunque ya adelantaban, porque ya tenían la decisión tomada, que compatibilizar la circulación de trenes con los trabajos producirá un aumento considerable del plazo de las obras. Ya lo ha dicho el consejero, si ejecutan los tramos que son compatibles con el trazado, no se paraliza nada, esas soluciones técnicas que reclamaba el señor López. Más bien paraliza el tener adjudicadas las obras desde el año 2019 y no haber comenzado aún, eso sí es paralizar... Bueno, para ustedes no, para ustedes no. Ha dicho el señor López: «En solo tres años se ha puesto orden». En tres años se ha puesto orden, o sea, ya lo entendemos todo, no han estado parados, han estado ordenando, eso es lo que han estado haciendo ustedes.

Es curioso cómo el señor Vélez además en su declaración se contradice al decir que todo esto está motivado porque cuando Pedro Sánchez llegó al gobierno se encontró una situación ferroviaria en la región obsoleta y de absoluto abandono, y sin embargo afirmaba a continuación que ya estaban condicionados por el Partido Popular de la región a llevar el AVE por Alicante y a los proyectos que se están llevando cabo actualmente. ¿En qué quedamos? Si ya había proyectos que les condicionan,

¿dónde está el abandono al que se refería el señor delegado del Gobierno?

Para rematar, esgrimen como excusa la intención de acudir a los fondos europeos de reconstrucción y resiliencia, que limitan la ejecución de las obras hasta 2025 y a los que solo se pueden acoger aquellos proyectos que se adjudiquen después de febrero de 2020, cuando todos los tramos entre Murcia y Lorca –lo han dicho esta mañana– salvo Totana-Totana y el soterramiento de Lorca están ya adjudicados desde 2019 y financiados con fondos FEDER. Por tanto, otro engaño más.

Señorías, a nosotros este es un tema que nos tiene preocupados, muy preocupados, y nos alegra que ustedes, señor López, se empiecen a preocupar también a partir de hoy. Lo único cierto hasta ahora es que quedan ocho días, quedan ocho días para el cierre de la línea de cercanías si nadie lo remedia. Hoy ha hablado usted de milagro, a lo mejor se produce el milagro y podemos remediarlo todos juntos a una sola voz.

Hemos tenido que dirigirnos incluso a la Comisión Europea para que interceda. En el año 2012, recién llegados al Gobierno, el Partido Popular, el de los recortes que dice usted obviando toda la historia de años anteriores, presentó el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2025, el PITVI, que entró en vigor en 2015 y que aún hoy dirige muchas estaciones de las que estamos hablando. Y quiero dirigir su atención hacia este documento por dos cuestiones: una, porque pone el énfasis en la necesaria coordinación interinstitucional, inexistente en este caso; y otra porque la decisión unilateral e injustificada del cierre de la línea de cercanías va totalmente en contra de los objetivos estratégicos de la planificación, en tanto que no va a mejorar en el transcurso de las obras ni la eficiencia del transporte, ni va a promover la movilidad sostenible, ni va a contribuir a un desarrollo económico equilibrado, ni va a reforzar la cohesión territorial, y todo por la sencilla razón de que no se ha puesto sobre la mesa ninguna otra alternativa cuando –y esto es lo grave, ya lo hemos dicho– sí que existen.

Las consecuencias del cierre de la línea son evidentes: miles de personas van a tener complicado acudir a sus puestos de trabajo, miles de estudiantes van a tener dificultades para desplazarse a la universidad. La inmensa mayoría va a optar, es decir, va a modificar sus hábitos de transporte (que a ver cómo se recuperan, como han dicho ustedes) por el transporte en vehículo, lo que necesariamente va a provocar mayores retenciones de las que ya se producen en la A-7 y en el nudo de Espinardo.

Sin duda alguna, se va a producir más contaminación, y esto no es hablar por hablar. De hecho, señor López, ustedes han presentado una iniciativa en el Congreso para proteger el cielo estrellado de la contaminación lumínica, por tanto se les presupone esa sensibilidad ambiental, y este es uno de los problemas que va a provocar. Además, a todos estos ciudadanos se les va a encarecer el desplazamiento. Pocos en su sano juicio cogerán unos autobuses que triplicarán la duración del trayecto en cualquier otro medio de transporte, un servicio ya licitado por tres meses. No entendemos muy bien tampoco... bueno, sí lo entendemos, también se ha dicho aquí, lo que no entendemos es que el plazo no es correlativo con la realización de las obras cuando hubiera sido más fácil, lógico y razonable reforzar las líneas de autobuses existentes, otra muestra de la improvisación de las medidas adoptadas.

Y por último, se ha hecho de espaldas a la sociedad civil. En esto también se están haciendo ustedes especialistas (la Ley Celaá, la subida del salario mínimo...), todo lo hacen de espaldas a la sociedad últimamente.

Asúmanlo, señorías del Partido Socialista y de Podemos también, los murcianos no importamos nada al Gobierno de Sánchez. Nosotros ya lo sabemos, eso es evidente, muy torpes deberíamos ser para no verlo; los murcianos también lo saben; falta que lo vean ustedes también.

Y, miren, es llamativo el caso de Águilas, donde gobierna el Partido Socialista. Lo voy a poner como ejemplo: en julio su alcaldesa se negó a debatir esta cuestión, se negó, votó en contra de debatir esta cuestión con carácter de urgencia (en julio era urgente) a propuesta del Partido Popular y respaldaba el corte íntegro de la línea porque es necesaria su modernización, que eso es obvio, que es necesaria, daba la razón a Adif y se oponía rotundamente a la ejecución por tramos que ahora sí reclama vía moción conjunta con todos los grupos en el pleno del ayuntamiento. La alcaldesa de Águilas estaba a favor de la suspensión durante mínimo tres años del ferrocarril que usan de forma regular tantísimos vecinos de Águilas, y solo gracias a la presión ejercida por todos los vecinos de

Águilas, por la Plataforma en Defensa del Ferrocarril y por la oposición en el ayuntamiento han logrado en este caso modificar una postura política que no tenía sentido alguno, eso sí, hasta el punto ya casi que roza el ridículo de apropiarse de forma grotesta ahí el Partido Socialista de Águilas ahora la postura que hace un mes rechazaba de pleno.

A pesar de estas incongruencias y alguna de las que hemos oído aquí también esta tarde, y dado que al final lo importante es sin duda ir todos unidos y precisamente esa esperanza, la de poder actuar a una sola voz también desde la Asamblea, es la que ha movido y mueve a tantos vecinos de los municipios afectados de Murcia, Alcantarilla, Águilas, Lorca, Puerto Lumbreras, Alhama, Totana y Librilla a manifestarse e insistir en lo disparatado del cierre, señorías, nuestra postura, la del Partido Popular, es clara. La hemos manifestado en todos los medios y ayer mismo nuestro portavoz en la Asamblea lo ratificaba a los medios, la nuestra sí es clara, es la misma del principio. El Partido Popular asume las propuestas de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de la Región de Murcia: exigimos la suspensión de forma inmediata del cierre de la línea Murcia-Águilas previstas para el próximo 1 de octubre, reclamamos la realización de un plan con unos plazos que mantengan los servicios ferroviarios con las obras, y del mismo modo nos adherimos a la propuesta de realizar un plan complementario de autobuses con el servicio ferroviario y que este sustituya al que se licitó el pasado mes de agosto por Renfe, que además va a generar conflicto seguro. En nuestra propuesta de resolución vienen esta y otras que consideramos de gran trascendencia para avanzar en la modernización de nuestro sistema ferroviario.

Y voy terminando. Por último, señor consejero, desde nuestro grupo parlamentario le ofrecemos otra línea de trabajo, hay que apurar estos ocho días, por si fuera de su interés y por si pudiera de algún modo respaldar los argumentos sociales y económicos a los que estamos recurriendo para hacer ver la importancia del servicio que se pretende suprimir. El Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 establece las obligaciones del servicio público, las OSP, de los servicios de transporte ferroviario de viajeros. Esta norma europea regula el régimen de los servicios públicos y establece las reglas para garantizar los servicios de interés general en condiciones de frecuencia, calidad y precio que el funcionamiento natural del mercado no hubiera permitido prestar. Existen numerosos acuerdos de Consejo de Ministros donde se han determinado en varias ocasiones los servicios ferroviarios que quedan sujetos a estas OSP. Lo llamativo es que todos los servicios ferroviarios de cercanías, dice la norma, se entenderán sujetos a OSP, y es lógico, es un servicio que hay que dar aunque sea deficitario porque cumple una labor social más allá del mero transporte. Si solo el hecho de estar sujetos de oficio a OSP es suficiente para la formalización de contrato de obligaciones de servicio público, ¿cómo se justifica la supresión de esta línea por más de tres años, cuando hay además alternativas sobre la mesa? Además son unas líneas que hay que mantener aunque sean deficitarias. Sería una vía para trabajar en ella.

Y ya finalizo, ahora sí. Ha iniciado el señor López su intervención hablando de milagros, pues nosotros celebramos también el milagro de su cambio de criterio.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Seguimos con las intervenciones, y en este caso lo hará el Consejo de Gobierno a través del consejero, señor Díez de Revenga, por espacio máximo de noventa minutos.

Señor consejero.

SR. DÍEZ DE REVENGA ALBACETE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Muchas gracias, señor presidente.

¿De verdad, señorías, de verdad? ¿De verdad consideran ustedes que es más interesante un día como hoy escenificar la división que no el acuerdo y la concordia? ¿De verdad han preferido elegir

eso?

Señorías, ¿de verdad creen que...? Igual ahora negocian las resoluciones y se acaba sacando alguna cuestión por unanimidad, pero yo creo que las formas son también importantes, a veces incluso más que el fondo. ¿Y de verdad creen que con este asunto, que yo creo que estamos todos de acuerdo, es que estoy completamente seguro de que estamos todos de acuerdo, y de verdad creen ustedes que interesa seguir escenificando esa discrepancia y esa división, de verdad?

Yo, señorías, he dicho esta mañana, y voy a recuperar la intervención que pensaba hacer, que venía con toda la buena voluntad del mundo para intentar alejar cualquier elemento que supusiera la división. Me he ofrecido a no hablar de los temas que pudieran ser controvertidos porque sinceramente pienso que ese es el camino para llegar a acuerdos, y esta tarde lo voy a seguir haciendo, todas las veces que haga falta. Yo les he propuesto apartar durante unas horas la legítima discrepancia política para tratar de buscar un punto común en una cuestión en la que es que estoy seguro de que todos ustedes están si no plenamente de acuerdo casi, y yo creo que se va a notar en la votación de las resoluciones, es que he leído sus resoluciones y muchas son compartidas. ¿De verdad hacía falta escenificar toda esta diferencia? Yo creo que es una oportunidad perdida, pero allá cada uno con lo suyo.

Yo, señor López, mire que he intentado ser conciliador y no entrar en conflictos y no entrar en cuestiones de estas, pero es que se reconoce perfectamente cuando alguien busca el cuerpo a cuerpo, es que se le ve, se nota porque se nota, y yo creo que usted, señor López, es que me da la sensación de que tiene integrado en el ADN el reproche, y no ha podido evitar o no ha querido evitar... o se ha forzado incluso a tener que reprochar toda una serie de cuestiones que, oiga, a mí no me importa pero pienso que hoy no era el día. Si a mí no me importa que me reprochen todo lo que quieran, pero yo creo que hoy no era el día para hacer eso, sinceramente.

Ha hecho usted un análisis histórico recordando todos los elementos de confrontación que han podido ocurrir, reescribiendo muchos de ellos, intentando interpretarlos o diciendo o haciendo una reinterpretación de la historia más reciente, que desde mi punto de vista muchas cuestiones son poco rigurosas, pero es que no voy a entrar a rebatírselas. Yo entiendo que usted haya querido imponer ese relato, el reescribir esa parte de historia más reciente. La gente tiene la memoria..., en fin, se le olvidan las cosas, y ustedes eso es una cosa que hacen con frecuencia, reescribir la historia más reciente para imponer el relato, el relato, eso que tanto les gusta.

Yo en puridad debería ahora ponerme a rebatir uno a uno, pero es que no voy a entrar en el cuerpo a cuerpo porque no quiero entrar en eso. Es que no creo que sea hoy ese el motivo de debate, sinceramente se lo digo. Además, a usted, señor López, que es un diputado al que respeto y al que aprecio, se le nota mucho cuando trae el discurso escrito porque trae el discurso escrito y entonces diga lo que yo diga da igual porque ya lo tiene escrito, lo escribió anoche o ayer o antes de ayer, y así sí que es difícil llegar a acuerdos porque si, diga lo que diga yo esta mañana, usted ya trae la postura fijada, escrita y decidida, y seguramente validada por sus superiores o por quien sea, claro, así va a ser muy difícil, porque entablamos un diálogo de besugos, cada uno dice su historia y eso no es debate, eso es que cada uno expone su postura y se acabó.

Y eso realmente es lo que yo he apreciado hoy, y, vamos, prueba de ello es que yo he dicho esta mañana: «no voy a entrar en nada que pueda suponer confrontación o que pueda haber discrepancia o que pueda haber tal», y usted nos ha reprochado o me ha reprochado: «no, es que esto es un debate de infraestructuras ferroviarias y usted solo ha hablado del corte de la línea, de la isla ferroviaria» (es verdad); y usted ha hablado del aeropuerto, de Portmán, de puertos, de carreteras, ha estirado todo lo que ha podido el chicle del soterramiento y hasta del Mar Menor, ya digo, el relato, aquí de lo que se trata es de poner el relato. Me parece bien, es legítimo, oiga, esto al final es una elección de cada uno, pero yo sinceramente no puedo evitar pensar que es una oportunidad perdida. Es una oportunidad perdida para demostrarles a todos los ciudadanos que somos capaces de salirnos de nuestro politiquero, intentar, en acuerdos que son de relevancia, en asuntos que son de relevancia, llegar a acuerdos trascendentales, y yo creo que esto lo teníamos muy fácil porque estoy seguro y sigo estando seguro de que usted está de acuerdo conmigo, que ustedes en general no es que estén de acuerdo conmigo, están de acuerdo con el planteamiento fundamentalmente que han hecho los ciudadanos que se manifestaban ahí fuera esta mañana.

Y ha sido curioso también toda esa descripción detallada que ha hecho, también escrita, de todas las actuaciones ferroviarias, de todos esos logros ferroviarios que han tenido, ya se lo ha dicho el diputado Martínez-Carrasco, en estos dos últimos años o tres últimos años. Hay que ver, han sido ustedes impresionantes, le han dado la vuelta como un calcetín a todo el tema ferroviario y lo han puesto, vamos, niquelado. Es curioso, a mí eso me ha sonado un poco a «medallismo», yo creo que en este hemicycle la única que se merece medallas es la diputada Sonia Ruiz, pero, en fin, me parece bien, oigan, pónganse las medallas... Para mí es una lástima porque creo que podríamos haber hecho algo mejor, sinceramente. Y además aquí es que es curioso, ¿de verdad quiere usted hacerme creer que las adjudicaciones que se hicieron en 2019 y las obras que se iniciaron son mérito exclusivo del Gobierno de Pedro Sánchez? Yo creo que para cualquiera que sepa un poquito cómo funciona esto las obras para que se adjudiquen se tienen que licitar, los procedimientos de licitación son siempre superiores a seis meses, pero es que antes de eso hay que hacer un proyecto y hay que hacer una evaluación de impacto ambiental y hay que hacer un estudio previo... ¿De verdad nos quiere usted hacer creer que cuando usted adjudicó en 2019 eso es mérito exclusivo de Pedro Sánchez y todos los anteriores eran unos inútiles? Puf... Pues oiga, bien, hágalo usted creer, pero, vamos, algunos sabemos algo de esto y, en fin, yo creo que eso se sostiene regular, pero bueno, es que para qué seguir en eso...

Voy a intentar centrarme en los puntos de acuerdo porque, como le he dicho, no vengo yo aquí a reprochar ni a decir nada de esto sino que a mí lo que me gustaría de verdad es encontrar puntos de acuerdo, y en los puntos de acuerdo me alegro de que usted haya afirmado que no le gusta el cierre de servicios, me alegro de verdad, me alegro de que diga que no está de acuerdo, que no le gusta que se corten los servicios de cercanías, y entonces voy a quedarme con eso. Si a usted no le gusta y a mí no me gusta y prácticamente todos los grupos lo han manifestado, ese es el punto en común. ¿Y por qué no construimos el acuerdo desde ahí? Luego lo que pasa es que es curioso que veo lo que ha dicho en prensa a mediodía y resulta que no le gusta el cierre de los cercanías pero la culpa es del Gobierno regional. Digo ¡huy, curioso! ¿Y cómo es culpa del Gobierno regional? Y entonces usted aquí ha explicado, lo ha explicado menos explícito pero usted dice no, es que la culpa es del Gobierno regional porque no ha negociado con el Gobierno central. Yo no quiero echarle la culpa a nadie, al Gobierno central he intentado no echarle la culpa en toda la mañana, pero «es que usted no ha negociado con el Gobierno central»... Mire usted, señoría, yo he estado sentado con la presidenta de Adif, vino a la Región de Murcia y estaba el delegado del Gobierno delante, y se lo dije, y lo negocié y le expuse mis argumentos y no me hizo ni caso; pero es que después le hemos mandado una carta, el presidente López Miras le ha pedido una reunión urgente a la ministra, una carta enviada el 16 de septiembre de la que, por cierto, no tenemos respuesta.

Si usted quiere que negociemos, yo estoy encantado. Si usted quiere venirse conmigo a negociar, yo estoy encantado. Mañana por la mañana, vámonos a Madrid mañana por la mañana. Si la ministra o el Gobierno central tienen a bien recibir al Gobierno de la Región de Murcia, véngase usted conmigo y nos vamos mañana por la mañana, pasado, al otro, cuando usted quiera. Yo encantado, pero si alguien se niega a negociar, oiga... ¿Y sabe por qué creo que se niega a negociar? No porque no quieran hablar, que no sé si querrán hablar o no, sino porque creo que saben perfectamente que no tienen razón y además creo que todos ustedes están de acuerdo. Pero en fin.

Usted me pedía que le diera una solución técnica, que le ofreciera una solución técnica, es lo malo de traer los discursos escritos. Esta mañana he estado al menos siete minutos hablando de la solución técnica, porque además la solución técnica no hay que ser ingeniero de caminos para averiguarla, es que está chupado. Le he ofrecido dos, no una:

La primera, resucitar, recuperar los planes que estaban proyectados, licitados y adjudicados. Todas las obras de las que estamos hablando estaba previsto ejecutarlas manteniendo los servicios ferroviarios activos, solo hay que recuperar eso, fíjense qué fácil. No es tan difícil, no es un problema técnico, no intenten hacernos creer eso. ¿Que no le gusta eso, que resulta que han aparecido problemas nuevos, que hay que hacer modificados? Puede ser, no le voy a decir que no.

La otra es mucho más sencilla y se la he explicado esta mañana. En 180 kilómetros no se ejecutan las obras en los 180 kilómetros a la vez (eso nunca se hace, es imposible), luego se tienen que hacer

por tramos. Pues que se vaya acortando por tramos, y se vaya haciendo cortes localizados y puntuales y temporales de cada tramo donde realmente haga falta. Y además le voy a decir más, es que eso no es un invento mío, es que los propios trabajadores de Adif, que algo sabrán de esto, el propio comité de empresa es lo que propone, por tanto no creo que sea tan complicado.

Y la parte, señoría, que más me chirría de toda la intervención que ha tenido, y no lo entienda como crítica –ya digo, si algo le ofende de lo que digo yo reculo inmediatamente porque mi voluntad es encontrar un acuerdo–, es que usted ha planteado un falso dilema, y usted me ha preguntado varias veces: o fondos europeos o corte de cercanías. Pero es que ese dilema es falso, es que esta mañana también, y no sé si es que no me ha escuchado o igual he sido poco didáctico y no se me ha entendido bien, hemos explicado con bastante profusión de detalles que por supuesto que queremos los fondos europeos, por supuesto que queremos los fondos Next Generation, pero es que los fondos Next Generation se pueden ejecutar perfectamente sin necesidad de cortar los servicios ferroviarios durante tres años y medio, sin necesidad de condenar a la Región de Murcia a ser una isla ferroviaria, perfectamente. Entonces no es o fondos europeos o isla ferroviaria, no, no; se puede, es perfectamente compatible.

Entonces, por supuesto que queremos los fondos Next Generation y por supuesto que hay que aplicarlos. Ya sabe usted que solo se aplican en sitios muy puntuales, y de hecho le voy a decir algo más, y sobre esto ya si quiere debatimos un poco o entramos un poco más en el detalle técnico: los fondos Next Generation se pueden aplicar solo para lo que se adjudique a partir de febrero de 2020. Por tanto, se van a aplicar seguramente o casi con toda seguridad en el tramo Lorca-Pulpí, que está recién adjudicado en agosto, fantástico, es bastante dinero, doscientos y pico millones de euros si no recuerdo mal; y los otros dos puntos donde se pueden aplicar son el tramo Totana-Totana, cuyo proyecto no está terminado hasta donde yo sé, y el tramo de soterramiento de Lorca, cuyo proyecto se acaba de adjudicar.

Y entonces me pregunto yo: si el tramo Totana-Totana no está terminado (usted creo que ha dicho que sí, que ya prácticamente está redactado y que lo van a presentar en seguida), oiga, desde que lo presentan, si no tiene que pasar impacto ambiental y se hace una licitación, igual el año que viene, a finales del año que viene, se puede adjudicar; igual si llegamos a los fondos europeos. Fantástico.

Pero es que del soterramiento de Lorca se acaba de adjudicar la redacción del proyecto. Y si ahora se acaba de adjudicar la redacción del proyecto, ¿el tiempo de redacción del proyecto cuánto es? Un año será por lo menos: lleva un soterramiento complicado (hay que pasar por debajo del Guadalentín, por debajo del tubo del trasvase, hay que pasar entre casas muy estrechas). Luego habrá que aprobar ese proyecto y luego habrá que licitarlo. Pues yo, echando unas cuentas así, rápidas, a la velocidad a la que desarrolla los proyectos Adif no me salen las cuentas, porque yo creo que antes de 2023-24 es muy difícil que ese proyecto esté adjudicado. Ojalá me equivoque porque no depende de mí, depende de Adif. A ver si va a resultar que el soterramiento de Lorca, que pretenden financiar con los fondos Next Generation, en cuanto se encuentre con cualquier dificultad el proyecto no se pueden aplicar los Next Generation, y no será porque estén los trenes circulando, que no van a estar, pero no será porque no se hayan cortado los trenes, será porque la cuenta que han echado es optimista.

También se lo dije a la presidenta de Adif y me dijo: «hombre, sí, sí, seguro que están adjudicados antes de 2023». Saben ustedes que el Plan de Transformación y Resiliencia obliga a tener comprometidos el 70% de los fondos en 2023. Raspados vamos, pero no me cuente usted el falso dilema de que eso depende del corte o no de los servicios ferroviarios porque no es verdad.

Yo hoy, señorías, les vuelvo a decir que he venido a tenderles la mano para que defiendan los intereses de los habitantes de la región, y además es que lo hago desde el profundo convencimiento de que no estoy pidiendo nada descabellado, es que no estoy pidiendo ninguna locura.

Señorías, ¿por qué no aprenden ustedes de sus compañeros de Castilla-La Mancha? «PP, PSOE y Ciudadanos pactan un acuerdo en Castilla-La Mancha para proteger la línea Chinchilla-Cartagena», y con esto desde que salió esta noticia sus compañeros de Castilla-La Mancha pactaron con PP y Ciudadanos que no se cortaran los servicios en Castilla-La Mancha, y desde que salió esto empezaron a hablar en Adif de que seguramente, en vez de cortar toda la conexión de Murcia con Madrid, pondrían una estación provisional intermedia y podrían hacer un corte más puntual y más localizado. Oiga, si solo estoy pidiendo eso, es que creo de verdad que, si conseguimos un acuerdo

unánime, escenificar un acuerdo en esta Asamblea Regional, quien haya tomado la decisión de esta barbaridad de matar moscas a cañonazos se lo va a replantar, porque en Castilla-La Mancha ya ha pasado en todo el tramo desde Hellín hasta Albacete.

Por tanto yo quiero pensar que hay esperanza, y perdónenme porque soy un optimista patológico en este sentido y me gustaría pensar que somos capaces todavía de revertir esto, y que escenificando un acuerdo somos capaces de parar esta decisión a todas luces injusta.

De hecho fíjense si soy optimista que hasta me ha parecido entrever en sus palabras –y ustedes luego si lo he interpretado mal me corrigen– la posibilidad de que se revierta esta decisión, me ha parecido entrever que usted decía «si esto pasara...», y yo me agarro a ese condicional «si esto pasara...» porque para mí ya ha pasado, o sea, ha pasado no, porque quedan ocho días, pero me ha parecido que usted decía «si consiguiéramos..., si esto parara...». Pues yo le digo una cosa, si usted consigue, ustedes, todo su grupo parlamentario, consiguen revertir esta decisión, yo les juro que la medalla es entera para ustedes. Ya que les gustan tanto las medallas, yo se la doy entera, todo el mérito del Partido Socialista, se lo regalo entero porque habremos hecho mucho bien para la Región de Murcia. Lo habrán hecho ustedes, y yo les prometo que le doy todo el mérito y les agradezco públicamente su contribución. Si ustedes, en lugar de... no digo enfrentarse a su jefe, que no pretendo eso, yo no quiero ningún mal a nadie, pero por lo menos simplemente les dicen «oigan...», argumentan un poco, se dan cuenta de lo que nos están haciendo aquí y ustedes consiguen convencerlos, yo les doy todo el mérito a ustedes y me callo, y digo «el mérito ha sido del Partido Socialista, que en el último minuto ha conseguido darle la vuelta a la situación y ha conseguido revertir este corte ferroviario». Se lo prometo a ustedes, hombre, y quizá también a los vecinos, a los ciudadanos, que a fin de cuentas han funcionado.

Por tanto, ahí se lo dejo. Yo de verdad se lo digo, creo que tiene usted la oportunidad, creo que más fácil no se lo puedo poner, de verdad que no interpreten ningún tipo de agresividad en mis palabras, todo lo contrario, porque de verdad que mi ánimo no está en eso sino simplemente en llegar a acuerdos.

Señor Esteban, ¿tanto le extraña que hable en nombre de los ciudadanos? ¿Qué pasa, que el único que habla en nombre de los ciudadanos es usted? ¿Tanto le extraña que yo pueda haberme reunido con la Plataforma en Defensa del Ferrocarril? Yo me reúno con todo el mundo, con la Plataforma Prosoterramiento también, muchas veces, aunque ustedes pretendan implantar el relato de no sé qué tipo de... que parece que soy un ogro. Yo me he sentado con ellos muchísimas veces a hablar, a veces estamos de acuerdo y a veces no, pero es que en esta ocasión yo me senté con la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, que vino a pedir amparo al Gobierno regional, plantearon todo un conjunto de razonamientos muy razonables, que son los que les he expuesto aquí hoy, y nosotros lógicamente los asumimos como propios. ¿Tanto le extraña? ¿Si nosotros gobernamos para los ciudadanos! ¿O es que solo pueden gobernar para los ciudadanos ustedes? ¿Solo son ustedes los que representan a la soberanía popular? ¿Esto cómo funciona, oiga? Nosotros también tenemos derecho. Y me pregunta usted: «¿va usted a partir de ahora a secundar todas las reivindicaciones de todos los movimientos?». Hombre, unos sí y otros no, dependiendo de si están de acuerdo con nuestros planteamientos las cuestiones que planteen.

Pero es que en este caso en concreto yo creo que las diferencias entre partidos políticos son cuestión de enfoques ideológicos, y, como les he dicho esta mañana, yo creo que las infraestructuras no son ideológicas, las infraestructuras son infraestructuras, y podremos incluso discrepar en cómo se hacen o algunos tipos de desarrollo, en algunos enfoques, pero también creo que esas cosas se pueden superar sobre todo en situaciones tan obvias y tan claras como esta.

Y además, señor Esteban, me alegra muchísimo que reconozca claramente la competencia estatal de esto. Estaría muy bien que se lo explique al señor López para que no diga que la verdad es que la culpa es del Gobierno regional, porque es una competencia estatal. Y no es que me guste a mí pelearme por competencias estatales, porque es que, entiéndanme, los intereses que se ven menoscabados por culpa de esta decisión de competencia estatal son los intereses de los habitantes de la Región de Murcia, y creo que es nuestra obligación dar voz a esos intereses, simple y llanamente. En fin, me hace gracia que a usted le extrañe eso, perdonen si digo alguna obviedad pero es que así

es como lo veo yo.

Me ha hecho mucha gracia también todo el análisis histórico que ha hecho porque se parece un poco al del señor López, historia contemporánea, que la historia parece que empieza hace veintiséis años justos y que en esos veintiséis años han pasado todas las maldades del universo. Todo es malo y todo lo hemos hecho mal y todo ha sido fatal, y la culpa siempre es del PP, y ha dicho usted «no sé cuántos años de uno» pero todo lo malo ha sido justo en esos años. Hombre, yo creo, oiga, que somos gente adulta, habremos hecho cosas mal, seguro, pero también habrán hecho cosas mal otros. Yo también digo, y se lo he dicho esta mañana, que al final las infraestructuras las impulsamos entre todos, entre todos me refiero a entre todos los gobiernos, porque es que normalmente superan los períodos electorales, y cuando hay alternancia de partidos, y ahora ustedes están gobernando, también harán cosas bien y también harán cosas mal, me imagino. Pero, bueno, si usted quiere ir al planteamiento simplista de que todo lo malo lo hemos hecho nosotros, está en su derecho y me parece hasta bien. Solo me extraña que no haya llegado a hablar de Franco, porque también suele ser un recurso histórico al que aluden con cierta frecuencia.

De hecho cuando habla usted de toda esta decisión y del corte de las cercanías, y esto también es una cosa que hacen muchas veces ustedes, los de Unidas Podemos, parece que se olvidan que son ustedes parte del gobierno, del Gobierno central, me refiero. Es que ustedes son copartícipes de esta decisión, porque las decisiones de un gobierno son decisiones colegiadas y ustedes también participan de esta decisión, con lo cual el mismo ofrecimiento que le he hecho al señor López se lo hago a usted. Si es usted tan amable o si es usted capaz o son ustedes capaces de revertir esta situación, yo públicamente se lo agradezco, con que se lo agradezco me refiero a que les doy todo el mérito, yo no quiero mérito ninguno, yo lo que quiero es que no nos conviertan en una isla ferroviaria a partir del 1 de octubre. Les doy todo el mérito, negocien con su gobierno o si quieren vénganse a negociar con nosotros o lo que sea, me da igual, es que cualquier cosa es buena.

Y además, señor Esteban, como ha dicho que lo que quiere es buscar puntos de acuerdo, tenemos un montón de cosas en común, y además no es la primera vez que nos pasa, curiosamente no es la primera vez que nos pasa que tenemos varios puntos en común.

Usted ha hablado de las cercanías de Cartagena y ha presupuesto que yo odio a Cartagena y a sus cercanías. Pues es justo lo contrario, mire usted, y además creo que está usted en un error del que quiero sacarle, un error técnico: Cartagena a día de hoy no tiene servicio de cercanías, tiene un servicio de media distancia, y la explicación es la que ha dicho el diputado Víctor Carrasco, porque cualquier servicio de cercanías es un servicio OSP, y precisamente los gobiernos de España se han resistido siempre mucho a crear un servicio de cercanías en Cartagena para no crear un servicio OSP, porque si es OSP está obligado a cumplir unas frecuencias, unos horarios, una calidad de servicio y una serie de parámetros. Y yo estoy de acuerdo con usted en que Cartagena se merece en la Región de Murcia más que nadie tener un servicio de cercanías. Es más, hemos llegado a plantear que, si al final es impecinable el corte de los servicios de cercanías, las unidades que no vayan a estar circulando en el Lorca-Águilas se vengán al Murcia-Cartagena, lo hemos llegado a plantear así, y que por lo menos se refuercen horarios y servicios, y en lugar de tener a los maquinistas o a la gente que no sé qué van a hacer con ellos (ustedes están hablando de un ERTE y tal y no sé qué), oiga, que estén prestando el servicio Murcia-Cartagena, por lo menos de esa manera..., no es que sean los mejores trenes de España, porque no lo son, pero, oiga, por lo menos hacemos un poquito de virtud de todo este desastre. Por tanto, me sumo a usted en el tema de los cercanías de Cartagena. Cartagena se merece unos servicios de cercanías, se merece mucha mayor frecuencia y se merece un planteamiento mucho más completo, porque, efectivamente, son las dos grandes ciudades de la región y deberían estar conectadas, y la autovía que las conecta está saturadísima también.

Y luego incluso en el dibujo que ha hecho usted de los tres planteamientos (el Corredor Mediterráneo de mercancías, el tema de las cercanías y el mantenimiento de la línea Cartagena-Madrid) estoy al 80% o al 90% o incluso más de acuerdo con usted, con lo cual me da gusto porque eso quiere decir que nos podremos sentar a llegar a acuerdos por lo menos en los planteamientos básicos. Además usted ahí lo ha expuesto muy bien, en los planteamientos básicos podremos estar de acuerdo y luego a lo mejor discrepamos en los procedimientos de implantación o en los plazos o en las partidas presupuestarias, pero, oiga, es un punto de partida que estemos de acuerdo en los

planteamientos básicos. Lo ha descrito usted mucho mejor que yo pero es un poco lo que quería plantear esta mañana, lo que pasa es que usted lo ha explicado muchísimo mejor. Por tanto, también la unidad de criterio de la que usted hablaba creo que es un buen punto de partida para el acuerdo, así que esa parte también se la quiero proponer.

Bueno, yo creo que he explicado la solución que me pedía el señor López para este corte de cercanías. Yo no creo que esto sea un dilema técnico, estoy seguro de que no porque, como digo, no es una solución simple a un problema complejo, no, no, es que este problema es sencillo, aquí se ha matado moscas a cañonazos y ya está, no tiene mayor complicación, y de hecho si usted no quiere creerme a mí porque yo les caigo gordo o lo que sea, escuchen al señor Liarte, que lo ha expuesto estupendamente bien. El señor Liarte les ha expuesto la solución de una manera brillante y yo creo que con eso es suficiente, y de hecho el señor Liarte –no sé si conscientemente, supongo que sí– ha iniciado un debate que es interesante también en esto, que es la duración del corte ferroviario. Lo que nos han dicho es que el corte ferroviario, el corte de los servicios, esta isla ferroviaria, se prolonga hasta febrero de 2025, y ahí es cuando echamos la cuenta y decimos: tres años y seis meses, tres años y medio, hasta febrero de 2025. ¿Pero va a ser realmente hasta febrero de 2025? Porque, si echo las cuentas que les estaba diciendo hace un minuto sobre el soterramiento de Lorca, no me salen. Si Del soterramiento de Lorca se está empezando a redactar el proyecto ahora, entre que se redacta el proyecto, se superan todas las dificultades que tiene, se aprueba el proyecto, se licita el proyecto y se inician las obras, de un soterramiento de 3,5 kilómetros no me salen las cuentas, en tres años no está terminado. ¡Pero si para la primera parte del soterramiento de Murcia, que tiene 1.600 metros, 1,6 kilómetros, ya llevamos cuatro años! ¿De verdad va a durar el soterramiento de Lorca tres años y medio, o justo cuando vayamos a supuestamente recuperar los servicios va a haber que cortar Lorca?

Por tanto, por eso yo entiendo que el señor Liarte dice «no, igual son diez años», porque técnicamente hablando es posible que nos vayamos a eso. A lo mejor se terminan las obras del resto de tramos que les he expuesto esta mañana, pero desde luego el soterramiento de Lorca yo veo muy difícil que en tres años y medio esté terminado, vamos, muy difícil por no decir imposible. Como todo esto queda registrado, dentro de tres años si quieren nos volvemos a ver, aunque estemos ya cada uno en su olivo, cada mochuelo en su olivo, y verán cómo tenemos razón.

Señor Álvarez, ha hablado usted de temas que me había dejado yo en mi intervención anterior. Ya digo, he intentado ser aséptico para no entrar en conflictos y usted ha puesto sobre la mesa algún tema que me había dejado, como el tema de las mercancías. No quiero explayarme demasiado en eso, pero es que, efectivamente, los trenes llevan viajeros de larga distancia, viajeros de cercanías, pero también llevan mercancías, y en las mercancías es verdad que el rodeo que tienen que dar (en fin, tienen que pasar por el puerto de Alicante...) es una historia bastante peliaguda, pero no es solo eso, es que usted es de Alcantarilla, igual que la vicepresidenta, y a Alcantarilla, que ha dicho usted lo de las vías por el centro de la ciudad, a Alcantarilla es que la deja en una situación difícilísima, y le voy a explicar por qué, porque la presidenta de Adif ha afirmado que en ningún caso se cortarán los servicios de mercancías que salen de la estación Murcia Cargas (que está en Nonduermas) y que van hacia el centro de España; esa vía, por si no lo saben, sale de Murcia Cargas, de Nonduermas, va por la vía del Corredor Mediterráneo, y a la altura de Alcantarilla, justo dentro del pueblo, se bifurca, cruza por la calle Mayor y de ahí se va hacia Madrid. Entonces esos trenes van a seguir circulando, luego ustedes en Alcantarilla van a seguir viendo pasar los trenes de mercancías por el centro de la ciudad, por la calle Mayor. En cambio, no van a tener ustedes servicios de cercanías. Por tanto, ustedes tienen todas las molestias y ninguno de los beneficios. Fantástico. Alguno de ustedes es de Alcantarilla, yo creo que esto no debería gustarles, yo creo que deberíamos estar de acuerdo en tratar de evitarlo porque, en fin, es fantástico, siguen pasando trenes pero no tienen trenes de cercanías, que de hecho el Alcantarilla-Murcia es uno de los que más se usa. En fin.

En resumen, y no quiero alargarme más, que llevamos mucho día de debate, me ha llamado mucho la atención que en las intervenciones, sobre todo de la oposición, prácticamente no se ha comentado ninguno de los argumentos que he dado. Yo esta mañana me he explayado bastante en los argumentos que utilizan los que defienden esta decisión, y no me los han rebatido. Entiendo que, una de dos, o me he explicado mal y no se me ha entendido o es que están de acuerdo conmigo, lo cual

sería lo deseable... no conmigo, ya digo, estos argumentos no son míos, son de los ciudadanos de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril. Espero que estén de acuerdo y espero que, ya que no se va a escenificar en este debate, por lo menos se escenifique en las resoluciones, porque, como digo, sería muy deseable una respuesta unánime aunque sea solo por escrito de esta Asamblea.

Así que por tanto yo solo quería terminar especificando lo que ha recordado el señor Álvarez y que han dicho los propios miembros de la plataforma, y es que no hay ni un solo criterio objetivo que avale esta decisión. Ya digo, no lo digo yo. Si no me quieren creer a mí, no lo consideren en mi boca, no hay ni un solo criterio objetivo que avale esta decisión, y por tanto creo que es mi obligación terminar esta intervención exhortándoles, pidiéndoles, exigiéndoles, rogándoles que se sumen al acuerdo, que hablemos con una voz unánime en contra de esta decisión, y no porque lo pida yo sino porque es totalmente lesiva para los intereses y las necesidades de los ciudadanos a los que ustedes representan, y porque además sabemos todos –y estoy completamente seguro de que están ustedes de acuerdo conmigo– que es lo mejor para los habitantes de la Región de Murcia.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Abrimos turnos de réplica con un tiempo máximo de quince minutos por orador.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista don Pedro López Hernández.

Señoría, por favor.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Gracias, presidente.

Señor consejero, veo que también en esta segunda parte de la intervención mantiene usted el tono dialogante y de búsqueda de acuerdo, lo cual me parece interesante. A lo mejor este cambio de actitud va a ir a más largo plazo, lo cual sería bueno para todos.

Me dice usted que vengo con el discurso escrito. Evidentemente, es un tema lo suficientemente complejo como para venir preparado y estudiadas todas las obras, todas las actuaciones, aunque yo, y lo sabe usted, la primera vez que debatimos, que me parece que fue con el tema de la DANA, le hacía a usted el mismo reproche, que venía con un discurso –no sé si lo recordará– escrito y que no servía de nada prácticamente la historia. Bueno, hoy tenía que venir con el discurso escrito en la primera parte de la intervención, y creo que era oportuno. Tenía que estudiarme bien el tema y creo que era importante conocer toda la historia. Porque, mire, usted dice que nosotros intentamos fijar nuestro relato, o el relato que nos conviene, para ganar el relato, y yo eso se lo he dicho a usted esta mañana, usted también traía una estrategia de fijar un relato, y es que el único problema y lo único que está pasando en esta región en materia ferroviaria es el cierre de esa línea; y eso es grave, es urgente, está de actualidad, pero no es el único problema. Lo he explicado esta mañana, aquí hay una serie de decisiones que se han tomado a lo largo del tiempo y que nos han llevado a esta situación, y hay una serie de dejaciones de responsabilidades de la gestión de los gobiernos, tanto regional como del Partido Popular durante mucho tiempo, que nos han llevado a esta situación. Entonces, no se trata de que hablemos solo de eso, que era el relato que usted pretendía fijar, sino que tenemos que hacer una visión global. Porque además le recuerdo, señor consejero, que este Pleno es para hablar de la situación del ferrocarril en la región, no solo del cierre de las líneas. Eso quizás lo podríamos haber resuelto con alguna moción o con cualquier otro proceso de negociación. No era necesario acudir a un Pleno monográfico para hablar de este asunto.

Yo creo sinceramente que ustedes a última hora han intentado reconducir la situación porque en el fondo lo que ustedes están planteando hoy en este debate monográfico es dejarnos a nosotros en una foto de que somos los que estamos a favor del cierre de las líneas ferroviarias. Ese es el relato que ustedes pretenden llevar. Bueno, vamos a confiar en su buena fe. Se están negociando las propuestas de resolución y vamos a ver el nivel de acuerdo al que se llega.

Usted dice que yo le he puesto en la dicotomía: o fondos europeos o cierre de líneas. Yo me he

explicado muy mal. Yo no he dicho eso. Yo he dicho, y repito, que ni a nosotros ni a ningún grupo político ni a ningún ciudadano de la región nos gusta que se suspendan servicios ferroviarios, que se cierren líneas. Eso es evidente. Pero si queremos que se hagan esas obras y que se hagan en un tiempo determinado para poder usar esos fondos, los fondos que están condicionados a ese plazo, evidentemente hay que tomar decisiones. Y entonces yo le he dicho que teníamos que hacer compatible que los cierres de esos servicios sean los menores posibles pero con el objetivo principal de aprovechar esos fondos.

Porque se lo he comentado también esta mañana, llevamos muchos años quejándonos de lo mal que funcionan las cercanías: que se quedan colgadas, que no se cumplen los espacios, que los trenes son tercermundistas, que cuando llueve entra agua. Es así. Se quejan, nos quejamos todos. ¿Qué hacemos? ¿Prolongamos eso más en el tiempo o buscamos soluciones, sabiendo que esas soluciones van a dar problemas? Claro que van a dar problemas, claro que va a haber gente perjudicada necesariamente. Y yo le digo y le vuelvo a decir, nosotros no queremos que se cierre ni un solo día pero sabemos que se tiene que cerrar: o de manera total, como propone el Gobierno, o por tramos, en función de cómo avancen las obras, que es otra solución. Pero mire, le voy a decir una cosa, yo no soy experto ni quiero serlo. Yo no me pongo gorra de técnico porque a mi edad no voy a estudiar. Usted se la puede poner porque es experto en esto. No podemos subir a la gente en el autobús, bajarla en Lorca, subirla al otro lado de Lorca, pasearlos un poquito más, bajarlos en Totana, volverlos a subir... Eso tampoco es operativo. No digo que no haya otras soluciones, no, no digo que no haya otras soluciones, si vamos a ir a parar ahí... A nosotros, que hemos estado gestionando esto, no desde la confrontación sino desde la discusión y el análisis con Adif, se nos dice que la única solución que hay para cumplir con el objetivo de meter esos quinientos y pico millones, que serán más, en modernizar nuestra red de ferrocarril es este.

Y nosotros hablamos con la Plataforma en Defensa del Ferrocarril y con los sindicatos y dicen que hay otras alternativas técnicas que permiten compatibilizar las dos cosas, y yo me lo creo si me lo dicen. Yo me creo lo que me dice Adif; yo me creo también lo que me dice sobre todo la gente de Adif, los que trabajan en Adif, que también tienen que entender más que yo necesariamente, digo yo. Nosotros nos creemos eso, no tenemos por qué dudar. Pero también, y hay quien tiene que ver también mucho, ustedes son el Gobierno regional. Lo he dicho esta mañana y lo vuelvo a repetir, ustedes tienen la responsabilidad de lo que hacen, de lo que no hacen y de lo que hacen otras administraciones. Y es verdad que la competencia para planificar esto es del ministerio, es verdad, pero no es menos cierto que no puede entrar el Estado en un sitio y hacer sin negociar. Bueno, pues mire, tendrán que hacerse de respetar.

Yo esta mañana, en la rueda de prensa, he dicho eso. «Oiga, es que no nos reciben»... Pues si no los reciben, tendrán que hacerse de respetar. Y si no se hacen de respetar y conseguir que les reciban, a lo mejor tenemos que echarles una mano, pero yo creo que el Gobierno de la Región de Murcia tiene que hacerse de respetar.

Insisto, tienen que ir con soluciones técnicas. No vale decir: es que se puede. Sí, se puede ver cómo resolvemos este problema y este problema y otro problema. Por ejemplo, usted dice: «no, vamos a utilizar los proyectos que estaban en marcha». Ya, pero cuando te pones a planificar te das cuenta de que en el tramo Nonduermas-Sangonera nos encontramos con que para hacer una vía alternativa tenemos que expropiar el uso temporal de 74 viviendas y 12 plazas de garaje, me parece, y eso no estaba contemplado, y ese también es un problema que hay que resolver. Y como ese hay más, y usted lo sabe. Por eso decimos: usted, que lo sabe, y los técnicos del Gobierno regional tienen la responsabilidad, y nosotros se lo exigimos, de poner esas soluciones técnicas sobre la mesa para encontrar la mejor salida posible a esta situación.

Porque, se lo vuelvo a repetir, ¿usted de verdad cree que el Gobierno de España, los gobiernos de España invierten 3.000 millones en ponernos, en actualizarnos —es una deuda que tenía este país con esta región, que es verdad que estaba dejada de la mano—, invierten 3.000 millones para que luego los ciudadanos les den con los millones en la cabeza porque cierran la vía? ¿Eso es un capricho, de verdad que eso es un capricho? Yo eso no me lo creo, es un poco infantil. Tiene que haber problemas del suficiente calado para que hagan este planteamiento. Y si ustedes tienen la solución, es su

obligación, y lo vuelvo a repetir, es su obligación como Gobierno regional, más allá de que la competencia de planificar sea de ellos, es su obligación poner esas soluciones para salir de esta situación.

Ahí nos van a encontrar. Usted nos tiende la mano, nosotros le damos la mano. Estamos con ustedes en que planteen soluciones técnicas que hagan viable no tener que cerrar de manera total. Y hay que discutirlos con el ministerio. Habrá que forzar esa reunión, tendrán que forzarla. También tiene que ir la plataforma y los comités de empresa de Adif y de Renfe a mantener esa reunión. Si ellos también dicen que hay soluciones técnicas, que las pongan sobre la mesa.

A nosotros nos consta que Adif y el ministerio están dispuestos a escuchar y a estudiar esas soluciones técnicas, y eso es muy importante. Nos consta que están dispuestos a estudiarlas y a escucharlas, y eso es muy importante y puede ser el punto de inicio para salir de esta situación.

Mire, gran parte de los fondos que vienen, de esos fondos nuevos que se van a incorporar y que nos condicionan en el plazo, usted sabe igual que yo que van para electrificación y seguridad de toda la vía, van ahí. Y, claro, eso tiene que ver con el propio desarrollo de las obras.

Mire, esta mañana usted mantiene todo el día esa posición de tal, pero a nosotros también nos llama mucho la atención que hayan rechazado entre nuestras propuestas de resolución una de ellas, que va dirigida a un reconocimiento a la Plataforma Prosoterramiento de Murcia, un reconocimiento que creo que se merecen por el trabajo que han hecho, por poner en valor lo que usted decía, la movilización ciudadana, esta mañana no ha sido admitida. No lo entendemos. Y tampoco eso va en consonancia con lo que usted nos dice aquí. Usted no tendrá la responsabilidad, no lo digo, pero su grupo y el resto de grupos que rechazan eso la tienen.

Señor Liarte, usted dice que no tenemos ministro, y seguramente no es así. Mire, yo quiero hacer aquí un reconocimiento para el señor Saura. El tiempo que ha estado trabajando de secretario de Estado se ha avanzado mucho en esta materia, y ha sido criticado en otras regiones porque todo el dinero no podía venir para Murcia. Hombre, no ha llegado a ministro pero algo ha hecho. Sí, se puede reír usted, sí, hable con sus compañeros de otras regiones, a ver lo que le cuentan.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Silencio, por favor.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

¿Le parece poco, señor Segado, 3.000 millones de euros? ¿Le parece poco?

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señor Segado, por favor.

Silencio, tengan la amabilidad.

Continúe, señor López.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Si quiere le doy el listado que he enunciado esta mañana y lo comprueba, ¿vale?

Mire, el esfuerzo está ahí y el reconocimiento nuestro también. Se lo ha currado, lo ha peleado. Y ya le dije yo en una reunión interna nuestra que se lo agradecía pero que a la vez era una deuda histórica de los gobiernos de España con esta región. Porque no nos están dando nada que nos merezcamos, nos están dando lo que nos merecíamos pero más tarde. Pero, bueno, tiene que venir también ese reconocimiento.

El señor Álvarez me ha pillado que tenía que ir a eso, pero, bueno, me ha dicho mi compañero, el señor Martínez Baños, que reconocía lo de la caducidad de la vía. Bueno, pues se lo agradezco para que no parezca que estamos locos.

Y el señor Carrasco decía que la competencia era del ministerio y no del Gobierno regional. He

intentado explicarlo, señor Carrasco, yo sé de quién es la competencia pero también sé que este tipo de obras no se hacen sin contar con los gobiernos autonómicos, y si se intenta se imponen los gobiernos regionales: tienen el peso suficiente para que se atienda sus solicitudes.

Y vuelvo a insistir, si el Gobierno regional no es capaz de fijar esas reuniones, que nos lo diga. Nosotros intentaremos que se celebren, porque se de justicia que se celebren y se ponga eso en marcha.

Luego usted decía también que gracias a nosotros llegará tarde el AVE a la región. Bueno, de llegar tarde no hablemos mucho, porque usted recordará igual que yo cuando el señor Bernabé, no recuerdo en qué año, no sé si era en el 2015, íbamos a ir a tomarnos las uvas a Madrid en el AVE. Bueno, que todos tendremos culpa, ¿no? Pero sí que le voy a decir una cosa. Gracias a nosotros, seguramente el AVE llegará más tarde a la ciudad de Murcia pero llegará soterrado; llegará soterrado, que si no hubiera sido por ese cambio de gobierno hubiera llegado en superficie y pasando por encima de todos los ciudadanos que estaban manifestándose en contra de eso.

Y dice lo que yo dije en una declaración y tal. Bueno, yo creo que eso es cogerlo con pinzas. Yo, evidentemente,...

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Silencio, por favor.

SR. LÓPEZ HERNÁNDEZ:

Sí, lo voy a explicar brevemente. Evidentemente, yo hice una declaración en agosto en el sentido de que lo importante era que iban a mejorar esa vía, pero no es que vaya a mejorar porque cierran, no, lógicamente va a mejorar cuando esté en funcionamiento. Yo no me estaba pronunciando sobre el cierre o no cierre en ese momento, pero, bueno, si es un malentendido, no pasa nada, se pide disculpas. Evidentemente tienes que sufrir ahora esas consecuencias, si es que se dan esas circunstancias, para mejorar después. No hay problema en este tipo de cosas.

Vuelvo a insistir para terminar. Nuestra posición en este sentido es clara, si hay soluciones técnicas llevémoslas, y llevémoslas rápido porque hay un compromiso de que se van a estudiar y que se van a estudiar de buen grado. Si esas soluciones técnicas se ponen en marcha, fabuloso; si no, yo sí que le digo al Gobierno regional que tiene que posicionarse. Tiene que posicionarse si quiere que se acometan las obras en plazo y con esos fondos para acabar antes con este desastre que teníamos en el ferrocarril, o si quieren que esta solución se aplase a lo largo de los años con otros fondos europeos con presupuestos anuales. Esa posición hay que tomarla también, hay que decidirla. Pero, bueno, vamos a votar primero la primera parte. Vamos a ver si es posible poner soluciones técnicas para que esto acabe de esta manera.

Nada más, muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Ruego, por favor, señorías, a la señora portavoz y señores portavoces que se acerquen a la Mesa un momento. Portavoces de los grupos, por favor.

Continuamos con el turno de réplica. En este caso, en representación del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra don Rafael Esteban Palazón.

Señoría.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Señor Castillo, señor consejero, señorías, comenzamos el turno de réplica.

Vamos mucho más rápido de lo esperado, debe ser que no hay mucho más que decir, y debe ser

que cuando usted, señor consejero, nos acusa de escenificar y de vender relato, debe ser que está usted viviendo precisamente la escenificación a la que el Grupo Parlamentario Popular nos ha traído hoy aquí, a un Pleno monográfico que no tenía razón de ser, sino que se podía haber sustanciado por otras fórmulas parlamentarias. Lo que pasa es que ustedes han querido forzar, escenificar, vender el relato de que se han lanzado a las calles, se han hecho de la Plataforma de Defensa del Ferrocarril y son la salvación del ferrocarril en la Región de Murcia. Lo que pasa es que eso ya no cuela. Porque, por ejemplo, usted no ha hecho ni una sola mención a la historia. Mire que tanto el señor López como yo le hemos intentado llamar a ese relato del que usted habla. Si estamos vendiendo un relato, será fácilmente desmontable utilizando la historia, la historia de esta región. Ni una mención, ni una mención a ese trazado del AVE, que la verdad es que en ciertos momentos abochorna el AVE que va a llegar hasta Madrid.

Usted dice que escenificamos la división. Yo creo que no hay que confundir el máximo común denominador con el mínimo común divisor. Mire, nosotros formamos parte del Gobierno. Es cierto, usted nos ha dicho que formamos parte del Gobierno; pero, claro, yo creo que la cultura de gobierno que usted tiene aquí no es la que nosotros practicamos con nuestros socios. Claro, usted está acostumbrado a la sumisión, al sometimiento, a la simbiosis. Claro, ¿a usted qué miembro de su Gobierno le va a poner una pega, con esa coalición que han hecho ustedes con estos grupos parlamentarios absolutamente domesticados que tienen ustedes? A nosotros se nos nota, cuando tenemos una diferencia con nuestros socios de Gobierno se nos nota, claro que sí. Gobernar juntos es difícil, genera tensiones, y lo ponemos de manifiesto y lo ponemos sobre la mesa. Y en este tema probablemente podamos tener una discrepancia, pero es que usted de cultura de gobierno en coalición no puede hablar porque lo que ustedes tienen no es una coalición, tuvieron una y la rompieron, obviamente, porque no pudieron soportar estar con ustedes, la rompieron y lo que se ha quedado ahora es otra cosa, es otra cosa. La podemos llamar, ya le digo, desde sumisión a simbiosis, lo que quiera. Entonces, claro, desde ese punto de vista es muy sencillo para usted arrojar sobre nosotros la complicidad, sin entender que una coalición de gobierno forma parte de la cultura política de este país y no de la instalada en esta región.

Fíjese que hoy le he notado también un cierto nacionalismo cartagenero. Me alegro, veo que va usted cada vez ganando en esas posiciones maximalistas en la defensa de la Región de Murcia y de Cartagena, incluso contra la Constitución y contra el Estatuto de Autonomía. Me alegra, me alegra, eso supone en usted un punto de rebeldía que, la verdad, no esperaba.

En efecto, podemos decir que estamos de acuerdo en los planteamientos básicos. De hecho, lo vamos a ver ahora, en un rato, con las propuestas de resolución. Creo que en los planteamientos básicos estamos de acuerdo. ¿Sabe cuál es el problema y la diferencia entre usted y nosotros? Que ustedes llevan veintiséis años en el Gobierno de esta comunidad autónoma, que ustedes han estado quince de los últimos veinticinco en el Gobierno del Estado. La diferencia es de credibilidad. Nosotros estamos haciendo planteamientos rigurosos desde el momento en el que llegamos a las instituciones, los mantenemos a día de hoy, cumplimos nuestros pactos. Ustedes lo que tienen detrás de sí en estos temas es una historia que les llena de descrédito. Por tanto, planteamientos básicos sí, todos queremos mejorar esta región y también su red ferroviaria; todos sabemos los retos a los que nos enfrentamos, y probablemente desde el punto de vista de los principios básicos podamos estar de acuerdo. El problema es de credibilidad, ustedes no tienen ninguna.

Fíjese si estamos convencidos de que los criterios que ustedes defienden invitan a la desconfianza, y le voy a dar un ejemplo. ¿Por qué desconfiamos del Partido Popular? ¿Porque somos caprichosos? No. Veamos qué pasó con el soterramiento en la ciudad de Murcia, un ejemplo reciente de un conflicto en el que se ponían en juego distintos bienes que había que valorar.

Pues bien, se lo voy a decir, y creo que también lo ha hecho el señor López, afortunadamente se impuso la cordura y la sensatez del movimiento social y vecinal, y el AVE no llegó a Murcia en superficie. Hoy las obras del AVE son una realidad. ¡Que se lo digan a los vecinos de Santiago el Mayor si son realidad o no! Y las obras del soterramiento de los tramos de Barriomar y Nonduermas siguen en ejecución, y esa es una cuestión de prioridad para nosotros. Las personas son la prioridad y por eso apostamos por la conclusión completa del soterramiento en la ciudad de Murcia.

¿Recuerda? Era cuando usted decía: «los que vivimos en el norte también somos murcianos, que

llegue el AVE en superficie», «estamos perdiendo miles de puestos de trabajo porque el AVE no llega en superficie». Hasta llegaba usted a culpar... La decisión de su Gobierno previo, del Gobierno de Valcárcel, de haber traído el AVE por Alicante hasta llegaba usted a imputarla al Gobierno central. Es que, señor Díez de Revenga, el problema es que le falta credibilidad, el problema es que su trayectoria no solamente es que no le dé soporte para que podamos apoyarle, es que le resta total credibilidad, y además el estar inserto en un Gobierno con esa tradición que le he relatado en esta región todavía más.

Por tanto, claro que vamos a estar de acuerdo en los principios básicos, como lo estamos con la Plataforma en Defensa del Ferrocarril. ¡Si lo que defienden es pura sensatez! El problema no es de principios, el problema es de ejecución, el problema es de credibilidad, el problema es que no hay una obra que se haga en esta región sin que sea investigada por la Fiscalía o por los jueces, el problema es de sobrecostes, el problema es de mala administración. Ese es el verdadero problema, ahí es donde tenemos las diferencias.

Fíjese si consideramos importante la obra que se está acometiendo con el Corredor Mediterráneo. El Corredor Mediterráneo, en la comprobación de prognosis de tráfico, de puesta en servicio, asegura el ancho de vía internacional, dieciséis trenes de alta velocidad en ambos sentidos, diez a Madrid y seis a Barcelona, con una capacidad máxima de treinta y dos trenes en alta velocidad en ambos sentidos; un incremento del cercanías Lorca de hasta veintiún trenes por día y sentido, cada treinta minutos en hora punta; y siete cercanías por día y sentido a Águilas, con una capacidad máxima de veintiséis cercanías a Lorca y ocho a Águilas; y además cuatro trenes de mercancías/día en ambos sentidos, ocho trenes de mercancías en ambos sentidos máximo.

Esto es el progreso, esto es la modernidad y por esto apostamos, y por eso estamos ante este conflicto que tenemos. ¿Ante eso qué nos trae usted, señor consejero, y se lo vuelvo a repetir —se lo ha dicho el señor López y se lo voy a decir yo también—, qué nos propone usted, cuál es la propuesta?, ¿que rechacemos los 2.000 millones de euros, que ya son una realidad de inversión, más los más de 1.000 comprometidos, los 3.000 millones, a cambio de suspender los trabajos? ¿O qué nos propone usted, que no ejecutemos las obras? ¿Qué soluciones tiene? ¿Tiene usted algún informe técnico? Hombre, digo yo, estamos en la sede de la Asamblea Regional, en el parlamento autonómico, será porque si venimos a hablar de trenes, el consejero de Fomento de esta comunidad debe tener alguna solución, debe tener algo, porque si no, ya le digo, este debate era para tenerlo en la sede de la soberanía en la que recaen las competencias, que es lo que procede. Usted viene aquí hoy y yo creía de verdad que traía usted soluciones. Mire, tengo un informe técnico aquí que dice que cuesta 150 millones de euros hacer la obra en paralelo, la comunidad autónoma pone la mitad. Y a lo mejor de aquí y de allá paramos, paramos las obras. Claro, claro, es lo que uno esperaba, ¿no?, por lo menos tener cuantificado, informes técnicos, tener algo.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Guarden silencio, por favor.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Claro, es que es muy sencillo venir aquí y decir: ya he hecho la propaganda que venía a hacer para no hablar del Mar Menor o de los otros desastres que tiene este Gobierno. Vale, ya he venido aquí, he hecho de parapeto, he hecho de pantalla; pero es que además traigo estas soluciones.

No, no, ustedes dicen: no, que se solucione desde no se sabe qué instancia, desde Adif, el compatibilizar una inversión —que, ya le digo, supera los 3.000 millones— con no tener que cortar las líneas, que es lo que todos queremos. Pero si Adif dice que la solución técnica no existe, a mí me gustaría haber escuchado al consejero de esta comunidad autónoma rebatirlo técnicamente.

Yo estoy convencido de que existe y de que se pueden compatibilizar ambas cosas. Probablemente tendrá un coste, y probablemente la comunidad autónoma tenía que haber estado ahí para sufragar parte de ese coste. Y eso es lo que nos hubiera gustado a Podemos escuchar en la mañana de hoy que

tiene usted los informes técnicos sobre esos sobrecostes o sobre esos costes de poder mantener la línea en paralelo; que esos informes le garantizan que las obras van a estar ejecutadas en plazo; que usted tiene preparadas ya en agenda no sé cuántas reuniones con Adif o con los responsables de Fomento o con la secretaria de Estado... En fin, que trae algo aquí más que decir que la solución al tren pasa con alinearse con las propuestas de la plataforma. En eso estamos todos los aquí presentes, pero realmente a nosotros nos queda la sensación de que usted ha utilizado esta sesión de Pleno monográfico simplemente como cortina de humo.

Con su trayectoria o con sus antecedentes en materia de soterramiento, me temo que el cercanías, que no sé si es el vehículo de conexión que usted usa habitualmente, está en situación de abandono, y que no va a tener ningún tipo de solución por esa vía. Yo esperaba que hubiera traído propuestas para buscar alternativas a ese cierre de línea, que hubiera hablado también de la variante de Camarillas, que hubiera hablado del cercanías de Cartagena, en fin, de todos los retos que tiene la Región de Murcia. Sin embargo, nos hemos quedado en hacer, pues eso, agitación respecto a unas demandas justas en las que todos vamos a converger, que las propuestas de resolución van a poner de manifiesto, en efecto, que hay ese consenso, pero que realmente, en la realidad, lo que hemos visto es que detrás de su pose, de su actitud y de sus propuestas no hay absolutamente nada.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Turno de intervención ahora, por el Grupo Parlamentario Vox, de don Juan José Liarte Pedreño.

Señoría, por favor.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Señor presidente, señorías, creo que vamos a tener que considerar seriamente en el futuro acortar los tiempos en este tipo de debates. Fíjense si es necesario que los acortemos, que yo juraría, o sea, estaría dispuesto a jurar que acabo de escuchar a un diputado de Podemos acusando al centroderecha de agitar la calle, juraría que lo he escuchado. Sin duda, es un error mío de percepción, señora Marín, debo haberme equivocado, fruto de la cantidad de horas que llevamos aquí sentados.

Disculpenme la frivolidad con la que he comenzado. Me ha parecido que era oportuno hacerlo así.

Ahora en serio. Señorías, una cadena es tan fuerte como el más débil de los eslabones que la componen; del mismo modo, un sistema ferroviario es tan bueno como lo sea la peor de sus conexiones, la más vetusta de sus estaciones o el más antipático de sus empleados. Un sistema económico, señorías, es tan frágil como la mayor de sus contradicciones. Un sistema general de infraestructuras es tan eficiente como el más ineficiente de sus elementos. La clave de un sistema ferroviario eficiente pasa, como es evidente, yo creo que esto todos lo sabemos, por dotarlo de una adecuada intermodalidad.

En realidad, este principio es aplicable también a otras formas de transporte y no solo a las personas, sino también a las mercancías. En esto creo que a estas horas está claro que estamos todos. Hablar por tanto de ferrocarriles exclusivamente, como hemos hecho hoy, contiene inevitablemente una cierta limitación si no hablamos al mismo tiempo de intermodalidad. El volumen de obra y de inversión total a realizar es grande y debe asumirse, todos debemos asumir y entender con naturalidad que un cierto margen de incomodidad y de molestias a los vecinos resulta inevitable, que cada uno de nosotros tendremos que sufrirlo en la proporción que nos toque. Sin embargo, lo que se está planteando en relación con el corte de los trenes de cercanías, específicamente en la línea Murcia-Águilas, es que si se suspende dicho servicio no será preciso ejecutar trabajos nocturnos. Y no dudo que esta medida supone un importante ahorro de dinero para las empresas constructoras, que por supuesto no va a redundar en beneficio del contribuyente. Pero en cualquier caso, señorías, lo he dicho en mi intervención anterior y no lo voy a hacer ahora, no nos corresponde a los políticos empeñarnos en defender una u otra solución técnica. El señor Esteban lo reclamaba hacer un rato. Yo no puedo ofrecer soluciones técnicas, ojalá pudiera. Ni yo puedo hacerlo ni creo que ninguno de los

diputados aquí presentes debamos hacerlo, pero lo que si nos corresponde es pronunciarnos sobre las consecuencias que los ciudadanos están o no dispuestos a asumir, pueden o no permitirse asumir a causa de las decisiones técnicas que a quien corresponda pueda adoptar.

Los modificados de proyecto de Adif, que yo creo que se han convertido un poco en la cuestión estrella de hoy, estos modificados, decía, de proyecto que Adif trata de imponer a la región en muy breve plazo deberían cuando menos venir acompañados de un diseño claro, consensuado, definitivo y ambicioso de un servicio ferroviario de calidad que incluya conexiones muy importantes de la región con Madrid, con el Arco Mediterráneo, y una red de cercanías que vertebral la región y su área de influencia. El problema es que todo esto no viene acompañando estas polémicas resoluciones.

Antes de plantearnos, y voy a abundar solo un poquito más sobre algo que ya he dicho antes, antes de plantearnos siquiera aceptar estos cortes que se nos plantean en forma, reconozcámoslo, de inaceptable trágala, deberíamos estar todos de acuerdo en exigir que se acuerde y publique un esquema de transporte ferroviario para toda la región, y eso hasta ahora no se ha producido. Sin profundizar de nuevo en aspectos técnicos, no podemos sino oponernos con nuestros vecinos a los cortes del servicio de cercanías que se nos pretende imponer.

Voy a concluir ya, señorías. Lo que entendemos que debemos hacer, y además de común acuerdo entre todos los que estamos presentes, es proponer que se lleven a cabo las actuaciones que sean necesarias para que esta infraestructura fundamental, la ferroviaria, esté al nivel que la Región de Murcia requiere, y que permita colocarla en el lugar que le corresponde por su importancia en el conjunto de la nación. Reclamar un planteamiento, una fórmula técnica que permita alcanzar estos objetivos que me ha quedado claro que todos los compartimos, señor Conesa, me ha quedado claro que todos los compartimos; pero es necesario que, además de que compartamos esos objetivos, seamos capaces de insistir a los responsables en encontrar fórmulas técnicas que no nos obliguen a incomunicar a tantos murcianos durante un tiempo tan, tan, tan indefinido como el que está sobre la mesa.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Francisco Álvarez García.

Señoría.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Gracias, presidente.

Presidente del Gobierno, vicepresidenta, consejeras, consejeros.

El objetivo del Pleno de hoy, que hiciéramos este Pleno monográfico, no era ir a ninguna guerra, era intentar suspender, paralizar ese cierre de la línea de cercanías que une Murcia con Águilas y también los próximos cierres, como decíamos, de los trenes de larga distancia hacia la capital, y conseguir ese plan de obras para estos próximos meses, como nos pedía la plataforma, para que se mantengan los servicios ferroviarios compatibles con las obras del mismo. Pero, aunque lleguemos a muchos acuerdos ahora con las propuestas de resolución, lamentablemente creo que hemos fracasado.

Ha dicho usted, señor López, y además abro comillas: «Sabemos que tiene que cerrar». Cierro comillas. Ustedes han estado en Adif –yo también estuve en Adif la legislatura pasada reunido, cuando teníamos grandes preocupaciones con el soterramiento de Murcia, el de Alcantarilla–, y veo que ustedes han comprado todos los argumentos que les han dado allí, en Adif. Les decía, y hacía más las palabras que antes nos decían los miembros de la plataforma, que no había ninguna razón objetiva para cerrar. Yo voy a ir más lejos. Uno de los argumentos que les han dado y que ha esgrimido usted aquí, hablando de las expropiaciones del tramo Nonduermas-Sangonera, se va a producir de todas maneras. Usted sabe, y si no lo sabe se lo digo yo porque vivo allí, que por Las

Tejeras va a pasar el Corredor Mediterráneo y va a pasar el AVE de Murcia a Almería. Eso no es una sola vía, son tres, son tres vías. Esas expropiaciones se van a hacer de todas maneras, lo que ocurre es que ellos lo que están tratando es de echar un balón fuera, decirle a usted: «oiga, dígales esto», pero ellos ya tienen previsto hacer esas expropiaciones en un futuro a medio plazo, porque por ahí van a pasar el AVE y el corredor de mercancías. Con lo cual, ahora mismo puede haber dos líneas perfectamente mientras se están haciendo las obras y la línea paralela que hay actualmente y que lleva al cercanías hasta Águilas. No pasa absolutamente nada. Tendrían que adelantar en algún caso alguna de las expropiaciones, porque ahora mismo tampoco hacen falta las tres vías, todavía no hacen falta, harán falta en un futuro muy próximo pero ahora mismo todavía no hacen falta.

Eso es una excusa, por eso le decía que estamos perdidos. No hemos conseguido el objetivo, van a cortar las vías el día 1 de octubre, que es la semana que viene. Las van a cortar porque ustedes han claudicado, ustedes han claudicado y le pasan la responsabilidad al Gobierno regional. Ha dicho textualmente, y abro comillas, que «no se hace de respetar». ¡Pero cómo se puede decir eso! O sea, si yo le pido a usted una cita y usted no me la quiere dar, ¿qué tengo yo que hacer?, ¿qué tengo yo que hacer, señor López, si usted no me quiere recibir? ¿Me voy con el coche y me pongo allí, a la puerta de su casa, hasta que me quiera recibir? ¿Eso es hacerse de respetar? Yo creo que este Gobierno de España debería de tener un poquito más de consideración hacia el millón y medio de murcianos representados en este caso por este Gobierno regional y que sí se hace de respetar, y que sí se hace de respetar.

Decía que le aportemos nosotros las soluciones técnicas a algo que es materia y competencia del Gobierno de España. Sus palabras las voy a hacer mías, me quedo con ellas. Vamos a proponerle una reunión a Adif este próximo lunes. Vamos a llevar soluciones técnicas, pero que no corten las vías el día 1. Como usted decía, hay un compromiso. Si las hay, se van a estudiar, hay un compromiso. No es cierto, está usted utilizando aquí toda una serie de argumentos para dar una patada para adelante, pero el día 1, la semana que viene, nos cortan las vías. Esa es la realidad, señor López, esa es la realidad, todo lo demás es echar balones fuera. Y el objetivo de este Pleno, se lo vuelvo a repetir, que era paralizar ese grave perjuicio que le estamos haciendo a los murcianos, se va a seguir produciendo.

Y cuando ha hablado usted de la historia, yo me he ahorrado en mi discurso anterior seis o siete folios donde venían cosas que lo único que hacían era hurgar en la misma. Y es cierto que yo, como alcantarillero, tengo que reconocer que ningún gobierno en los cuarenta y cuatro años de democracia ha hecho nada, nada, para sacar las vías de Alcantarilla, como necesitamos todos los alcantarilleros, pero lo que sí que es cierto es que cuando alguien ha recortado algo, ¡qué casualidad!, ha venido a ser el Partido Socialista. Se lo he dicho antes, en 1985 el que cortó la línea de comunicación con Andalucía fue el Gobierno de Felipe González.

En fin, lamentablemente, nos vamos a ir con la frustración de no haber conseguido nuestro objetivo, pero sigo insistiendo, como también le decía el consejero, en que tiene la mano tendida. Aún queda tiempo de aquí al día 1 para que se haga lo que se deba de hacer por su parte –por la nuestra también lo haremos, por supuesto que sí–, y que no se corten las vías el día 1.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Víctor Martínez-Carrasco Guzmán.
Señoría.

SR. MARTÍNEZ-CARRASCO GUZMÁN:

Muchas gracias, señor presidente.

Señor presidente, señores consejeros.

Señor López, realmente siempre le hemos agradecido su tono y la posibilidad de diálogo que usted ofrece. Ya, al final, tal vez la única solución va a ser proponerle a usted como presidente de

Adif para facilitar ese diálogo, porque es verdad que tenemos poco tiempo. Hasta el día 1 tenemos ocho días, pero es que dos personas no pueden dialogar si uno no quiere, y ya le hemos insistido. El presidente de la comunidad ha solicitado por escrito una reunión y no le han contestado. ¿Qué hacemos? Es imposible, salvo que lo nombremos presidente de Adif.

Miren, seamos rigurosos, nosotros no hemos rechazado la propuesta de resolución, la Mesa ha decidido que no se ceñía al objeto del debate y ha sido quien ha decidido, porque es quien tiene las competencias, no incluirlas.

Señor Esteban, dice usted que este Pleno es para no hablar del Mar Menor. Si no hemos hecho otra cosa desde el día 15 de agosto y vuelve a sacar el tema de la cortina de humo. Siempre es muy recurrente lo de las cortinas de humo.

Miren, yo le voy a contar una anécdota. Tengo tiempo y voy a ser muy breve, y además soy el último en intervenir. En el año 2018 yo visité las obras del soterramiento, y fue llamativo cómo allí, encima de las obras que se estaban ejecutando, los portavoces tanto de Podemos como del Partido Socialista denunciaban la falta de voluntad del Gobierno regional, que no quiere el soterramiento, a escasos cincuenta metros de las cabezas de los muros, que asomaban los hierros por allí, e insistían en que no había intención ninguna de hacer el soterramiento. Por arte de no se sabe qué, llegan ustedes al Gobierno, y curiosamente empiezan a quitar tierra y no se cae, no se desmonta todo, porque hay unos muros de contención que sujetaban las tierras, los empujes, para poder hacer ese vaciado. Yo, por mi experiencia como técnico, he certificado obras por valor del 15 o 20% del presupuesto total de la estructura y no se veía nada, porque eran muros pantalla que estaban enterrados. Cualquiera que haya podido escuchar sabe que eso es así. Por tanto, no nos acusen a nosotros de utilizar ni de echar cortinas de humo.

Señorías, tenemos la obligación de sacar las infraestructuras del debate político, lo ha dicho el consejero, como tantas otras cuestiones que son de interés general para la región como el agua, la financiación, el Mar Menor. La sensación —es una percepción nuestra— es que en este tren llamado España desde el Gobierno de España nos envían siempre al vagón de cola; siempre nos mandan al vagón de cola y no debiera ser así, no debiera ser.

Miren, la AIREF tiene un estudio de infraestructuras de transporte con la evaluación del gasto público en 2019 que les recomiendo su lectura, por lo menos ojearlo. Básicamente, viene a decir en el fondo lo que todos ya sabemos, que el Gobierno aprueba planes con un listado amplísimo de proyectos a construir, muy ambiciosos y tal vez poco realistas por los plazos, que seguramente generan expectativas en algunos casos inalcanzables, dice la AIREF.

Tal vez estas expectativas generadas y normalmente frustradas nos hagan caer en el error de condicionarlo todo al discurso político, pero, como destaca la AIREF, al no existir planes de priorización ni los criterios para realizarlas, el orden de priorización pasa a ser resultado de la negociación anual de los Presupuestos Generales del Estado. Ha hecho una mención el señor Liarte también antes en esta línea. Ahora está negociando el señor Rufián los presupuestos; pues al final lo que están es negociando qué importe va de infraestructuras para Cataluña. Por eso urge sacar las infraestructuras también del debate político.

Señorías, nosotros creemos que no se han evaluado los efectos socioeconómicos del cierre de esta línea de cercanías; no se han valorado en absoluto. Nadie de Adif ha sopesado las consecuencias nefastas que todos hemos denunciado. Se denota mucha improvisación. Seguramente, si hubieran preguntado a los ciudadanos qué opción es la que querían, nunca hubieran optado por esta que se les plantea.

Y finalizo. Tristemente, señorías, estamos instalados, esa es también la sensación, en una corriente de echarnos los trastos a la cara que en nada ayuda a la resolución de los problemas que nos preocupan. Consumimos mucha energía y se pierde en reproches que nada aportan. Lo cierto es que lo ponemos difícil. Sin duda es legítimo defenderse, más aún defender cada cual sus principios y sus posiciones, pero siempre desde el respeto y sobre todo desde la lealtad a los murcianos. Yo estoy hablando en plural, porque esto es responsabilidad de todos.

Finalizo. Estoy convencido de que todos ustedes tienen algún conocido o amigo en Águilas, como yo. Estoy convencido de que todos ustedes conocen conocen a algún agricultor que depende de la

agricultura, del trasvase Tajo-Segura, para su sustento, como yo también conozco alguno. Seguramente conocen a empresarios, hosteleros, autónomos, en el entorno del Mar Menor, como yo conozco, que ven peligrar su trabajo. A lo mejor conocen, como yo conozco también, gente que está pendiente de recibir el ingreso mínimo vital, o incluso yo también he conocido casos de gente que ha visto ocupado su inmueble. Cualquiera de estos supuestos que yo les he dicho, dependen de la participación, poca o mucha, del Gobierno central. Hoy es del Partido Socialista, ayer fue del Partido Popular y estoy convencido de que dentro de poco va a ser también del Partido Popular, pero es que da igual el color del partido político que presida el Consejo de Ministros, porque al final todos estos señores que les he dicho, que les he comentado, son murcianos y nos debemos a ellos. Y yo creo que a todos nos vendrá mejor cuando al final valoremos ciertamente que nos debemos a quienes nos pagan el sueldo para representarles y no tanto a los partidos que también representamos.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Intervención final, por parte del Consejo de Gobierno, del consejero don José Ramón Díez de Revenga.

Tiene un tiempo máximo de treinta minutos.

SR. DÍEZ DE REVENGA ALBACETE (CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Señor López, coincido con usted en que el único problema que tenemos en la Región de Murcia en materia ferroviaria no es solo esta isla ferroviaria, coincido con usted plenamente. Pero lo que sí tenemos todos claro es que es el más urgente. Quedan ocho días, y mucho nos tememos que Adif, para no andar planteándose historias, levantará las vías el día 1 de octubre, para que esto no tenga vuelta atrás.

Ya le he dicho a lo largo de todo el día de hoy que no voy a entrar en reproches, que no voy a entrar en el cuerpo a cuerpo, que estamos con la mano tendida, y por eso voy a hacerlo una vez más. Le tiendo la mano para que trabajemos juntos mirando al futuro, si hoy no es posible, por lo menos en adelante. Yo espero que hoy todavía sea posible, y si no, más adelante, en el pacto por las infraestructuras.

Y le tomo la palabra, le tomo la palabra cuando nos ha ofrecido cierta mediación para ver si, porque usted dice: «hágase de valer», pero, como han dicho mis compañeros, bueno, sus señorías ¿cómo nos hacemos de valer? Si uno no quiere recibirnos, oiga, no vamos a hacer guardia en la puerta, sobre todo porque, en fin, nos merecemos cierto respeto como Gobierno regional, creo yo. Pero aun así le tomo la palabra, porque usted se ha ofrecido para mediar para que nos reciban pero la Plataforma en Defensa del Ferrocarril les pidió a ustedes, al Partido Socialista, que mediaran para que la presidenta de Adif los recibiera cuando vino aquí, y ustedes no lo hicieron o no lo consiguieron. Y eso no lo he dicho yo, eso lo ha dicho –no voy a nombrarlo– el representante de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril. Aun así, repito, le tomo la palabra. Si usted consigue que la ministra nos reciba, reciba al presidente de la Región de Murcia en los próximos días, antes del corte de la línea ferroviaria, irá el presidente de la región, acompañado de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril, a exponerle todos nuestros argumentos para evitar el corte de los servicios. Tiene que ser antes del 1 de octubre porque, como digo, después del 1 de octubre mucho nos tememos que levantarán las vías, y entonces ya no habrá vuelta atrás y eso no será más que postureo. Por tanto, le tomo la palabra.

Señor Esteban, yo no sé si es que no me explico o es que hablamos idiomas distintos, porque varias veces le he contado nuestra solución, que no es tan difícil, que no es cuestión de dinero, oiga, que es mucho más sencillo, es una cuestión de voluntad política. Y estoy de acuerdo con el señor López en que seguramente no es que tengan la malvada intención de fastidiar a los ciudadanos de la

región, lo que yo pienso es simplemente que no se han parado a pensarlo y que no les interesamos demasiado. Es una cuestión de voluntad política.

Y no he hecho menciones a la historia, señor Esteban, porque le he dicho varias veces hoy que no quiero entrar en discusiones estériles, que no quiero entrar en eso, que en otra ocasión lo haremos. Hoy le estoy tendiendo la mano y no quiero gastar energías y fuerzas para trasladar a los ciudadanos una imagen del rifirrafe político estéril y absurdo con el revisionismo histórico.

Señor Esteban, a nosotros nos gusta mirar hacia el futuro, porque el pasado ni podemos ni queremos cambiarlo. El pasado está atrás, no se puede cambiar, son unas condiciones de contorno con las que tenemos que trabajar. Nosotros no somos como ustedes, no revisamos el pasado. Vamos a mirar al futuro y vamos a construirlo. Y, por tanto, le vuelvo a tender la mano a usted también para que construyamos juntos el futuro.

Y para terminar, señorías, porque no quiero extenderme más, quiero terminar como he empezado esta mañana. Les pido, les ruego a todos ustedes que en este lugar, donde reside la soberanía popular, alcemos la voz unánime contra esta isla ferroviaria, y no se lo está pidiendo José Ramón Díez de Revenga, no se lo está pidiendo el consejero de Fomento, ni siquiera el Gobierno regional, se lo están pidiendo los ciudadanos de la Región de Murcia.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Señorías, los señores y señora portavoz de los grupos parlamentarios han renunciado –han visto que acabo de mantener una reunión con ellos hace escasos minutos– a la defensa de las propuestas de resolución.

Por tanto, esta Presidencia hace un receso de quince minutos antes de pasar a la votación de propuestas de resolución. A las ocho y diez comenzaremos la votación si están las propuestas terminadas, claro, que esto también hay que decirlo, si están las transacciones hechas, porque se está negociando sobre la marcha.

Por tanto, se hace un receso, señorías.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Señorías, se reanuda la sesión.

Pasamos a la votación de propuestas de resolución.

Comenzamos con las del Partido Socialista Obrero Español, las del grupo Socialista. Bloques 1, 2, 3 y 13.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Gracias, señorías. Se aprueba por unanimidad, señor secretario.

Resto de propuestas del Partido Socialista, del Grupo Parlamentario Socialista.

Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Votos a favor, veintiuno. Votos en contra, veinticuatro.

Votación de las del Grupo Parlamentario Popular. Votos para la propuesta de resolución número 2.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Votos a favor, veintiséis. Votos en contra, diecinueve.

Votación ahora de las propuestas de resolución 7 y las transacciones 9 y 12.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Votos a favor, cuarenta y tres. Votos en contra, dos.

Votación de las propuestas del Grupo Parlamentario Popular, para las propuestas de resolución 1, 3, 4, 5, 6, 8 y 11.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Votos a favor, veintiocho. Votos en contra, diecisiete.

Resto de propuestas, incluida la transacción de las 10, 13 y 15.

Votos a favor, señorías. Gracias. Votos en contra. Abstenciones. Se aprueba por unanimidad.

Votación de propuestas del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Propuestas 7 y 8.

Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Gracias, señorías. Votos a favor, cuarenta y uno. Votos en contra, dos. Abstenciones, dos. Votan en blanco... No votan. Es que como no han levantado la mano ni nada, ni nadie me ha dicho nada... Perfecto. En blanco. ¡Ah!, no votan. Perfecto, correcto, ya lo entiendo. Correcto.

No, no, ya lo he entendido. Perfecto, lo he entendido.

Entonces, ¿el resultado, señor secretario? Perfecto.

Veinticuatro síes, dos noes y dos abstenciones, perdónenme el fallo.

Votación de las propuestas de Ciudadanos 11 y 12.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Gracias, señorías. Veinticuatro síes, dos noes, dos abstenciones.

Resto de propuestas.

Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Votos a favor, veintiséis. Dos abstenciones.

Votación de las propuestas del Grupo Parlamentario Vox. Votación de las propuestas de resolución 6, 7, 8 y 11.

Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Gracias, señorías. Votos a favor, veintiséis. Votos en contra, dos.

Transacción propuesta 12 con la 9 del grupo Mixto; 12 y 9 del grupo Mixto transaccionada.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Veintiocho síes.

Resto de propuestas de la relación de propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Vox, el resto de propuestas.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Votos a favor, veintiséis. Abstenciones, dos.

Votación de las propuestas del grupo Mixto. Propuestas de resolución 10 y 12.

Votos a favor... ¿De acuerdo? 10 y 12. Estamos de acuerdo, ¿no? Por favor, señorías, si son tan amables. Gracias, señorías. En contra. Abstenciones. Votos a favor, veintiuno. Votos en contra, veintitrés. Abstenciones, una.

Votación ahora de las propuestas del Grupo Parlamentario Mixto 1, 2, 3 y 8.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Gracias, señorías. Abstenciones. Gracias. Votos a favor, veintiocho. Votos en contra, diecisiete.

Grupo Mixto, transaccionadas, 4, 7, 13 y 14.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Se aprueban por unanimidad.

Y luego el resto de las propuestas del grupo Mixto, a excepción de la 9, que ya ha sido transaccionada con la 12 de Vox. Es decir, el resto de las propuestas...

¿Perdón? Lo tengo así, señor Martínez Baños, la 9... Perdón, señora Fernández, no la oigo, si es tan amable. (...) Sí, es el resto, excepto la 9, que se ha transaccionado con la 12 de Vox, leo aquí. ¡Ah!, el resto, perdón.

Vamos a ver, hemos votado la 1, la 2, la 3, la 4 –corríjame, señor secretario, si me equivoco–; la 5 no, es decir, está; la 6 tampoco está en ese paquete; la 7 sí, la 8 también; la 9 está transaccionada; la 10 está, la hemos votado; la 11 no está; la 12 la hemos votado, 13, 14 las hemos votado y la 15. ¿Solo había 14? Perfecto, gracias.

Pues entonces, 5, 6 y 11. Gracias, señor Espín. Las que vamos a votar, 5, 6 y 11. ¿De acuerdo, señora Fernández? Gracias.

Pues entonces ese resto al que hacía yo alusión, que son la 5, la 6 y la 11, puesto que la 9 la hemos transaccionado con la 12 de Vox... bueno, ustedes la han transaccionado, hablo en plural. Está transaccionada con la 12 de Vox.

Por tanto, votación de las 5, 6 y 11.

Votos a favor. Gracias, señorías. Votos en contra. Abstenciones. Han sido aprobadas por unanimidad.

Antes de pasar a la votación, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Conesa, ha pedido tiempo para explicación de voto. Saben que es un máximo de tres minutos.

¿Alguien más quiere la explicación de voto, señorías?

Bien, perfecto. Pues entonces serán señor Conesa, señor Segado, señor Álvarez. Señor Liarte, ¿usted también? Gracias. Y también lo pide el señor Esteban.

Bien, pues por ese orden. Insisto, daremos un tiempo máximo de tres minutos, lo que pasa es que no lo van a poder ver porque el ordenador, como estaba programado, está cerrado, pero ponemos el cronómetro aquí, no se preocupen, y tendrán un tiempo máximo de tres minutos, con la justificación de voto, lógicamente. Muy bien.

Señor Conesa, tiene usted la palabra, por favor.

SR. CONESA ALCARAZ:

Gracias, señor Castillo.

Hemos votado el Grupo Parlamentario Socialista en este debate monográfico teniendo muy presentes todas las justas reclamaciones y reivindicaciones que los movimientos vecinales en este caso, como en muchos otros, hacen a lo largo de la Región de Murcia, y siendo muy conscientes del momento histórico en el que nos encontramos como región, con las inversiones históricas que se están realizando y se van a realizar en los próximos años para revertir la injusticia histórica que teníamos en materia ferroviaria en la Región de Murcia.

Hemos votado las propuestas de resolución tanto del Grupo Parlamentario Popular como del grupo Mixto en un sentido o en otro (a favor, abstención o en contra), en virtud de las negociaciones que hemos realizado con los grupos parlamentarios que tienen una representación basada en los partidos políticos que estuvieron y se presentaron en las últimas elecciones.

No hemos votado con relación a las propuestas de quienes ahora mismo representan en este Pleno a los grupos parlamentarios de Ciudadanos y de Vox, por ser personas que no pertenecen a esos partidos por haber sido expulsadas, las del Grupo Parlamentario Ciudadanos por haber sido también declaradas tráfugas, con una grave alteración de la democracia, como indica el Pacto Antitráfugismo, manifestación y actuación que haremos de aquí en adelante el Grupo Parlamentario Socialista a los planteamientos y a las propuestas que traigan las personas que ahora mismo ostentan la representación de estos dos grupos parlamentarios.

Indicar por último también en esta sede, como hemos hecho en la Junta de Portavoces, la grave alteración que se ha hecho durante todo el mes de septiembre, en el primer período de sesiones, en relación con las sesiones de impulso y de control, porque no se ha respetado para nada en este primer mes ninguna de las cuatro sesiones.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Eso no está en el orden del día, pero, bueno, ya lo ha dicho.

Señor Segado, tiene la palabra.

Un momento. (...) Sí, sí, el fallo ha sido mío, porque según han ido ustedes levantando las manos... El orden concretamente, según Reglamento: Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario Mixto, Vox, Ciudadanos, Partido Popular. Ese es el orden de intervenciones que hemos mantenido siempre en la Cámara.

Tiene razón y pido disculpas a la Cámara porque ha sido mío el error. No he tenido en cuenta el artículo 92, he concedido la palabra y no lo he tenido en cuenta.

Señor Esteban, por favor, tiene tres minutos como máximo, justificación de voto.

SR. ESTEBAN PALAZÓN:

Muchas gracias, señor Castillo.

Desde Podemos hemos intentado votar las propuestas de resolución de hoy en función del contenido de las mismas, y así lo hemos hecho, con una actitud constructiva.

Una vez más, como ya pasó en el último debate sobre el estado de la región, la gran mayoría de

ellas son instar al Gobierno de la nación, porque este Gobierno regional asumir compromisos ninguno, y quería dar una explicación específica de esto. Al final solo sale adelante aquello que consiste en echar balones fuera para ello. Eso no impide la toma de responsabilidad por parte de Podemos para con la ciudadanía y, sobre todo y de un modo muy específico, para con las demandas expresadas por la Plataforma de Defensa del Ferrocarril.

Por lo demás, asumimos también que vivimos una anomalía democrática en esta Asamblea, una anomalía de magnitudes terribles, pero en este momento creemos que lo importante, lo que hoy tiene que salir, es la defensa de una serie de propuestas que creemos que van a redundar en la mejora de la vida de los ciudadanos.

Gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Vox, señor Liarte.

SR. LIARTE PEDREÑO:

Muchas gracias, señor presidente.

Muy en la línea de las manifestaciones que acaba de hacer el señor Esteban, nosotros esta mañana hemos salido de nuestra casa, hemos venido aquí a votar, y lo hemos hecho como lo hemos hecho, señor presidente, señorías, pensando única y exclusivamente en los intereses en juego y que afectan muy de cerca y muy personalmente a muchos de los vecinos, de los ciudadanos, de esta región.

Hemos votado como lo hemos hecho, señor presidente, señorías, porque a diferencia de otros grupos nosotros pensamos que lo que venimos aquí a defender es el interés y el derecho de los ciudadanos, no nuestras componendas partidistas, ni a solventar rencores personales por fracasos del pasado.

Tampoco hemos votado de manera diferente a como lo hemos hecho, señor presidente, porque hay una cosa que es muy importante en política, que es la coherencia y no adoptar posiciones hoy que no vamos a ser capaces de mantener en el próximo Pleno, donde muchos tendrán que desdecirse de algunas de las salidas de traste que están teniendo hoy.

Muchísimas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Liarte.

Señor Álvarez, Ciudadanos.

SR. ÁLVAREZ GARCÍA:

Muchas gracias, señor presidente.

Hemos votado pensando, como no podía ser de otra forma, en el interés general del millón y medio de murcianos. La prueba es que de catorce propuestas de resolución que ha traído el grupo Mixto, en este caso el grupo Podemos, hemos aceptado once de las mismas. Eso habla de la buena sintonía y el buen acuerdo en lo que se refiere a sentido común.

El propio Partido Socialista, y a pesar de estar enrocado como siempre en el toletole del transfuguismo y la corrupción, pero solamente aquí, en Murcia, porque en Granada, donde ellos gobiernan, no es ni transfuguismo ni es corrupción, porque esto va, según entendemos, por barrios, esto va según la ley del embudo, lo ancho para mí y lo estrecho para ti, pero, bueno, aun así hemos aprobado cuatro propuestas de resolución del Partido Socialista que también tenían todo el sentido de la lógica que requiere para lo que nosotros nos dedicamos, que es a gobernar para el millón y medio de murcianos.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias, señor Álvarez.
Señor Segado.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente de la Asamblea Regional.

Nosotros hemos votado porque creemos que es necesario mejorar la red de ferrocarril de la Región de Murcia.

Nosotros hemos votado porque queremos que el ministerio escuche a este Gobierno regional, escuche la voz que hoy, en muchas ocasiones por unanimidad, sale de esta Asamblea, que somos los legítimos representantes de los ciudadanos de esta región.

Hemos votado en una toma de decisiones en favor de los ciudadanos de la región. Nos ha dado igual siempre cuál es el origen de la propuesta. Hoy hemos votado creo que once propuestas provenientes de Podemos. Nos da igual: si creemos que son buenas para la región, votaremos a favor, vengan de quien vengan. Es nuestra obligación, es nuestro deber para con los ciudadanos de esta región.

Otros han perdido de nuevo una ocasión, una ocasión de mostrarse reivindicativos, de exigir ante quien tiene la responsabilidad en la toma de determinadas decisiones; han vuelto a perder la ocasión. Y esas pérdidas de ocasión, una tras otra, esa ofuscación personal, ese no saber asimilar las derrotas democráticas tienen consecuencias, y si no, que se lo pregunten al señor Conesa.

Muchas gracias.

SR. CASTILLO BAÑOS (PRESIDENTE):

Gracias.
Señorías, se levanta la sesión.
Muchas gracias.