



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 1991

III Legislatura

Número 20

SESIÓN PLENARIA CELEBRADA
EL DÍA 27 DE NOVIEMBRE DE 1991

ORDEN DEL DÍA

I. Sesión informativa, con la comparecencia del Consejo de Gobierno, para informar sobre la problemática del ferrocarril en la Región.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 17 horas y 12 minutos.

1. Sesión informativa, con la comparecencia del Consejo de Gobierno, sobre la problemática del ferrocarril en la Región.

Por el Consejo de Gobierno, interviene el señor Calvo García-Tornell, Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente 685

* Se suspende la sesión a las 17 horas y 36 minutos.

Reanudada la misma, la Presidencia habilita un turno para Grupos, interviniendo en el mismo:

Sr. Martínez Sánchez, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida 689

Sr. Calero Rodríguez, del Grupo Parlamentario Popular 692

Sr. Alcaraz Mendoza, del Grupo Parlamentario Socialista 697

El señor Consejero responde a las preguntas formuladas por los Grupos Parlamentarios 699

Habilitado un turno de réplica intervienen:

Sr. Martínez Sánchez 704

Sr. Calero Rodríguez 706

Sr. Alcaraz Mendoza 707

En turno de dúplica interviene el señor Calvo García-Tornell.. 708

Se levanta la sesión cuando son las 20 horas y 5 minutos.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Señorías, vamos a comenzar la sesión.

Por único punto del orden del día, la sesión informativa con la comparecencia del Consejo de Gobierno sobre la problemática del ferrocarril en la Región.

El Grupo Popular, mediante escrito 512 solicitó la comparecencia del presidente de la Comunidad Autónoma ante el Pleno, para informar sobre su entrevista con el Ministro de Obras Públicas y Transporte el día 22 de octubre pasado. Por otra parte, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, mediante escrito 594, solicitó también la comparecencia del presidente de la Comunidad Autónoma para que informara sobre la concreción de las alternativas ferroviarias del Gobierno regional para el año 92 y la respuesta de la Administración central y RENFE. Ambas solicitudes fueron conocidas por la Mesa en las sesiones celebradas el día 28 de octubre, y 5 y 19 de noviembre, adoptándose en esta última fecha el acuerdo de acumular dichas peticiones a efectos procedimentales, y con el fin de que dada la coincidencia de su objeto, se sustanciaran en una sola sesión en la que debe comparecer el Consejo de Gobierno para informar sobre la problemática del ferrocarril en la Región. De conformidad con ello, la Junta de Portavoces en su reunión del pasado día 19 de noviembre acordó la celebración en el día de hoy de una sesión informativa ante el Pleno que versará sobre el precitado asunto con arreglo al artículo 146 y 147 del Reglamento que establece los criterios para el desarrollo de la misma.

Para la exposición del asunto por parte del Consejo de Gobierno tiene el uso de la palabra el señor Consejero de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL, OBRAS PUBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Señoras y señores Diputados:

El objeto de esta sesión informativa es informar a sus señorías o comunicar a sus señorías los resultados de las distintas gestiones que en relación con la política ferroviaria en la Región se han venido realizando durante las últimas semanas, y, en particular, en relación con la entrevista del señor presidente de esta Comunidad Autónoma con el Ministro de Obras

Públicas y Transportes.

Como resultado de algunas entrevistas previas con dirigentes de RENFE y del Ministerio que ya conocen sus señorías porque se han comentado en esta Cámara, quedó bastante claro el hecho de que convenía organizar la negociación en relación con las infraestructuras de esta Región, y con sus evidentes carencias, organizarla en varios campos simultáneamente. Ello se debe a que de una manera más o menos informal o más o menos de hecho, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha asumido la responsabilidad y el mantenimiento y el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de tal modo que a la empresa RENFE le queda como actuación fundamental la atención al servicio.

Quedó entonces bastante claro que había que plantear dobles negociaciones, todas aquellas destinadas a las necesidades de mejora en la vía y en nuestras relaciones ferroviarias llevarlas a través de una negociación con el Ministerio directamente y aquellas que se refirieran al servicio ferroviario hacerlas con RENFE.

En el momento en que se concretan, de alguna manera, estas negociaciones con el M.O.P.U. es a través de una entrevista con el Ministro Borrell a la que ya me he referido antes, en la cual se tratan todos los temas, se pone en conocimiento del Ministro la amplia problemática que tiene el ferrocarril en la Región, se pone también en conocimiento del Ministro las reivindicaciones que sobre esta cuestión mantiene el Gobierno de la Región, y que son conocidas por sus señorías, puesto que en una ocasión anterior las expuse aquí, y efectivamente, se reconoce la necesidad de unas mejoras en las infraestructuras, esto en cuanto afecta a lo que es propiamente el Ministerio, y se adopta una vía de solución que pasa fundamentalmente por la gestión que los miembros del Grupo Parlamentario Socialista en Madrid, llevan mediante una enmienda a los presupuestos generales del Estado. Qué sentido tiene -y esto que digo me gustaría que quedara aclarado desde el principio- esta enmienda y qué sentido tiene la cantidad (unos 300 millones de pesetas) que suponía como inversiones en infraestructura de la vía del ferrocarril, concretamente la que va de Cartagena hasta Chinchilla. El compromiso del Ministro consistía en que sobre la base de que los presupuestos del Estado para 1992 no contemplaban ninguna partida para este tipo de actuación, si mediante la enmienda del Grupo Socialista se introducía una

cantidad que en el momento de la entrevista al Ministro ni siquiera cuantificó, le daba igual. Podía ser, incluso, absolutamente simbólica. Lo que asumía el Ministerio era asumir el compromiso de, a partir de esa cantidad, en sucesivos presupuestos consolidar todas aquellas inversiones necesarias para ir dejando progresivamente la vía del ferrocarril hasta Chinchilla en las mejores condiciones posibles, de tal manera que si luego la enmienda se concretó en una cantidad de 300 millones de pesetas, en el momento en que se estuvo hablando de este tema, no había y no pareció necesario el que hubiera ninguna fijación de cantidades, puesto que nadie pensó nunca que a través de esta enmienda se iban a solucionar todas las obras necesarias en el ferrocarril hasta Chinchilla, sino que era sencillamente un punto de apoyo -y esto creo que es, casi textualmente, terminología del señor Ministro-, un punto de apoyo a partir del cual se podían iniciar una serie de trabajos este año y que se consolidarían presupuestariamente en años sucesivos mientras fuera necesario. Este es el contexto concreto de la propuesta aceptada, por supuesto, por el Gobierno de la Comunidad Autónoma respecto a la mejora de infraestructura de la vía. Quiero señalar, sin embargo, que en ningún momento, la Comunidad Autónoma ha considerado que ésta sea la única actuación importante que hay que hacer en el ferrocarril de Murcia, de mejoras de infraestructura. En un momento determinado, por las razones que sean, ante la sociedad murciana o ante parte de la sociedad murciana, en la línea Cartagena-Chinchilla, que finaliza en Madrid, ha sido como una especie de bandera o de elemento de primera importancia y parecía que solucionar los problemas en esta línea era solucionar pues casi todos los problemas de los ferrocarriles en la Región. Quizá en esta idea que yo considero errónea, esté la base de que haya quien piense que el dinero no es suficiente. Hay dos cosas que me gustaría dejar, si es posible, muy claras esta tarde. Primera, que no se está hablando de 300 millones como inversión total, sino que se está hablando de una promesa a partir de los 300 millones que aporta la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso. Y, segunda, que ahora mismo a la Comunidad Autónoma de Murcia le interesa muchísimo más la potenciación del eje de comunicaciones mediterráneo que la potenciación del eje hacia Madrid. Y les voy a decir otra cosa: sí que nos interesa la potenciación del eje ferroviario hasta Madrid pero en los siguientes términos. Estamos convencido en el Go-

bierno de la Comunidad Autónoma que el ferrocarril es un transporte de futuro y con futuro y estamos convencidos que conforme pase el tiempo, el ferrocarril tendrá que ser utilizado más asiduamente por toda una serie de hechos que no creo que éste sea el momento de exponer aquí. Por lo tanto, no estamos dispuestos, no queremos volver a dar lugar, no queremos ni que pase por la imaginación de nadie, la posibilidad de volver a perder ni un sólo kilómetro de ferrocarril, pero también estamos seguros que la rentabilidad del ferrocarril hacia Madrid, tanto económica como social, es una rentabilidad muy en el futuro, no en este momento preciso. En este momento preciso, la rentabilidad económica más inmediata y quizá también la rentabilidad social más inmediata está en la potenciación de las comunicaciones a través del eje mediterráneo. De manera que vamos a defender el mantenimiento y esto creo que aunque puede en algún momento haberse puesto en duda, fuera, quizá, de esta Cámara o, incluso, dentro, la continuidad del eje de comunicaciones hacia Madrid, vamos, digo, a trabajar en el sentido de mantenerlo y de mejorarlo, pero vamos a trabajar y mucho en el sentido de potenciar nuestras comunicaciones hacia el norte de la península a través de todo el arco mediterráneo, la Comunidad Valenciana y de Cataluña.

Pienso, es una estimación personal, que ese objetivo, -y es evidentemente que no; ni siquiera estamos en el año en que se podrá aplicar la primera partida presupuestaria aunque sea pequeña- el camino que va hacia esta consolidación del eje desde Cartagena a Madrid por Chinchilla, está ya en su camino o está ya orientado, o está empezando a asegurarse definitivamente.

Quizá, haya quien se pregunte que cuándo se van a terminar esas inversiones, y voy a contestar de antemano "no lo sé". No lo sé, porque las inversiones en mejora de la vía van a suponer un progresivo acondicionamiento hacia las previsiones del famoso Plan de Transporte Ferroviario, y se conseguirá en un año, en dos años, en tres años, serán las disponibilidades presupuestarias las que en cada momento lo determinen. Pero creo que no se puede cantar ya, en absoluto, la muerte de esta línea de ferrocarril, sino que lo que se puede empezar a pensar con bastante seguridad es que esta vía se mantiene y se mejora en los próximos años.

Bien. Esto sería, digamos, una parte de lo que fue la entrevista con el señor Ministro de Obras Públicas,

que lógicamente no fue tan sólo una entrevista monográfica dedicada a RENFE; se habló de otras cuestiones referentes a la Región, y también, lógicamente, a pesar de que estaba acompañado del Director General de Infraestructuras, no estaban allí todas las posibilidades de negociación y de analizar cuestiones en detalle que podían verse. De allí salió también, lógicamente, un calendario de trabajo por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes que se debió de haber concretado hace unos días con una primera entrevista entre el Secretario de Estado del Agua y Medio Ambiente con el Consejero que les habla, cosa que lamentablemente fue imposible porque tenía obligaciones en esta Cámara y que he tenido que posponer. Espero que en otra fecha pues pueda tener esta entrevista con el Secretario de Estado para el Agua y el Medio Ambiente; otra que será pasado mañana con el Director General de Infraestructuras y, otra tercera, que consistirá en el desplazamiento los primeros días de diciembre del Secretario General para la coordinación de las infraestructuras a la Región para estudiar la problemática sobre el terreno. Esta serie de entrevistas que se entrevistaron en la reunión a la que aludía antes y que ya digo que, por desgracia, una de ellas no pudieron celebrarse pero espero que se traslade de fecha y me den otra fecha en cualquier momento, culminaran con la venida del señor Ministro a la Región a primeros del año que viene. De manera que éstos son los dos aspectos, digamos, que en relación con el tema, infraestructuras ferroviarias y también algunas otras, que también fueron analizadas aunque fuera de una manera más rápida que el tema del ferrocarril, salieron de esta reunión con el Ministro.

Quedó claro, como he dicho también hace un momento al principio, que todo lo que fuera negociación respecto al servicio que presta RENFE en la Región, había que negociarlo con RENFE, o sea, había que desagregar este tema. Efectivamente, con RENFE se ha ido a una negociación que ahora mismo todavía no ha terminado, que espero que termine antes de fin de año, puesto que a fin de año es cuando acaba el actual convenio que tenemos vigente, pero que digamos, en cierto grado se ha ido concretando más o menos en una serie de cuestiones muy precisas, otras menos, que quizá sea de interés de sus señorías el conocer. Ya saben sus señorías que ahora mismo tenemos algunos convenios con RENFE en funcionamiento; por ejemplo, el de la Comunidad Autónoma con RENFE y con

los Ayuntamientos de Lorca y de Librilla que se llama "Convenio para modernizar y equipar las estaciones de ferrocarril de Librilla y Lorca-San Diego". Está también el convenio de explotación de la línea Lorca-Aguilas y está también el acuerdo de la Comunidad Autónoma con RENFE modernizar y mejorar los tramos metálicos de la línea Lorca-Aguilas. Bien. Quizá como efecto de estas gestiones, este último convenio al que me he referido que estaba firmado por RENFE y por la Comunidad Autónoma pero no avanzaba demasiado, se ha firmado ya y consiste en la modernización o sustitución de dieciocho tramos metálicos entre Lorca y Aguilas por un importe de adjudicación de 346 millones de pesetas, aproximadamente, y un plazo de ejecución de once meses.

Por otra parte, Renfe continúa con el plan de tratamiento de pasos a nivel en base a un convenio Comunidad Autónoma-RENFE que tiene financiación FEDER, y cuyo importe total es de 1.500 millones de pesetas. Ahora mismo, ¿en qué está trabajando la Consejería aparte de todos estos acuerdos que ya están en marcha? Pues está trabajando en una especie de convenio marco o contrato-programa, tenemos incluso que ponernos de acuerdo sobre lo que es exactamente lo que pretendemos hacer, porque es lo que se está estudiando, que aborde o que englobe los principales problemas ferroviarios que tenemos ahora mismo en la Región, dejando aparte el estado de las infraestructuras. El primero de estos problemas y creo que es bastante claro para todos, es la viabilidad del taller central de reparación de Aguilas. La postura de la Comunidad Autónoma en este tema es conocida y consiste en evitar que ese taller cierre; el mantenimiento del taller de reparación de Aguilas.

Luego, está el establecimiento de las cercanías a las que aludí en su día; en particular, las cercanías Murcia-Espinardo-Molina, Cartagena-Murcia, éstas no existen y la mejora de las cercanías con Alicante y con Aguilas. En el tema de cercanías RENFE está estudiando, porque, como saben sus señorías, se plantean temas distintos, en algunas hay que hacer obra y en otras es sólo mejorar el servicio; se está estudiando cuáles serían las condiciones de mejora en cada una sobre una base hasta ahora en cuanto al conocimiento que tenemos nosotros de la postura de RENFE, de aceptar en principio la idea. O sea, una base, digamos, positiva.

Está también la implantación del tren directo Cartagena-Murcia-Madrid, y la permanencia de un tren

diurno que efectúe las paradas numerosas que está haciendo ahora el Talgo matutino, de tal manera que determinadas poblaciones no se queden sin servicio ferroviario con Madrid, pero al mismo tiempo se pueda disponer de un tren entre grandes ciudades que al no parar, acorte su tiempo de recorrido y pueda hacer más interesante el trasladarse a Madrid en tren de lo que lo es ahora mismo.

Esta parte que acabo de decir últimamente, la cuestión del taller de Aguilas, la cuestión de las cercanías, la implantación del directo Cartagena-Murcia-Madrid, el mantenimiento pero ya no como Talgo sino quizá como figura del antiguo rápido que se quitó hace dos años, si no recuerdo mal, etcétera, esto es lo que ahora mismo se está negociando de cara a esto que he llamado convenio marco. De manera que no les puedo adelantar en qué puedan quedar las negociaciones, lo que les puedo adelantar es la voluntad del Gobierno en ellas. En otro orden de cosas, la Consejería está colaborando económicamente entre otras cosas, en los estudios que realiza RENFE ahora mismo de la supresión de los pasos a nivel; en particular, sobre los pasos a nivel de Murcia que conllevan, como saben sus señorías, la modificación de la estación de Murcia, de El Carmen, y, ahora mismo, RENFE tiene el compromiso de entregarnos un estudio que financia a terceras partes el Ayuntamiento de Murcia capital, la Comunidad Autónoma y RENFE, sobre las soluciones a la estación de El Carmen, en Murcia, su traslado, su soterramiento, su semisoterramiento de vía, en fin, las distintas alternativas que se contemplan ahora mismo una vez que fue rechazado el primer proyecto que se presentó.

Hay un tema al que quiero aludir, aunque sea de pasada, porque desgraciadamente se ha tomado un poco "el rábano por las hojas" y ahora ha salido a primera página en muchas noticias cuando no era realmente una cuestión que ni siquiera se trató a fondo, -ni "a fondo", ni sin "a fondo"; no se trató prácticamente en la reunión con el Ministro Borrell- y es la famosa historia de los trenes que vamos a comprar. Bueno, esto, señorías, es una propuesta de RENFE que se basa en varios textos legales como de la Comunidad Europea como en la propia Ley de ordenación del transporte española, que lo permiten, y es un tipo de convenio con la empresa que está utilizando estas líneas, etcétera, mediante el cual se puede llegar a que las comunidades autónomas (en el caso español), las regiones (en el caso francés), algunas los

tienen, etcétera, dispongan de un material ferroviario y lo utilicen según su interés, naturalmente de acuerdo y combinados con la utilización del material ferroviario y con las necesidades de la empresa que es propietaria de la red y que tiene su propio tráfico. ¿Qué sucede? Pues que yo creo que ahora mismo con esta cuestión de la compra del tren, que desde mi punto de vista, que eso lo tengo que lamentar, que parece que todo se ha centrado en que vamos a comprar un tren; no es ésta la cuestión, no vamos a comprar un tren. Hay una oferta por parte de RENFE de ir a un acuerdo en el cual ellos pondrían su parte, nosotros pondríamos la nuestra y se podría llegar a que apareciera lo que en otros sitios se llama un "regional express". Bien. ¿Pero qué quiere decir esto, que se va a hacer? Pues miren, señorías, yo ahora mismo no lo sé. Si sus señorías se han leído, como sé que se han leído el presupuesto de la Consejería de Política Territorial, que sería la presunta compradora, habrán visto que no hay ninguna partida que diga "para comprar un tren", ni nada que se le parezca. Por lo tanto, vamos a colocar esto en el futuro y cuando el compromiso que ya digo, si existe y se concreta, se adquiriera, entonces daremos debida cuenta en qué condiciones se está haciendo y para qué sirve y para qué no sirve. Pero, desde luego, no nos vendieron el tren, ni siquiera de juguete. Ojalá.

Bien. Dicho esto, yo ahora mismo puedo decir, como ya he indicado hace un momento, los temas de infraestructura creo que se han encaminado; los temas de servicios están en una fase de negociación que puede y que es más que probable que alcance un porcentaje importante de los que nos interesa ahora mismo que sería un porcentaje casi idéntico a lo que se ha planteado como reivindicación en algunas ocasiones y también, estamos bastante preocupados y que tenemos una intención de llevar las negociaciones de tal manera que se consiga al cien por cien con el mantenimiento del taller de Aguilas que en algún momento, como saben sus señorías, se ha puesto en duda por parte de la dirección de RENFE.

Yo, esto es lo que puedo decir en líneas generales, que estoy a disposición de sus señorías por si me quieren hacer una pregunta más concreta.

Gracias, señora Presidenta. Gracias, señorías.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Muchas gracias, señor Consejero.

Se suspende el Pleno durante treinta minutos para que los Grupos preparen sus preguntas y observaciones.

(Se reanuda la sesión)

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Señorías, ocupen sus escaños que vamos a proseguir con la sesión.

Para formular sus preguntas y observaciones vamos a abrir un turno general de intervenciones, comenzando por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que tiene el uso de la palabra por un tiempo de quince minutos.

El señor Martínez tiene el uso de la palabra.

SR. MARTINEZ SANCHEZ:

Señora Presidenta; señores Diputados y señoras Diputadas:

La Comunidad Autónoma de Murcia constituye el furgón de cola de RENFE. Somos el farolillo rojo, yo creo que eso ha quedado claro a lo largo de los dos debates que hemos tenido hace escasamente un mes y de lo que han sido las explicaciones del Consejero, señor Calvo, esta tarde en la Asamblea Regional.

Señorías, en 1989, que fue como ustedes recuerdan un año electoral, se nos anunció que la Región era objeto prioritario de RENFE y que se iban a hacer obras por valor de bastantes miles de millones. La electrificación del tramo de ferrocarril Alicante-Murcia, el acondicionamiento para una velocidad de 200 kilómetros/hora del tramo Murcia-Alicante; la variante del nuevo trazado en la línea Hellín-Cieza, Chinchilla-Cartagena; el acondicionamiento para velocidades de 160 kilómetros hora de los tramos Cieza-Murcia y Chinchilla-Hellín; la mejora del trazado para velocidades de hasta 160 kilómetros/hora del tramo de ferrocarril Cartagena-Murcia, las estaciones de RENFE, una serie de mejoras por 1.318 millones, un plan de supresión de pasos a nivel y la prolongación del ferrocarril de vía estrecha. Era en el año 1989, como digo, un año electoral. Y en 1991, el Consejero del ramo, don Francisco Calvo, decía hace poco que RENFE sigue en nuestra Región una política de derribo. Yo creo que eran unas palabras acertadas

que posteriormente en una mesa redonda que hubo en un periódico regional corregía y aumentaba cuando decía que la infraestructura de RENFE en la Región está muy mal utilizada y el grado de degradación que existe puede llegar a que sea inviable su utilización si no se hacen las inversiones necesarias porque si se mantiene la misma política las vías serán impracticables y se cerrarán. Las deficiencias de la red de RENFE en la Región de Murcia son manifiestas. Ninguno de los kilómetros de la red (268 kilómetros), pertenecen a la red básica estatal, salvo algún pequeño tramo, el de Alcantarilla-Alquerías, de dieciocho kilómetros, todo el resto de la red es de vía única y está toda la red sin electrificar. Tenemos ahí, en primer lugar en el ranking a nivel estatal, me parece que solamente hay cuatro provincias, Cáceres y Badajoz, Cuenca y Teruel, que no tengan ninguna electrificación y tenemos una velocidad media reducida que influye en la rentabilidad y en el uso, tanto por mercancías como por viajeros del ferrocarril en la Región de Murcia. Todo ello se debe a una política de abandono de RENFE. El otro día nos decía un representante sindical que por no tener no tenemos ni siquiera parque propio de cercanías y dependemos de uno prestado por Valencia. No han habido inversiones de RENFE y de la Administración central en los últimos años. En 1990 habían, por ejemplo, presupuestados, 800 millones y solamente se han ejecutado 30. En los presupuestos generales del Estado de 1991, no hay ninguna cantidad y en 1992 se van a colocar por una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados, 300 millones. Hay una contradicción entre las palabras del Presidente del Gobierno y la contestación del Ministro. Cuando me refiero a las palabras del Presidente del Gobierno era cuando después de su visita a Madrid venía diciendo que se iba a hacer un especial esfuerzo inversor en el 93; el 93 que si nadie lo remedia será también un año de elecciones adelantadas, casualmente.

Bien. La contestación que daba el Ministro hace unos cuantos días a un diputado de Izquierda Unida en el Parlamento nacional era la siguiente: "Desde junio de 1991 -decía el Ministro- la relación Madrid-Murcia está servida por tres trenes Talgo (y "tres tristes tigres") porque uno de ellos -y lo dice el Ministro- viene vía Alicante". O sea, nos considera un apéndice de Alicante a la hora de enumerar los trenes Talgo que vienen a Murcia, también mete, además de los dos de Murcia, el que viene por Alicante.

... El que viene de Alicante. Son mil pesetas más, señoría, lo que vale ese trayecto lo cual no lo hace aconsejable y puede ser el inicio de que se suspendan los que vienen directamente de Madrid a Murcia.

Bien. Y dice el Ministro, además de los tres trenes Talgo, uno de ellos vía Alicante, y un Estrella con plazas de segunda clase, literas-camas, camas, duchas, y autoexpreso. Los que hayan viajado en el Estrella saben que es un tren que reúne pocas condiciones.

Bien. Dice que esta oferta es notablemente superior a la existente en años anteriores tanto cualitativa como cuantitativamente y termina diciendo que "la actual frecuencia se mantendrá en la medida que la ocupación de los trenes lo justifique"; y al final, añade: "En este sentido y aunque por ahora no está previsto no será descartable que atendiendo a criterios de optimización de recursos algunas de las relaciones Madrid-Murcia vía Chinchilla, circulase vía Alicante". Vuelve a aparecer el fantasma que ya se dijo en abril de que finalmente los trenes que llegan a la Región de Murcia pasarán por Alicante y dejarán a un tercio de la población de la Región y a un montón de municipios y a un montón de comarcas de la Región de Murcia aisladas de este medio fundamental de comunicación. Solamente se atiende, en la contestación del Ministro, a condiciones de tipo de rentabilidad económica sin tener en cuenta la rentabilidad social que tiene el medio de comunicación por ferrocarril.

Bien. Las preguntas que le hacemos al señor Consejero -y al que le pido disculpas porque algunas de ellas tenían algunos errores- son las siguientes: ¿Qué contestación dió el Ministro Borrell a cada una de las dieciséis propuestas del presidente Collado relativas a inversiones en la red ferroviaria regional? Las propuestas, si no estamos equivocados, fueron las siguientes: adecuación de la línea Cartagena-Madrid para permitir la circulación a 160 kilómetros por hora, era la primera. Electrificación y desdoblamiento hasta Albacete en una segunda fase, era la segunda. La tercera, modernización de las instalaciones de RENFE en la Región y rehabilitación de estaciones. La cuarta, mantenimiento del taller de RENFE en Aguilas. La quinta, posible utilización de la línea Lorca-Aguilas-Murcia para largo recorrido de viajeros. La sexta, mejora en el servicio de cercanías entre Murcia y Alicante. Séptima, mejora y aumento de las expediciones en las cercanías de Cartagena-Murcia. Octava, posibilidades de rehabilitación de la línea Murcia-Molina de Segura, Cieza-Caravaca. La novena, viabi-

lidad de la conversión de la estación de mercancías de Nonduermas en una estación intermodal capaz de recibir y de distribuir mercancías por carretera y ferrocarril. La décima, integración en el eje ferroviario del Mediterráneo. La undécima, electrificación de la línea Alicante. La duodécima, desdoblamiento desde Alquerías. La trece eran posibilidades de reanudación de la comunicación ferroviaria con Andalucía oriental mediante la recuperación de la línea Lorca-Baza. La catorce, solución a los problemas urbanísticos generados por los pasos a nivel en Murcia. La quince, pasos a nivel de Cartagena (el Barrio Peral). La dieciséis, paso a nivel de Alcantarilla.

He leído una a una todas las propuestas que según la prensa se le llevaban al Ministro Borrell porque me gustaría que el consejero respondiera en la medida en que pueda a todas y cada una de ellas, aunque sea de una forma concisa.

La segunda pregunta es muy subjetiva. ¿En qué basa el Gobierno regional su satisfacción al valorar los resultados de la entrevista con el Ministro Borrell? Porque parece, a la vista de lo que hemos tenido ocasión de conocer por los medios de comunicación, que no era para echar las campanas al vuelo.

La tercera: ¿Qué posibilidades tiene el taller de Aguilas de dedicarse a reparar otro tipo de vagones distintos a los que se dedica actualmente? teniendo en cuenta la alta preparación del personal, su cualificación y que tiene un reconocimiento a nivel de RENFE de la calidad de las reparaciones que se efectúan allí.

La cuarta: Si se ha contactado ya con la Junta de Andalucía, tal como proponía el Ministro Borrell, con vistas a la apertura de la línea Guadix-Almendricos-Lorca.

La quinta: Qué provisiones tiene el Gobierno en orden a la potenciación de las líneas de cercanías; me refiero a Cartagena, Alicante, y a la que se ha dado en llamar "universitaria" que rodeando a Murcia traería a los estudiantes y a la gente de los barrios y extramuros de la capital al Campus universitario.

La sexta, decimos: "En la entrevista con el Ministro de Obras Públicas y Transportes se le planteó la disconformidad del Gobierno regional con las inversiones en la línea Murcia-Alicante si previamente no se abordaba con carácter prioritario la mejora de la línea Cartagena-Chinchilla"; el señor Consejero se ha puesto la venda antes de recibir la pedrada y ya nos ha contestado diciendo que parece que ahora se determina como prioritaria la línea con Alicante. Sin embar-

go, hay declaraciones del Gobierno regional en las cuales se decía con muy buen criterio, dicho sea de paso que no se consideraba prioritaria por el miedo que tenemos toda la ciudadanía a que si se potenciaba la línea con Alicante, finalmente fuera en detrimento de la línea con Albacete y Madrid, y, por lo tanto, en su paulatino abandono.

La pregunta séptima: ¿Se siente satisfecho el Gobierno regional con las soluciones aportadas por el Ministro Borrell o piensa acudir a instancias más elevadas como manifestaba el presidente Collado semanas antes de la entrevista?. Recuerdo a su señoría que hablaba incluso de medios de presión. Es la pregunta octava: ¿Qué medidas de presión tiene previsto utilizar el Gobierno regional si no dan resultado las negociaciones con RENFE y la Administración central?

La novena pregunta es si el presidente Collado consideraba la plataforma de defensa del ferrocarril, días antes de cuando estaba previsto recibirla como un apoyo en su política negociadora con el Ministerio, ¿cómo es posible que se negara a recibir a sus representantes incluso después de haberles convocado a la entrevista?

La décima: ¿Qué valoración le da el Consejero y el Gobierno regional en su conjunto al manifiesto y reivindicaciones planteadas por la plataforma de apoyo y defensa del ferrocarril constituida en Murcia en septiembre donde han participado y participan partidos políticos, organizaciones empresariales y sindicatos?

La undécima es la siguiente pregunta: Dentro del reparto de la "calderilla" -que es como se conoce en el argot parlamentario unas cantidades que quedan siempre a disposición a última hora de las presiones o de las necesidades que surjan a las distintas regiones- dentro de ese reparto de la calderilla, que está fijado en 10.000 millones de pesetas en los presupuestos generales del Estado, está previsto el conceder o el aprobar una enmienda del Grupo Socialista, se aportaría 300 millones de pesetas a las obras de mejora de la línea Cartagena-Chinchilla y le preguntamos al consejero, en qué medida esas obras permitirán avanzar en la consecución de una velocidad media de 160 kilómetros/hora y en qué plazo de tiempo a ese ritmo inversor. Aquí también el señor Consejero se ponía la venda antes de recibir la pedrada y nos decía que esto era solamente algo simbólico. Pero lo simbólico es lo que decían técnicos de RENFE hace unos cuantos

días, o lo poco simbólico, que solamente para las obras normales de mantenimiento que hay que hacer en la línea, las trincheras y los terraplenes que hay que ir reparando se necesitan anualmente 600 millones de pesetas. Está sin invertir RENFE ni un duro hace un montón de años. Esos 300 millones no son nada simbólico para esa mejora de la red, sino que harían falta, ya de entrada, muchos millones más para reparar lo que ahora mismo no está en condiciones y hace, por ejemplo, que en algunos tramos la velocidad sea inferior a 60 kilómetros/hora.

La pregunta número doce: ¿Cómo valora el resultado de su entrevista con la presidenta de RENFE?

Y la trece, también relacionada con la misma entrevista que tuvo el señor Calvo con la presidenta de RENFE, es la relativa a que en aquella ocasión en una entrevista que le hacía un periodista que durante mucho tiempo ha estado acreditado en la Asamblea Regional, contestaba el consejero que no estaba de acuerdo con aquellos dos trenes que le había ofrecido la presidenta de RENFE porque le parecía, creo recordar, que no era muy seria. Sin embargo, el presidente Collado ha vuelto de Madrid muy alegre, muy a gusto con sus dos trenes bajo el brazo y la impresión que tengo es que el señor Consejero que también en este tema se ha puesto la venda antes de recibir la pedrada, la impresión que tengo es que el Consejero en su fuero interno se habrá sentido desautorizado, pero, en cualquier caso, ¿le parece que ésa puede ser la solución para paliar las graves deficiencias que tiene la estructura ferroviaria la Región de Murcia? porque, además, -y es la pregunta catorce, relacionada con las anteriores- ¿qué pasaría si después de comprados esos dos trenes -y yo estoy seguro que terminaremos por avanzar a la compra de ellos en alguno de los Reyes venideros- si al final no se llegara a un acuerdo con RENFE para la utilización de la red ferroviaria compaginando frecuencias y horarios?

Y una pregunta que también hace relación a los dos trenes famosos, porque nos parece poco serio; nos explicaban hace poco cuáles eran las características de esos dos trenes, eran prácticamente el modelo Intercity, capaz de alcanzar los 200 kilómetros/hora, pero no parece que no ya los 200 Kilómetros/hora, que es una velocidad máxima, ni siquiera los 160 kilómetros/hora que el Plan de Transportes Ferroviarios señalaba para Murcia en el 93, se podrían alcanzar únicamente con la compra de los trenes, si previamente no se hacen todas las obras de modificación, de mejora en la red.

No basta con tener buenos trenes si las vías son pésimas, son tercermundistas.

La pregunta número dieciséis es la siguiente: De conformidad con las previsiones del Plan de Transporte Ferroviario, el P.T.F., están pendientes de ejecutar en la Región de Murcia obras por importe de 1.700 millones de pesetas. La pregunta es, ¿se mantiene esa consignación presupuestaria con la Administración central? En caso afirmativo ¿cuándo se van a acometer las obras? La pregunta decimoséptima, a la que le pido al señor Consejero que, por las organizaciones empresariales, en donde se ha formulado una reivindicación de modernización de las infraestructuras del ferrocarril en la Región y también de la modernización de sus servicios.

Y, por último, la pregunta dieciocho, si sigue usted manteniendo sus declaraciones que RENFE sigue en nuestra Región una política de derribo.

Muchas gracias, señoras y señores Diputados.

Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Muchas gracias, señor Martínez.

El portavoz del Grupo Parlamentario Popular, tiene el uso de la palabra.

SR. CALERO RODRIGUEZ:

Muchas gracias, señora Presidenta.

Señoras y señores Diputados:

La verdad es que en la petición de esta sesión informativa solicitada por el Grupo Parlamentario Popular y en la que pedíamos la presencia del señor presidente de la Comunidad Autónoma que asistió a esa reunión junto con el señor Consejero, no estaba realizada esta formulación del Grupo Popular, no estaba efectuada para satisfacer la curiosidad de los diputados y diputadas del Grupo Popular, ni muchísimo menos. Nosotros lo que pretendíamos es que a través de esa información pudiésemos satisfacer la curiosidad, la inquietud, la expectación que existe en la Región de Murcia, sobre cuál va a ser el futuro de los ferrocarriles en nuestra Región. Téngase en cuenta

de que este no es un debate estrictamente político. No se trata de que los diputados y diputadas estemos muy interesados en saber cuál es nuestro futuro en lo que respecta a los ferrocarriles, sino que es toda la sociedad la interesada en esta cuestión, y hay una plataforma -que todavía no había sido citada aquí, y la cito yo-, una plataforma constituida por los partidos políticos, excepto el Partido Socialista, constituida por todos los sindicatos importantes de la Región, por las señoras y señores Consejeros que, por las organizaciones empresariales, en donde se ha formulado una reivindicación de modernización de las infraestructuras del ferrocarril en la Región y también de la modernización de sus servicios.

Por lo tanto, señor Consejero, llenos de comprensión como estamos hacia su persona y hacia su función, tenemos que aclararle que esta comparecencia de su señoría esta tarde aquí, no venía a satisfacer nuestra curiosidad, nuestro deseo de volver a hurgar sobre este asunto, sino que pretendíamos que la sociedad de esta Región pudiese encontrar un cierto atisbo de esperanza de que las cuestiones del ferrocarril se van a solucionar en el futuro.

Bueno, en el sueldo que su señoría cobra, iba lo que ha hecho esta tarde que era desdramatizar el asunto y lo ha hecho bien. Como buen consejero del Gobierno pues ha intentado desdramatizar la situación de nuestros ferrocarriles, y ha dicho, bueno, que la cosa no está tan mal, que después de varias entrevistas con Mercé Sala y con el señor Ministro Borrell, pues parece que las cosas se pueden llegar a solucionar. Lo que pasa es que ese esfuerzo que ha hecho su señoría en darle naturalidad a su comparecencia e, incluso, en desdramatizar el planteamiento global de la situación ferroviaria de esta Región, pues ha sido un esfuerzo que entre líneas hemos podido adivinar que su señoría no estaba de acuerdo con lo que estaba diciendo. Y yo creo que eso permite afirmar que todos los grupos políticos de esta Cámara estamos de acuerdo en el diagnóstico, estamos de acuerdo en el análisis de la situación de nuestra Región, porque sería negar la evidencia, y, desde luego, no es razonable, ni inteligente, ni sensato, ni siquiera político, negar la evidencia y es que los ferrocarriles en nuestra Región son un desastre, son un completo desastre y que estamos olvidados por RENFE, que ha dejado de invertir 2.000 millones de pesetas, que las únicas inversiones que se han hecho en los últimos decenios es la estación de Nonduermas y el desdoblamiento de la vía entre

Alcantarilla y Alquerías, y punto; que cada vez los servicios son peores y que existe una creencia por parte del Ministerio y de RENFE de convertirnos en un apéndice de Alicante a efectos de nuestras comunicaciones. Intentar negar la evidencia en una región en la que ya en el año 69, porque ésta es una vieja política institucional de RENFE, ya en el año 69 se cerraba un ferrocarril. En este caso, era un ferrocarril de vía estrecha, el ferrocarril Torre Pacheco-La Ribera; después, en el 71 se cerró el ferrocarril que conducía desde Murcia, Santiago y Zairaiche, conducía hasta Caravaca de la Cruz. En el año 85, ya con gobierno socialista, se cerraba la línea con Andalucía y hemos visto, además, como poco a poco nuestra infraestructura se iba deteriorando, no se invertían las cantidades para el mantenimiento sólo de la infraestructura, nuestras estaciones son tercermundistas en las que se podrían rodar películas de la revolución mejicana de Pancho Villa porque presentan todo el aspecto de estaciones de principio de siglo en países atrasados, y, claro, todo esto, pues su señoría como consejero, a pesar de que ha hecho un enorme esfuerzo por desdramatizar -y eso entra en el sueldo, que su señoría haga ese esfuerzo- a pesar de ese esfuerzo no ha podido porque en ese diagnóstico todos estamos de acuerdo. Existe una situación grave y tercermundista de esta Región en materia de ferrocarriles. Y el Gobierno de esta Región, en lo que respecta a los ferrocarriles, ha tenido secuencialmente un conjunto de errores que esperemos que esta tarde empiecen a enmendar, esperemos.

Mire, primer error: en abril de este año, 1991, se produce la primera luz roja de alarma en materia de ferrocarriles a pesar de que ya veníamos arrastrando este asunto desde hacía tiempo; pero en abril de 1991 se anuncia en los medios de comunicación que se va a suprimir el Talgo directo Cartagena-Murcia-Madrid para desviarnos por Alicante. Y en ese momento estamos en plena campaña electoral y el señor presidente de la Comunidad Autónoma, -hoy ausente por razones, seguramente justificadas, que yo ignoro como candidato a presidente, del Partido Socialista, dice que a él nadie le ha informado de que eso va a ocurrir y realizan las gestiones rápidas "hombre, en elecciones no me fastidiéis el asunto", y se vuelve a callar el asunto en el mes de abril. En el mes de agosto de 1991, es decir, la actitud del Gobierno en el mes de abril fue no ver la herida, hacer el avestruz, esconder la cabeza debajo del ala y decir que todo es normal.

En agosto de 1991, el señor Alcalde de Murcia, alcalde socialista con los votos de Izquierda Unida, el señor Méndez vuelve a denunciar la situación del ferrocarril y dice que efectivamente se van a llevar el Talgo. A partir de ese momento, qué es lo que ocurre. El Gobierno regional está de vacaciones, no sabe, no contesta sobre ese asunto, y es el Parlamento regional y las propias fuerzas políticas las que empiezan a movilizarse y pedimos una comparecencia del señor Collado, que como es habitual no viene y manda al señor Consejero, al cual le tenemos un gran afecto y simpatía, pero pedíamos que compareciera el señor presidente, y viene a una comparecencia. Se constituye una plataforma de fuerzas políticas, sociales y económicas de esta Región y empezamos todos a utilizar como grupo de presión, en expresión democrática, la plataforma del ferrocarril y conseguimos que el Gobierno regional viaje a Madrid, -no en ferrocarril, en coche- para presionar al Gobierno central, Ministerio de Obras Públicas y Transportes y RENFE a efectos de que solucione esta situación.

Bien. En abril, escondieron la cabeza debajo del ala. Después, en ese debate del mes de septiembre del 91, adoptaron una actitud que en aras a la solidaridad del Partido Socialista, todos son socialistas, Mercé Sala, el señor Borrell, el señor presidente de la Comunidad Autónoma, el señor Consejero, todos son solidarios pero es que resulta que esa solidaridad socialista nos cuesta la desgracia de los ferrocarriles en esta Región, pero en fin, en aras de esa solidaridad que yo llamé complicidad, ustedes estuvieron encubriendo a los verdugos del ferrocarril en esta Región que es RENFE y el Ministro de Obras Públicas y Transportes. Más tarde, ante la presión de las fuerzas sociales, parece que ustedes han intentado negar la virtualidad a la plataforma y han intentado decir que la plataforma para la defensa del ferrocarril que algunos medios de comunicación en términos simpáticos llaman "platajunta", que la ésta no tiene virtualidad, que es necesario ir a través de las instituciones, a través de las buenas relaciones que los distintos socialistas de RENFE, Ministerio de Obras Públicas y Comunidad Autónoma de Murcia tienen, para intentar salvar el ferrocarril y de esa forma desvirtuar la plataforma. Pues bien, yo creo que aquí se han equivocado. Nosotros, cuando desde la plataforma y desde este Parlamento les decíamos que el Grupo Socialista, que el gobierno socialista y que el Partido Socialista asumiera las reivindicaciones de la plataforma se lo decíamos

de buena fe, y se lo volvemos a decir porque creemos que aquí está el error. Y el error está en tratar de desdramatizar la cuestión. Pongámonos de acuerdo todos en que la situación del ferrocarril es mala y ante esta situación ya se han hecho algunas iniciativas, la enmienda de 300 millones va a servir de punto de apoyo para sucesivas inversiones pero la verdad es que las promesas que ha hecho Madrid, tanto Ministerio de Obras Públicas y Transportes como RENFE, no satisfacen ni muchísimo menos las dudas que tiene la Región y tampoco deshacen los temores de que hay líneas tan importantes como la que nos comunica con la Meseta que pudieran en el futuro, si no ser desmanteladas, si ser completamente abandonadas y que murieran de inanición. Y, en este sentido, nosotros políticamente le aconsejamos que en este momento aunque usted intente desdramatizar la situación no cabe a la ciudadanía de esta Región más que dos posturas, o nos resignamos con lo que va a hacer RENFE y Ministerio de Obras Públicas, que por ahora es bien poco, o por el contrario, trazamos una estrategia todos juntos para presionar políticamente y conseguir más de lo que hasta ahora se ha conseguido.

Hombre, Madrid, la capital de España, no se preocupa de Murcia, pero es porque Murcia no es un problema para Madrid hasta ahora, y lo que tenemos que hacer para solucionar nuestros problemas es que Murcia empiece a ser un problema para Madrid, con todo respeto, con toda solidaridad, pero adoptando las correspondientes medidas de presión. Y para que la sociedad de esta Región reivindique sus ferrocarriles, su participación en el Fondo de Compensación Interterritorial y otras cuestiones en la cual Murcia está bastante marginada, para que la sociedad reivindique les necesitamos a ustedes, necesitamos al Gobierno, al Grupo Socialista y al Partido Socialista. Queremos que ustedes asuman la responsabilidad que tienen con respecto a la sociedad y si estamos de acuerdo en el diagnóstico del ferrocarril tracemos entre todos una estrategia para que no haya socialistas, populares e Izquierda Unida divididos, sino murcianos que ante Madrid plantean unos problemas con justicia y en ejercicio del principio de solidaridad. Ustedes no son las instituciones de esta Región, pero sin duda, sin su voluntad política las instituciones no funcionan porque ustedes tienen la mayoría aquí y en los ayuntamientos importantes. Y, o las instituciones se ponen al frente de este clamor popular o el clamor popular desbordará a las instituciones. Su obligación en este

momento es no echar cortinas de humo, no intentar desdramatizar, reconocer que lo que hay es bien poco, que las visitas al Ministro de Obras Públicas y Transportes y las visitas a Mercé Sala, la presidenta de RENFE, no han dado los frutos apetecidos, que la enmienda de los 300 millones que se va a aprobar en el Senado, supongo, -se habrá aprobado ya en el Congreso- es una enmienda que pudiera servir de palanca, si el crédito fuera ampliable o no fuera ampliable pero que realmente es muy poco cuando estamos hablando de unas inversiones de infraestructuras que son muy necesarias. Por lo tanto, piensen ustedes lo siguiente: no está fallando el sistema y el concierto de las autonomías en este asunto, en materia de RENFE; hay unos principios, como el de solidaridad, que tiene que intentar funcionar y que la solidaridad hay que hacerla funcionar desde la Región, porque si la solidaridad no es recíproca se convierte en tontería y esta Región se abandona y se convierte en lo que un periodista ha llamado "la tonta del bote". La solidaridad tiene que ser recíproca; nosotros con el resto de España, y España, también, con respecto a Murcia. Lo que está fallando, quizá, si no es el sistema de autonomías es el disciplinado centralismo al que está sometido su partido hegemónico, el partido hegemónico del Partido Socialista, que es el Partido Socialista. Cuando se tiene razón, hay que defenderla y, mire usted, señor Consejero, en este asunto tenemos razón. Tenemos razón la oposición, tenemos razón las fuerzas sociales y tiene razón el Grupo Socialista y su Gobierno si plantean las cosas con sinceridad; la situación de los ferrocarriles es desastrosa y no podemos decir, como su señoría ha dicho aquí, que seguimos entendiendo que el eje prioritario es el eje del Mediterráneo y que, por lo tanto, la línea Murcia-Alicante es la prioritaria por varias razones. Primero, porque eso ya está conseguido, el Gobierno de la Nación, el Ministerio de Obras Públicas y RENFE ya piensan hacer inversiones en esa línea y aquí hay que ser astutos y su señoría en este sentido no lo es; se pliega a la estrategia del propio Gobierno de la Nación española y, en ese sentido, esa línea es prioritaria, si tiene continuidad, pero para los murcianos es muy importante la línea que nos comunica con el centro de España, con Madrid, con la Meseta. Por lo tanto, coloquen en primer lugar, en su prioridad, la línea que nos comunica con Madrid. Y, en este sentido, yo le voy a formular las siguientes preguntas, que las tiene por escrito, pero yo se las voy a ampliar en su conte-

nido.

Primero: El Consejo de Gobierno de esta Región ¿es partidario de que la mejora de la línea Cartagena-Madrid lleve consigo un nuevo trazado entre Cieza y Hellín? Hombre, 300 millones de pesetas no dan para nada; no dan ni para el mantenimiento de la línea durante el año 1992. Y usted sabe que para conseguir la velocidad adecuada, -los 160 kilómetros que estaban fijados en el Plan de Transporte Ferroviario, y que ya no se van a tener en el plazo que se había asignado en dicho Plan- para conseguir que los trenes circulen hacia Madrid a una velocidad europea es necesario darle un nuevo trazado al ferrocarril entre Cieza y Hellín, porque actualmente esa línea pasa junto al embalse de Camarilla y ahí tiene una serie de problemas técnicos que implican la modificación del trazado aprovechando, seguramente, el corredor de la carretera nacional que es el que nos lleva a La Mancha. No lo sé, técnicamente tendrá una solución que no es ésta, y seguramente eso vale muchos millones, en torno a quince mil millones, pero es que el Gobierno regional lo que tiene que reivindicar es eso, no que pongan unas nuevas traviesas, unas cuantas piedrecitas y que pinten la estación de Calasparra, no. Es que hay que hacer un nuevo trazado Cieza-Hellín, así de claro. Y eso hay que decirlo así de claro al Gobierno de la Nación: un nuevo trazado; y esos 300 millones de pesetas empléense en el estudio y en el comienzo de las expropiaciones, si es necesario porque eso es lo que de verdad va a garantizar en el futuro que esa línea sea rentable porque después de acondicionar la línea Madrid-Cartagena o Cartagena-Murcia-Madrid - como usted quiera, en el sentido de ida o de vuelta-, después de acondicionar esa línea hay que pensar en desdoblarse y hay que pensar en electrificarla y ése es el siguiente paso y el Gobierno de esta Región debería tener esa prioridad en su cartera, en sus negociaciones con el Gobierno de la Nación y con RENFE, esa empresa pública.

En tercer lugar, hay algo que su señoría no ha dicho y es que, al parecer, por las informaciones de prensa, que son las informaciones de las cuales hemos podido disponer hasta ahora, tanto el Ministro, señor Borrell como la presidenta de RENFE, señora Sala, les dijeron a ustedes como autoridades autonómicas que para una posible apertura de la línea con Andalucía, eje del Mediterráneo, Alicante-Murcia, Murcia-Granada-Almería, eso requiere reabrir la línea Lorca-Almendricos-Baza-Guadix, bueno, pues para eso,

tenían ustedes que negociar con la junta de Andalucía, eso se lo dijeron y ha pasado ya un mes largo, desde que ustedes estuvieron en Madrid en estas conversaciones, ¿cuándo se han reunido ustedes con el señor Presidente de la Junta de Andalucía o con el señor Consejero? Porque hemos conseguido con la Plataforma de Murcia que se cree una plataforma en Almería y otra en Granada, es decir, la sociedad va por delante de ustedes y se han creado plataformas para defensa del ferrocarril con Levante, en Almería y en Granada, pero sin embargo ustedes todavía no se han reunido con la Junta de Andalucía para intentar negociar, siguiendo las directrices oficiales del Ministro. ¿Conviene o no conviene el que ustedes empiecen ya a reunirse? Nosotros creemos que ésta es la tercer prioridad. Es decir, reunirse ya con las autoridades andaluzas para intentar conseguir que se reabra la línea. Y, luego, nos gustaría que se hiciesen algunas concreciones más sobre los llamados trenes de cercanías. Los trenes de cercanías en esta Región tienen importancia, yo creo que van a tener importancia, incluso económica para RENFE si sabe organizar bien este servicio porque el tráfico que puede haber entre Cartagena y Murcia, las dos ciudades más importantes de la Región que es un típico tren de cercanías, cuarenta o cincuenta kilómetros, ese tráfico puede ser muy importante. Ahora mismo está atendido por un servicio de autobuses y el tráfico de mercancías por servicio de camiones y la gente lo que empieza a preguntarse es si el ferrocarril es mejor, si tiene futuro, si creemos en el futuro del ferrocarril por qué no empezar a potenciar ese tráfico de cercanías entre las dos grandes ciudades de esta Región. Y, luego, hay otra línea de cercanías que debería replantearse con seriedad y hay que ponerla en práctica, Murcia-Espinardo-Molina de Segura-Alguazas porque significa una concentración económica y del tráfico comercial importante en esa zona y también porque ahí está el Campus universitario y porque los universitarios, los jóvenes de esta Región, los jóvenes estudiantes de esta Región necesitan un transporte barato y necesitan un transporte rápido y eficaz y eso pues hasta ahora tienen que ir todos por carretera y por sus comunicaciones en autobús que no consideramos que son las más apropiadas.

Bueno, y hay otra quinta pregunta que responde a los verdaderos criterios que deben inspirarnos todos los planteamientos del ferrocarril y son criterios de rentabilidad social, no criterios de rentabilidad eco-

nómica, no criterios estrictamente capitalistas sino criterios de hombres de Estado y de personas que piensan en los intereses generales de esta Región; y es, ¿ha pensado el Consejo de Gobierno en la apertura de la línea Murcia-Caravaca de la Cruz? Mire, es que esta línea se cerró en el anterior régimen, en 1971, y es una línea no rentable pero es que resulta que en esta Región estamos siempre hablando del Noroeste como una zona deprimida y cuando se hacen los estudios de distribución de renta per cápita, vemos que el Noroeste va incrementando su diferencia de renta per cápita con diferencia respecto a las zonas de renta más elevada, como pueda ser la Vega Media del río Segura y como puede ser Campo de Cartagena y Mar Menor que tiene la renta más elevada. ¿Pero cómo no va a disminuir la renta si no le damos la prestación de los servicios adecuados y en materia de infraestructura, quizás, el desarrollo...

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Señor Calero, le ruego que concrete su pregunta que, como bien sabe, se ha excedido bastante en su tiempo.

SR. CALERO RODRIGUEZ:

Muchas gracias, señora Presidenta, por la delicadeza con que me llama la atención y voy a terminar enseguida atendiendo a su requerimiento.

Bien. Pues ese ferrocarril podría intentar mejorar la situación de la distribución de renta per cápita en nuestra Región. Y siguiendo en la línea de concreción que me pide la señora presidenta, le voy a hacer sólo las tres preguntas que quedan. Nosotros no hemos hecho diecisiete o diecinueve como Izquierda Unida, sino solamente ocho que entendemos que son prioridades que debe señalar el Gobierno. ¿Se ha pensado negociar con los ferrocarriles de vía estrecha la potenciación de la línea Cartagena-Los Nietos y su posible prolongación hasta Cabo de Palos? Tengo que decir que el Ayuntamiento de Cartagena ya ha resuelto todos los problemas urbanísticos que esto pudiera originar y que negociar con los ferrocarriles de vía estrecha esa línea sería rentable, sobre todo, en un momento que está atravesando esta Comarca de Cartagena que requiere especial mimo y especial atención por parte de las inversiones públicas.

Y, luego, cuestiones importantes que su señoría ya conoce muy bien y es la necesidad urgente de acometer la supresión de los pasos a nivel del Barrio de Peral en Cartagena y Alcantarilla. Ahí hay manifestaciones de todas las fuerzas políticas, estamos de acuerdo; si es que aquí no debe haber debate ideológico, si es que estamos todos de acuerdo en que hay que suprimir ese paso a nivel que ha originado víctimas, y el de Alcantarilla también. El Ayuntamiento de Alcantarilla se ha manifestado en este sentido. Por lo tanto, ahí hay que urgir y establecer plazos para que la gente vea de verdad la eficacia en la gestión que realizan los políticos de esta Región.

Y, por último, la última pregunta -y ya acabo, señora Presidenta- es el plan de viabilidad de los talleres de RENFE en Aguilas. Este plan depende de muchas presiones y no nos llamemos a engaño, estamos hablando de intereses, no estamos hablando de ideas y estamos hablando de intereses regionales y estamos hablando de que se están reparando los ferrocarriles en un taller de Oliveros, en Almería, y sin embargo, no se quieren llevar a reparar los vagones a Aguilas diciendo que está muy lejos de Madrid; ¡mucho más lejos está Almería! Se están llevando a reparar los vagones a Cataluña que está tan lejos de Madrid como Aguilas y la verdad es que el taller de Aguilas, no lo digo yo por murciano ni por chauvinismo ni aldeanismo, es que el taller de Aguilas está considerado como un taller de una gran categoría técnica y las reparaciones que se hacen en el taller de Aguilas tienen una gran categoría técnica y además están garantizadas; cuando se rompen los vagones que se reparan en otros sitios los traen a Aguilas para que no se rompan y los reparen mejor. Son gente capacitada técnicamente, con una gran tradición, y los talleres -si no los conocen vayan a verlos- tienen unas inversiones en inmovilizado muy interesante y que permiten adaptar, incluso, a nuevas reparaciones el taller. Por lo tanto, como aquí se trata de intereses regionales contrapuestos, lo que nosotros estamos pidiendo con esta pregunta es que otra, la séptima prioridad del Gobierno regional sería defender el taller de Aguilas en concurrencia con las presiones que se están haciendo por Castilla-La Mancha para Alcázar de San Juan, por Cataluña para el que tiene allí, por Andalucía para el de Almería, y entender que el de Aguilas tiene un gran futuro porque tiene un pasado y un presente espléndido.

Y acabo, señorías. Yo creo que cuando se tiene

razón hay que defenderla y podrán vencerse y perder todas estas negociaciones, pero no nos podrán vencer de que no tenemos razón. Y, desde luego, señor Consejero con la razón en la mano jamás tenemos que darnos por vencidos. Esto es una carrera de fondo, el asunto de RENFE y estamos dispuestos a apoyarles si ustedes se deciden abiertamente a emprender esa carrera de fondo. Lo que no estamos dispuestos es a poner parches o a echar incienso, o cortinas de humo, que traten de encubrir la dramática realidad de nuestros ferrocarriles en la Región.

Muchas gracias.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Calero.

El Grupo Parlamentario Socialista. Señor Alcaraz, tiene el uso de la palabra.

SR. ALCARAZ MENDOZA:

Gracias, señora Presidenta.

Señoras y señores Diputados:

Los pasados 25 y 26 de septiembre de este mismo año tuvimos ocasión de tener un extenso e intenso debate sobre las infraestructuras y sobre la política ferroviaria en nuestra Región. Entonces, los Grupos Parlamentarios tuvimos la ocasión de exponer aquí nuestras respectivas posiciones, tuvimos ocasión de exponer cuáles eran nuestros programas y cuáles eran nuestras iniciativas para resolver lo que todos coincidíamos en admitir como una mala situación en cuanto a los servicios y en cuanto a las infraestructuras ferroviarias en esta Región, discrepábamos muchas veces en los calificativos que cada uno empleábamos. Nosotros no partíamos de las situaciones desastrosas, de las situaciones de absoluto desmantelamiento que desde otros grupos se estaban entonces vertiendo y que considerábamos negativas para esta Región y, además, no adecuadas a lo que era la realidad y seguimos considerando no adecuadas a lo que era la realidad. Tuvimos entonces, también, la ocasión de poder debatir unas propuestas y posicionar a esta Cámara, a la Asamblea Regional, mandando al Gobierno en unos sentidos muy concretos. Con motivo de aquel debate general se aprobó por unanimidad una resolución de esta Cámara en la que se instaba al Gobierno de la Región para que se impulsasen los convenios y

se estableciesen las negociaciones con la Administración central y con RENFE para definir las actuaciones de consolidación, mejora y ampliación de los servicios ferroviarios en nuestra Región. Incidíamos también en la necesidad de defender en esas negociaciones, en esos convenios, el mantenimiento de los talleres de reparación de Aguilas y el mantenimiento, fundamentalmente, de los puestos de trabajo de estos talleres. Mandatábamos también al Gobierno para que junto con las administraciones afectadas (ayuntamientos, Administración central, empresa, Comunidad Autónoma) para que todos juntos se abordasen los problemas urbanísticos y de seguridad que la presencia de instalaciones ferroviarias en el centro de poblaciones estaban produciendo, haciendo mención expresa a los pasos a nivel, fundamentalmente los de Alcantarilla, los de Murcia en El Carmen, los de Barrio Peral de Cartagena. Decíamos, por último, que era necesario que se promoviesen las medidas precisas para que nuestra Región pudiese beneficiarse en el futuro con un planteamiento de futuro en cuanto a los ferrocarriles y en cuanto a nuestras comunicaciones ferroviarias de esta Región para que nuestra Región pudiese beneficiarse y no se quedase descolgada de los planes de modernización del ferrocarril que se están llevando a cabo en España y en toda Europa. Queríamos indicar ahí lo que era para el Grupo Socialista y también para el Gobierno regional, una prioridad en cuanto a por dónde deben tender nuestras comunicaciones en el futuro, nuestras principales comunicaciones ferroviarias en el futuro y que debía ser, efectivamente, a través del corredor del Mediterráneo, del eje mediterráneo que nos comunica no sólo como una vía de gran intensidad de transporte de mercancías y de pasajeros, sino que además nos comunica directamente con Europa.

Hoy, por lo tanto, consideramos que no es el momento de repetir aquel debate de hace dos meses, escasamente dos meses. Quienes hoy, de nuevo, vierten las mismas opiniones, quienes hoy, de nuevo, reiteran los mismos argumentos, quienes hoy, de nuevo, reiteran el análisis de una situación ya hecho y en el que prácticamente coincidíamos todos, sabemos que lo hacen exclusivamente de cara para la galería, de cara a la opinión pública y que no lo hacen en absoluto convencidos de que hoy sea el momento de reiterar un debate ya hecho en esta Cámara. Porque hoy de lo que se trata, señoras y señores Diputados, es fundamentalmente de evaluar qué ha pasado desde ese

momento, en estos dos meses que han transcurrido desde que esta Cámara lo debatía y desde que esta Cámara se posicionaba en cuanto a la política ferroviaria que debía llevar nuestro Gobierno, el Gobierno de nuestra Región. ¿Y qué ha pasado en estos dos meses? Pues realmente, en lo que hace mención a la política ferroviaria ha habido dos meses de gran intensidad sindical, política e institucional, dos meses de gran intensidad en los que una vez más ha sido el Partido Socialista, los socialistas a través de sus representantes en las Cortes Generales y a través de su Gobierno, el Gobierno regional socialista, quienes han tenido la iniciativa, quiénes han ostentado la iniciativa para intentar resolver, poner en marcha las medidas necesarias para que esta Región empiece a mejorar y en esta Región se despejen las incógnitas que nos estaban afectando en cuanto a una cierta incertidumbre que se sentía por todos y que se había transmitido a toda la ciudadanía en cuanto al futuro de las instalaciones, de los servicios, de las infraestructuras que RENFE tenía en nuestra Región.

Y la evaluación que hacemos desde el Grupo Parlamentario Socialista de los resultados de esta actividad política que, repito, ha sido principalmente desarrollada por los socialistas en su doble vertiente, como partido y como institución, es para el Grupo Parlamentario Socialista unos resultados que nos mueven al optimismo en tanto en cuanto se ha podido percibir tanto por la Dirección de RENFE como por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes una nueva disposición para acometer la solución de los problemas que nos afectan en la Región, y, en ese sentido, consideramos que aunque pueda considerarse que cuantitativamente no son importantes las consignaciones presupuestarias que para 1992 va a reflejar los presupuestos generales del Estado, aunque cuantitativamente puedan considerarse como no importantes pero igual de importantes serían, seguramente, 500 millones ó 1.000 millones, ó 1.500 millones, igualmente serían importantes cuantitativamente. No serían cuantitativamente importantes porque las inversiones todos sabemos que tienen que ir muchísimo más allá, cuantitativamente importantes no son o pueden considerarse que no sean y aquí han sido tildadas con una palabra de "calderilla", pero si cuantitativamente podemos considerar como no importante, pensamos que cualitativamente marcan un punto de inflexión importante en cuanto a lo que es la política del Ministerio de Obras Públicas y Transportes con respecto al

desarrollo y el mantenimiento de las infraestructuras en nuestra Región. ¿Y por qué es eso? Porque una vez que se acepta esa consignación presupuestaria en los presupuestos generales del Estado, principalmente dirigida al acondicionamiento y reparación de la línea Cartagena-Murcia-Chinchilla, porque todos coincidimos ya que es un logro o que está conseguido, -se ha dicho en esta tribuna- que ya está conseguido el mejoramiento y el futuro desdoblamiento y electrificación de la línea Murcia-Alicante, con lo que si en este momento se acepta una consignación presupuestaria que puede ir más allá a lo largo del ejercicio presupuestario, de su consignación inicial como muy bien conocen todas sus señorías que puede ir mucho más allá, pero aunque no fuese más allá se ha aceptado esa consignación presupuestaria y, por lo tanto, se ha aceptado una línea de actuación que se irá consolidando año tras año a través de los ejercicios presupuestarios y que significan, implican, que el Gobierno de la Nación, que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes está dispuesto a mantener, a consolidar y a mejorar la línea Cartagena-Murcia-Chinchilla con lo que, de alguna forma, pues se despeja el horizonte, se despeja el futuro de esa vía que había sido, o estaba siendo cuestionada, incluso por informaciones de las propias instituciones o de las propias empresas implicadas. Eso en cuanto a lo que respecta a las infraestructuras.

Observamos también una evolución positiva por parte de la empresa, por parte de RENFE; y vemos que sólo en estos dos meses ha cambiado también la dinámica de actuación de RENFE. Ha cambiado también las actuaciones que RENFE como empresa venía realizando en esta Región y vemos ya cómo lo que era un convenio de acondicionamiento de tramos metálicos de la Comunidad Autónoma con la empresa para el acondicionamiento de los tramos metálicos en la línea Lorca-Aguilas, pues ha sido adjudicado ya, cuando ese convenio era bastante anterior y había sido abandonado por la dirección de RENFE durante mucho tiempo y ha sido adjudicado por la cantidad que también ha dicho aquí el señor Consejero y que tiene un plazo de ejecución de doce meses. Ha sido -creemos que es un símbolo importante-, nombrado un gerente de RENFE en la Región de Murcia, también en este corto periodo de tiempo, lo que también nos lleva a pensar que está cambiando las intenciones de RENFE hacia esta Región. Se han puesto en marcha los cambios talonables en esa línea Murcia-Lorca, que

también estaban paralizados con obra prácticamente ejecutada y que estaban paralizados durante mucho tiempo. Y se ha iniciado una cosa muy importante porque era muy importante la política de esta Región en lo que era la ampliación en los servicios de cercanías dentro de nuestra Región y todos sabemos que se han iniciado ya -y RENFE lo ha hecho público- los estudios pertinentes para el establecimiento de cercanías entre Murcia-Molina, Murcia-Espinardo-Molina y Murcia-Cartagena y, además, en cuanto a los horarios en las cercanías Murcia-Alicante adecuando esos horarios a las situaciones de mayor demanda que se producen en esos servicios de cercanías. Creemos que han sido pasos importantes y pasos en positivo los que se han dado. Quizá, no como decía antes, desde el punto de vista cuantitativo; quizá, desde el punto de vista cuantitativo no sea muy importante, pero tampoco en un periodo de tiempo de sesenta días podía esperarse que se diesen grandes pasos cuantitativamente en lo que era la mejora de las infraestructuras y en lo que era la ampliación de los servicios ferroviarios en la Región. Consideramos que es importante que se hayan dado pasos en positivo en cuanto al desbloqueo que existía en las negociaciones Comunidad Autónoma-RENFE y en cuanto al desbloqueo de una política de no inversión que en el Ministerio de Obras Públicas venía practicándose en los últimos años en esta Región. Creemos, por lo tanto, que se ha producido una evolución en positivo en estos escasos dos meses. Por eso, consideramos que debe continuarse en la línea de actuación que ha iniciado el Gobierno de la Región y que debe continuarse en esa línea, yo creo que con el respaldo de todos y que aquí se hacen ofrecimientos a ese respaldo por parte de los Grupos de la oposición y creemos que ésa es una buena disposición y que es una buena política el que los grupos de la oposición también ofrezcan su respaldo al Gobierno de la Región para que continúe en esa política que ha iniciado y en esas gestiones que ha iniciado en cuanto a desbloquear las situaciones de inversión con el Ministerio de Obras Públicas y también en cuanto a la negociación de ese nuevo convenio con RENFE que en este momento está en discusión y de cuyos resultados esperamos que pueda contemplarse la solución a los problemas que los servicios ferroviarios tienen en la Región en este momento para los próximos años. Convenio en el que necesariamente los socialistas queremos que se incluya y pensamos que el Gobierno de la Región debe hacer todo el esfuerzo necesario

para que se incluya en ese convenio, como hacíamos constar en la moción, que aquí fue aprobada por unanimidad, el compromiso del mantenimiento del taller de reparación de Aguilas y que en ese convenio se establezca ese mantenimiento fundamentalmente basado en lo que es el mantenimiento de los puestos de trabajo que en este taller de Aguilas existe y nos atreveríamos a sugerir el que se constituyese una comisión mixta específica entre el Gobierno de la Región y RENFE para estudiar esos talleres, viabilidad que para los socialistas ha pasado, pasa y seguirá pasando por el mantenimiento de los puestos de trabajo de esos talleres.

Nosotros no vamos, señora Presidenta, señoras y señores Diputados, a hacer preguntas al Consejo de Gobierno, entre otras cosas porque dada la gran batería de preguntas ya planteadas por los grupos de la oposición, pues creemos que está todo absolutamente preguntado para que el Consejo de Gobierno pueda aclarar las dudas que los diputados, que la Cámara pueda tener en este momento. Sólo queremos transmitir un mensaje de dramatismo hacia la opinión pública; queremos transmitir un mensaje de optimismo, un mensaje de serenidad a la opinión pública confiada en que sus representantes institucionales, como debe ser, sus representantes legales, están trabajando en el buen camino, están trabajando en el sentido de que se solucionen los problemas que en la política ferroviaria, en los servicios y en la infraestructura, esta Región tiene planteados.

Nada más, señora Presidenta.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias.

Señor Consejero, le corresponde el uso de la palabra.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Gracias, señora Presidenta.

Señoras y señores Diputados:

Se me plantea un grave problema a la hora de contestar que no sé exactamente cómo enfocar, si ir contestando pregunta por pregunta a tan numerosa batería o hacer alguna consideración genérica sobre el espíri-

tu que subyace en este conjunto de preguntas. Voy a intentar un camino mixto que, como siempre, puede que no me lleve a ninguna parte. Esto es lo que suele ocurrir con los caminos mixtos pero intentaré dejar todo lo más claro posible.

Vamos a ver. Cuando una persona como yo ha dejado escrito -como ocurre en el caso de muchas de sus señorías-, en libros, en artículos, en donde sea, una serie de opiniones no se va a desdecir de ellas, ni en público ni en privado, si yo he dicho que había una política de derribos es porque la había, y si he dicho otra serie de opiniones muy duras sobre determinadas actuaciones de determinada empresa llamada RENFE en esta Región, es porque las había. Así de claro. Y no es que las hubiera desde el 15 de marzo de 1983 u 89, ó 42, es que es una política prácticamente que viene así desde la época de la dictadura, no la del General Franco, sino la del General Primo de Rivera que fue el primero que paró la construcción de ferrocarriles en esta Región, y esto es así. Y RENFE es una empresa que ha tenido muchos problemas de gestión y que ha funcionado muy mal y que nos ha producido muchos perjuicios a los murcianos y a los españoles. Esto se ve bien claro y yo no lo puedo decir de otra manera porque ya digo que lo tengo escrito y lo tengo dicho antes de ser Consejero, ahora que lo soy y en futuro cuando deje de serlo, porque es mi opinión. A partir de ahí es por lo que yo desdramatizo y no es que yo pretendo deliberadamente desdramatizar, señorías, yo no vengo aquí a desdramatizar nada. Lo que es dramático lo es y lo que no lo es, no lo es, y es una condición de la cosa. Yo aquí, lo que estoy tratando de llevar, y eso quizá sea el contexto de la personalidad de cada uno, es las discusiones a unos límites de razonamiento, de paciencia (lo he dicho también), y ya que de cuando en cuando me recuerdan lo que digo en la prensa, pues yo también lo recuerdo; tengo una paciencia infinita, y de colocar en cada momento, cada cosa en su justo valor y en su justa medida y, entonces, en su justo valor y en su justa medida, yo puedo aquí mesarme los cabellos y, a lo mejor, esto hay a quien le gusta; pues a mí, no me gusta, y, por lo tanto, siento defraudar a quien sea pero no lo voy a hacer. Entre otras cosas, porque hasta me sabría mal porque para saber hacerlo, quizá, no haya que sentirlo tanto.

Entonces, no desdramatizo; estoy tratando de colocar las cosas en sus justos términos y cuando trato de colocar las cosas en sus justos términos pues digo, por

ejemplo, que el cuento del Talgo me está sonando al cuento del lobo. ¿Cuántas veces nos ha venido el lobo? A mí lo que me preocupa es que no venga el lobo, no que cada dos por tres me salga quien sea -unas veces con razón, otras, sin razón; otra veces, porque es un efecto de excesivos calores veraniegos-diciendo que hoy se llevan el Talgo, ¡Vaya por Dios! ¡A correr detrás del Talgo! No señor, estamos trabajando no sólo en que no se lleven el Talgo o que pase o no pase por Alicante; estamos trabajando en que se mejoren en su conjunto los servicios generales de RENFE en la Región de Murcia. Y en este trabajo, que es un trabajo a contrapelo, señorías, porque en muchos casos roza con una política no excesivamente acertada por parte de RENFE, está trabajando el Gobierno socialista pero no este Consejero, hace ya muchos años porque es que el Gobierno socialista en esta Región, a contrapelo, ha mantenido la línea de Aguilas, a contrapelo, porque en un momento se decidió cerrarla y fue el Gobierno de aquí el que se negó a que se cerrara y la mantuvo. Y es este Gobierno el que a contrapelo ha conseguido que de ciento y pico millones de déficit cuando se iba a cerrar, esté en unas cantidades mínimas que va a ser asumible y es este Gobierno el que estando cerrada la línea de Aguilas, teóricamente, ha conseguido un acuerdo con RENFE para invertir dinero en esa línea y acabamos de hablar de ello ahora mismo, en el arreglo de los tramos metálicos. Señorías, yo reconozco que estamos trabajando a contrapelo y ustedes me tienen que reconocer a mí que estamos trabajando. Y esto, quizá, pues será desdramatizar; yo lo siento, pero entiendo que lo que hago es poner las cosas en sus justos términos y, naturalmente, que yo no encubro a ningunos verdugos, ¡por Dios!. Primero, que nunca me atrevería a llamar a doña Mercé Sala o cualquier otro directivo de la empresa RENFE con ese calificativo tan duro, y, segundo, que no los encubro. Hay cosas que han hecho bien, hay cosas que han hecho mal. Las que han hecho bien me cuesta trabajo encontrarlas pero, a lo mejor, empiezan a partir de ahora a variar y ha dicho hace pocos momentos el portavoz del Grupo Socialista una serie de cuestiones que quizá sus señorías piensen que son anecdóticas, que son puntuales, que no sé qué, pero aquí eso tiene una importancia enorme y no es tan anecdótico, que si nombran o no nombran al gerente; esto ha ocupado ríos de tinta, océanos tipográficos. Bueno, ya está nombrado el gerente de RENFE, ¿hemos solucionado los problemas de Mur-

cia porque hay un señor sentado en la estación de El Carmen, que se llama el gerente de RENFE? En absoluto. Vamos a ser serios y vamos a pensar y en eso estoy de acuerdo con algo que se ha dicho con anterioridad que lo que estamos es en una carrera de fondo. Y yo, en esa carrera de fondo, lo que pongo es mi paciencia infinita. Otros, que pongan su dramatismo o lo que quieran pero que no me lo pidan a mí. Colocaré las cosas como creo que debo colocarlas. ¿Qué sucede entonces? Pues que sigo estimando que lo que se ha hecho desde que a lo largo de este año porque no vamos ya a ceñirnos a un fecha, a un día concreto. A lo largo de este año, la serie de denuncias que han partido de muy diversos sectores sociales tanto de partidos políticos como de organizaciones empresariales, sindicales, etcétera, pues hemos estado trabajando, tratando por todos los medios de enderezar una situación que efectivamente veíamos que se corría el peligro de que fuera a peor. Y aquí entra otra consideración que yo he hecho y que parece que se me toma como un auto de desdecirme; yo les rogaría a sus señorías que se leyeran mi plúmbea intervención en la anterior sesión sobre la RENFE y sobre el tema del ferrocarril donde hablé y repetí el tema de las comunicaciones con el eje del Mediterráneo porque puede ser y acepto el consejo del representante del Partido Popular, que sea muy inteligente, hábil e, incluso, astuto, el que yo diga que no quiero lo que quiero, que quiero lo que no quiero, al final esto me recuerda la famosa historia y que no repito por respeto a la Cámara. Señorías, hay unos objetivos que son muy claros y que ahora mismo se están compartiendo por muchas comunidades autónomas, por todas las que forman el arco mediterráneo, y, en parte, también por el Gobierno central. Y eso va por una potenciación del único eje que ahora mismo que está mostrando capacidades de gran dinamismo autonómico al máximo y, desde luego, sería para mí un error histórico si mis esfuerzos o los esfuerzos de esta Cámara o los de la Plataforma consiguieran devolvernos al modelo centralista borbónico y nos dejaran sin comunicación con Europa. Esto, desde luego, yo no lo asumo.

Bien. Como supongo que no tengo mucho más tiempo -no sé del que dispongo-, voy a intentar contestar a las preguntas que son numerosísimas, y no sé si esto es absolutamente irregular, pero desde la primera pregunta, son dieciséis a las que tengo que contestar. Yo he intentado, señorías, tomar notas de lo

que usted decía pero debe ser que mi capacidad de tomar apuntes está muy perdida y ha llegado un momento en que yo no sé cuáles eran las dieciséis preguntas, no las tengo anotadas. Yo no sé si puede la Presidencia autorizarme a que vaya preguntándome el Diputado y yo le vaya contestando a cada una, porque no veo otra forma de contestarle a esta primera pregunta porque dice "¿Qué contestación dio el Ministro Borrell a cada una de las dieciséis propuestas del presidente Collado?", y su señoría, efectivamente, me ha leído las dieciséis y no he podido anotarlas todas. Si su señoría tiene una lista, usted me la pasa y yo las contesto.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Si la hace llegar a esta Presidencia, con mucho gusto se le hará llegar al Consejero.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL, OBRAS PUBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

"¿En qué basa el Gobierno regional su satisfacción al valorar los resultados de la entrevista con el Ministro Borrell?" Exactamente, en lo que he dicho. En que estimamos que estamos consiguiendo con mucho esfuerzo, sin duda porque es un hecho que ha trascendido socialmente, pero con mucho esfuerzo estamos consiguiendo que varíe la inercia histórica negativa, lo estamos consiguiendo y creo que eso ya es algo. Evidentemente, no es la solución de todos nuestros problemas pero lo que no se ha hecho en cincuenta años no se soluciona en cincuenta días. Esa es la satisfacción. Si hay un pulso, pensamos que estamos empezando a bajar el puño del de enfrente.

"¿Qué posibilidades tiene el taller de Aguilas de dedicarse a reparar otro tipo de vagones distintos a los que se dedica actualmente?"; señorías, no lo sé. No lo sé porque mi capacidad de conocimiento de los tipos de vagones que ahora mismo circulan en España y de la maquinaria y la tecnología que puedan tener en Aguilas, no lo sé. Puede que lo sepa dentro de unos días cuando los trabajadores de Aguilas me entreguen un estudio que ellos han elaborado, donde me van a decir, al parecer, aquello de que son capaces de hacer, pero yo ahora mismo no lo sé y como no lo sé no se lo puedo contestar a su señoría.

"¿Se ha contactado ya con la Junta de Andalucía?" Sí, hemos tenido una reunión en Madrid con representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, concretamente, del director del I.T.U.R., y donde se ha hablado de este tema, a nivel de director de transporte. Y este Consejero tenía la intención de que cuando se fuera a Madrid a esta entrevista fallida que he dicho anteriormente -y fallida por razones normales de trabajo-, haberse entrevistado con el señor López Martos, Consejero de Política Territorial en la Junta de Andalucía. No pudo ser, tengo intención de hacerlo en Zaragoza el próximo día 11 de diciembre donde vamos a coincidir en unas ponencias sobre ordenación del territorio. Me consta por lo que me han dicho hasta ahora los miembros del Gobierno de la Comunidad andaluza que, quizá por efecto de la plataforma almeriense, malagueña, o lo que sea, no lo sé, o porque han reflexionado, me consta que ahora mismo tienen una postura bastante más positiva de lo que habíamos detectado con anterioridad, o si no más positiva -vamos a no ser demasiado optimistas- más receptiva; pero sí ha habido contactos, y varios.

Con respecto a las líneas de cercanías, Cartagena-Alicante y universitarias, la pregunta quinta; yo creo que la había respondido. Hay un compromiso por parte del Ministro Borrell, por parte del Presidente de la Comunidad Autónoma y por parte de RENFE de ver la viabilidad, estudiar la viabilidad de estas líneas de cercanías. De estas líneas de cercanías de que habla su señoría, que en un caso concreto, es sólo modificar horarios y adaptar, que es el caso de Alicante porque ya existe, pero que entre nosotros serían nuevas. Hubo, incluso, un avance de propuesta sobre el tema de Cartagena que no nos pareció excesivamente aceptable, de momento, porque consistía en aplicar a trenes de largo recorrido tarifas de cercanías para los que hicieran el viaje de cercanías. Es un avance, podría serlo, pero preferimos ir a una solución más completa, más amplia.

En la reunión con el Ministro de Obras Públicas y Transportes, se le planteó la disconformidad del Gobierno regional con las inversiones en la línea Murcia-Alicante... No, no. En absoluto. Yo no asumo la responsabilidad -y lo acabo de decir ahora mismo- en negarme a que se invierta en la línea Murcia-Alicante si no se invierte antes en la línea Madrid-Chinchilla. No asumo esa responsabilidad, señoría; y lo siento. Y si su señoría pide mi dimisión por eso, pues qué le vamos a hacer pero yo creo que son importantísimas

las dos cosas y no vendo la una por la otra. No las vendo. Y consolarme diciendo que ya han dicho ellos que la van a hacer, bueno, yo quiero que la hagan, tanto ésta como la otra. Entonces, no puedo poner al Ministerio, no debo, porque yo -y perdóneme su señoría- pienso que si planteara una cuestión de este tipo alguien dudaría de mi sensatez.

Bien. La pregunta número siete, yo no puedo contestársela porque las instancias más elevadas ya han sido visitadas; la única instancia más elevada que hay por encima del Ministro Borrell en este país, que es el Presidente del Gobierno, ha sido visitada por el señor Presidente de la Comunidad Autónoma y supongo que en su momento, pues se aclararán estas cuestiones y no es éste el objeto de esta comparecencia de esta tarde. O sea, que de esta pregunta no puedo darle mayor aclaración. Medidas de presión; mire su señoría, si las tenemos previstas yo no las digo en público. Lo que sí que pido es la colaboración de que si hubiera que llegar a eso, y no va a haber que llegar, la colaboración es de todos, pero desde luego, yo no lo diría jamás. ¿Para qué, para que se preparen?

Yo creo que sí, que el Presidente Collado considera la Plataforma de defensa del ferrocarril como un apoyo a su política, lo ha dicho. Y que el manifiesto elaborado por la Plataforma de apoyo pues en lo que coincide, que es en mucho, con los planteamientos que tiene el Gobierno regional estamos de acuerdo con él. Merece una valoración positiva porque como acaba de indicar el portavoz del Grupo Socialista tiene un grado de coincidencia con lo que nosotros estamos planteando y creo que esto también se puso de relieve, no sé si bien o mal en mi anterior comparecencia. Estamos trabajando sobre temas muy parecidos y a lo mejor en algunos casos lo que estamos es teniendo diferencias de estrategia pero no de objetivos finales, entonces, en este sentido la valoración es positiva.

La "calderilla", yo también rechazo este término - 300 millones siempre son calderilla o nunca son calderilla, según desde donde se miren-, es lo que ya he dicho desde el principio. Señorías, hay partidas -y esto lo sabe su señoría porque es conocedor de la técnica presupuestaria- hay partidas que se abren con una peseta y esa peseta no es calderilla. Esa peseta es la voluntad de hacer el trabajo. Y eso es lo que a mí me basta. Y eso es lo que valoro positivamente el tema. No me bastan finalmente, me basta como logro inmediato.

El resultado de mi entrevista con la presidenta de

RENFE casi se pierde en la noche del tiempo. Fue una experiencia decepcionante.

El tema de dos trenes bajo el brazo, esto es una expresión puramente de prensa y que no refleja en ningún momento... yo, incluso, estaba presente en esa rueda de prensa. Es una expresión utilizada gráficamente y utilizada con una finalidad de llamar la atención al lector pero el tema del ferrocarril, de la adquisición de ferrocarriles, es una propuesta y, por supuesto, no es ni pensable lo que usted insinúa en su pregunta catorce. ¿Cómo vamos nosotros a comprar unos trenes que luego no vayan a circular por la vía del ferrocarril? ¿Van a ir por dónde, por el Jardín de San Esteban? No entiendo esta pregunta en absoluto. La cuestión es la siguiente: si se hace esto es porque se hace dentro del contexto de un acuerdo con RENFE y el acuerdo con RENFE supone un montón de cuestiones que tendría que aportar RENFE. O sea, estamos dentro de un proyecto donde RENFE también forma parte. Creo que esto ha quedado suficientemente claro. Yo no sé si no, pero RENFE interviene en la cuestión como puede intervenir la Comunidad Autónoma y como puede intervenir el Ministerio de Obras Públicas. Nosotros no compramos trenes por comprarlos. No se ha planteado nunca en esos términos, siento que se haya trivializado esta cuestión. Se ha trivializado, efectivamente, por culpa de quien sea, pero se ha trivializado. No es trivial. Puede ser una solución y, por supuesto, para algunos problemas y, por supuesto, en el contexto lógico y natural de la empresa RENFE, de la red de ferrocarriles de este país y de las posibilidades de esta Comunidad Autónoma.

El Plan integral es lo que estamos tratando de llevar adelante junto con RENFE, porque esta Comunidad Autónoma no puede hacer un plan integral de transporte ferroviario porque sería absolutamente inoperante, a través del acuerdo con RENFE se podrá ir estableciendo las bases para llegar a una política integral y concertada de la Comunidad Autónoma con el Ministerio de Obras Públicas y con la empresa ferroviaria, y, por supuesto, que la pregunta dieciocho es lo que he dicho.

En cuanto a las preguntas formuladas por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la mejora de la línea Cartagena-Cieza-Hellín, consigue un nuevo trazado entre Cieza y Hellín. Señorías, tal y como me ha planteado la pregunta tengo que decir lo siguiente: si se arregla ese nuevo trazado no hace falta arreglar la estación de Caravaca porque se queda lejísimos de

Calasparra. Efectivamente, es un objetivo muy positivo el que este entrante que tiene el perfil de la vía hacia Calasparra y este bordear el embalse de Camarillas se quitara porque permitiría, incluso, que el embalse de Camarillas al tener más capacidad tuviera un mayor papel en el problema de la regulación de las inundaciones en Murcia, lo cual, digámoslo como se dice corrientemente, se podrían "matar dos pájaros de un tiro".

Yo expliqué en mi comparecencia anterior que existe un estudio sobre esta cuestión y que establece numerosas opciones que van desde unos precios realmente impresionantes (del orden de catorce o quince mil millones de pesetas) a otras soluciones más baratas. Por supuesto, yo considero la óptima variar el trazado y que se evite toda esta curva que aumenta kilómetros y disminuye en velocidad por la situación en que se encuentra la vía en algunos trozos. Después del acondicionamiento, en cierto modo, yo creo que también lo he contestado. Si esa línea se acondiciona de acuerdo con el compromiso del Ministro que es ir acondicionándola progresivamente para que un plazo prudencial los trenes puedan circular entre cien y ciento sesenta kilómetros por hora, que es el compromiso adquirido por el Ministro Borrell en su entrevista con el presidente. El paso siguiente, tendría que ser desdoblarse la vía y electrificarla en el momento en que esa vía necesite estar en estas condiciones para soportar un tráfico en esas condiciones, pero ahora mismo, esta vía soporta perfectamente el tráfico mejorándola hasta los niveles que estamos ahora mismo tratando de conseguir.

Respecto a su pregunta número tres, ya la he contestado. Nos hemos reunido con los andaluces y estaban, estimo -porque no puedo hablar por ellos; hablo por la impresión que tuve de esas conversaciones- que van adoptando una postura favorable a la idea de reclamar ellos también la reapertura de esta línea de Lorca-Baza; es lo que he dicho antes respondiendo a la pregunta del representante de Izquierda Unida.

Las posibilidades reales de las cercanías están pendientes del otro compromiso que he indicado adquirido por parte del Ministro, de que se estudie y se vea si, efectivamente, este número de viajeros elevadísimo que se está manejando en algunos casos, que incluso nosotros tenemos en algún trabajo, en algún estudio de la Consejería como un número posible de viajeros a captar -por ejemplo, en el caso de Cartagena a Murcia- efectivamente es cierto y sean

captables por el ferrocarril. No hemos pensado en reabrir la línea Murcia-Caravaca de la Cruz, señorita. No lo hemos pensado y le voy a decir por qué con una declaración de principios que es absolutamente de pata de banco. Una infraestructura es una condición necesaria para el desarrollo pero no es una condición suficiente. Se harán las infraestructuras, como condición que es necesaria y se harán en los términos de las posibilidades económicas de la Región y la política de abrir ferrocarriles, cerrados hace ya decenios, es una política difícilmente abordable en estos términos. No se va a desarrollar el Noroeste porque le pongamos un ferrocarril; puede que eso ayude a que se desarrolle pero ésa no es la condición, hay otras. Estamos trabajando en llegar allí por carretera, estamos trabajando en muchísimas otras infraestructuras que faltan también. Es todo un conjunto que desgraciadamente no soluciona una estación de ferrocarril.

Sí, la cuestión de FEVE está, incluso, incluida tanto en el Plan de ordenación urbana de Cartagena -hay una reserva de suelo para prolongarlo en el Plan de Cartagena- como en el borrador de directrices que ahora mismo está sometido a la remisión de las alegaciones. Mantener esa reserva de suelo para tratar de conseguir que FEVE llegue hasta Cabo de Palos. O sea, que esto está en este sentido previsto. Otra cosa es si lo hará FEVE, cuándo lo hará y cómo lo hará, porque también existe una cierta posibilidad de que haya que hablar de si FEVE se asume o no se asume en la Comunidad Autónoma.

Los pasos de Barrio de Peral, en Cartagena, y en Alcantarilla, señoritas, yo me reuní anteayer con los vecinos de Barrio de Peral y estamos estudiando conjuntamente una serie de propuestas que van -puesto que fue unos días antes del XII aniversario de un gran desastre que hubo allí con un tren- estamos buscando fundamentalmente ahora mismo una solución que evite este peligro a la población y, luego, hay una solución a gran escala que pasa por una gran modificación del trazado del ferrocarril por Cartagena y que ésta, por su propia naturaleza, y por la situación en concreto que hay ahora mismo, habrá que abordarla en su momento y más lentamente; pero estamos trabajando e, incluso, creo que tenemos un cierto nivel de consenso, espero -porque hicimos una propuesta y estamos esperando una respuesta- un cierto nivel de consenso sobre una serie de actuaciones que podrían solucionar momentáneamente y con bastante garantía el tema de este paso a nivel. Y el Plan de viabilidad es

lo que estamos negociando y lo ha dicho hace un momento el Diputado del Partido Socialista a través de la Comisión. Lo único que tenemos respecto a este Plan de viabilidad es una promesa por parte de RENFE de mantener el trabajo mientras se esté buscando una solución. Yo no sé en qué puede desembocar un estudio de viabilidad; ahora mismo, como no está terminado pues sólo le puedo decir que efectivamente se está elaborando y se está trabajando en buscar la permanencia del taller de Aguilas que como ya he dicho al principio de mi intervención, es una de las cuestiones que más nos preocupan dentro del contexto general, bastante preocupante, del problema del ferrocarril en Murcia.

Bien. Esto es todo por mi parte. Gracias, señora Presidenta.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Consejero.

Abrimos un turno para réplica por el mismo orden de intervención de los Grupos, fijando la duración en tres minutos por cada uno de los Grupos. Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida tiene el uso de la palabra el señor Martínez.

SR. MARTINEZ SANCHEZ:

Señora Presidenta, señoras y señores Diputados:

Se le ha pasado al Consejero una pregunta de contestarme, lo cual es razonable porque desde el punto doce estamos metidos en los dos trenes fantasmas y se ha pasado al final la pregunta dieciséis que no tiene relación con la trece, catorce y quince que hacían referencia a los dos trenes a comprar. Me refiero a la que habla de que en el Plan de Transporte Ferroviario, estaban pendientes de ejecutar 1.700 millones y preguntábamos si todavía se mantenían las consignaciones presupuestarias y se sabía cuándo se iban a acometer las obras. Con respecto a la pregunta, en concreto, de la primera pregunta de Izquierda Unida, la que hacía referencia a las dieciséis propuestas que se le llevaron al Ministro Borrell, pues yo creo que lo conveniente sería porque algunas son reiterativas con las que luego se ampliaban en el resto de las preguntas de nuestro Grupo, que lo conveniente sería que el Consejero -si le parece oportuno- que nos las contestara por escrito. Las preguntas que le había pasado a la

presidenta porque, efectivamente, son muchas preguntas y, por otro lado, nos gustaría tener, a ser posible, la contestación por escrito de cuáles fueron las palabras si se recuerdan textualmente, el Consejero fue testigo de excepción en aquella conversación entre el Presidente Collado y el Ministro Borrell para que se nos contestara de la forma más concisa posible.

Decían ustedes que han estado trabajando a contrapelo; debíamos de añadir que también a la fuerza. Me parece que la contestación que nos ha dado sobre la Plataforma, se le olvidaba algo esencial. En aquel momento, el Presidente Collado a la hora de manifestar las razones por las que no recibía los representantes de los partidos políticos y sí, sin embargo, los representantes sindicales, dijo que existían otros cauces de relación con los partidos políticos e hizo referencia, precisamente, a la Asamblea Regional; curiosamente, hoy no está aquí el Presidente. Es cierto que está en Estrasburgo, pero también es cierto que como esa visita al Parlamento Europeo estaba prevista desde hacía tiempo, este debate se podía haber pospuesto una semana porque, en definitiva, no es "cebada que se descabece", como se dice en mi tierra. La prioridad de la línea de Chinchilla, nosotros hemos dado siempre importancia, la que tiene, que no es poca, a que se conforme el corredor mediterráneo. Es fundamental para una región como la de Murcia que está en la zona de mayor dinamismo de toda la península, que estemos relacionados con la frontera europea de la forma más rápida posible, y que ese corredor a través de la apertura o reapertura de la línea con Andalucía oriental, continúe, incluso, hasta el sur de la península, pero seguimos manteniendo que dado la facilidad con que desde Madrid se ve que el transporte ferroviario con Murcia de mercancías y de personas, se haga a través de Alicante, desde el Gobierno regional habría de tener una postura estratégica de entender que cualquier cesión en ese tema puede dar por entendido a la Administración central que tiramos la toalla y que una línea que también es fundamental, como es la que nos relaciona con la capital del Estado y, además, la que va recogiendo a la mayor parte de los municipios y de las comarcas murcianas, se quede aislada. Lo de los dos trenes se podrá negar, se podrá decir que es algo caricaturesco, pero lo cierto y verdad es que el subdirector general de transportes, días después de la vuelta de Collado de Madrid, decía en un medio de comunicación cuáles eran las características de los trenes, el precio que tenían, las velocidades

que podían alcanzar y los sistemas de pago, etcétera. No es una cuestión baladí y me da la impresión, incluso, por la contestación que ha tenido el Consejero, que no lo termina de descartar y que efectivamente, pudiéramos también en ese tema, como en tantos otros, hacer una política subsidiaria del Estado, donde nosotros ponemos los recursos y el Estado no asume sus competencias, con lo que a la postre estamos desviando recursos importantísimos para el desarrollo de esta Región a lo que son competencias exclusivas o competencias que tiene el Estado.

En mi primera intervención, se me había olvidado un tema que yo creo que habría que resaltar y es que la sintonía que existe entre el Gobierno regional, entre el Grupo Parlamentario Socialista en la Asamblea Regional y el Grupo Parlamentario en el Congreso de los Diputados, porque si bien es cierto que el día 26 de octubre se rechazó una moción de Izquierda Unida en esta Cámara donde tenía un plan muy ambicioso y que recogía toda la problemática, priorizándola, de las necesidades en infraestructura ferroviaria y eso se venía atrás por el voto en contra del grupo mayoritario de la Cámara, esa misma situación se daba un mes después en el Congreso de los Diputados ante una Proposición no de ley presentada por el Diputado de Izquierda Unida, Jerónimo Andreu, y el portavoz del Grupo Parlamentario, Nicolás Sartorius. E, insistiendo también en esa sintonía que va en contra de los intereses de la Región, decir que otra moción del Grupo Parlamentario Nacional de Izquierda Unida, la que planteaba la reapertura de la línea Almendricos-Guadix-Lorca, fue también derrotada con los votos en contra del Partido Socialista. Y, por último, hacer referencia al tema del taller de Aguilas en la reunión que ha tenido el señor Consejero con los representantes del taller, se le ha planteado la conveniencia de continuar unas reuniones que venían teniéndose entre representantes de los trabajadores y la Comunidad Autónoma; la conveniencia de que visite el taller de Aguilas, de que conozca ese estudio a que ha hecho referencia en su intervención, y, en definitiva, de hacer todo lo posible y lo imposible para el mantenimiento de los puestos de trabajo porque en el año 84 eran trescientos y pico, en este año son ciento treinta y cinco y las perspectivas que habían para el año 92 parece que están un poco en el alero porque ya no son las que estaban previstas de la mitad de carga de trabajo (unos ochocientos noventa y tantos vagones para el año 92) sino que incluso hoy día eso se están

poniendo en cuestión, con lo cual tendríamos un colectivo más y, precisamente, como se ha dicho en esta tribuna por parte de todos los intervinientes, de una alta cualificación, con una alta productividad y con un nivel de calidad en sus trabajos muy por encima de otros talleres que se están potenciando en el resto del Estado.

Muchas gracias, señoras y señores Diputados y gracias por su benevolencia, señora Presidenta.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias a usted, señor Martínez.

Señor Calero, para réplica, tres minutos.

SR. CALERO RODRIGUEZ:

Muchas gracias, señora Presidenta.

Señoras y señores Diputados:

En los escasos tres minutos que tengo voy a intentar dejar las cosas claras en lo que respecta al Partido Popular y su Grupo Parlamentario.

Primero: Se trata de un asunto que tiene enorme interés para la Región. Uno de los factores que impiden el desarrollo de nuestra Región a los niveles que todos deseamos son los estrangulamientos y los déficit de infraestructura.

Segundo: Se trata de un asunto que no tiene matices ideológicos; que no se trata de que el Partido Popular tenga aquí una postura ideológica distinta a los demás Grupos Parlamentarios, es un asunto de interés general en el que puede existir un amplio consenso de todas las fuerzas políticas si todos estamos de acuerdo en que tenemos que defender los intereses de esta Región por encima de consideraciones partidistas o de solidaridades mal entendidas.

Postura del Grupo Parlamentario Popular, del Partido Popular en esta cuestión. Siendo conscientes de que es un asunto de enorme interés para la Región en el que no existen, además, matices ideológicos, nuestra actitud política y parlamentaria va a ser la que hasta ahora hemos mantenido: tenacidad, coraje e ideas claras. No se trata de repetir argumentos. No se trata de repetir argumentos de otro debate hace dos meses, es que somos conscientes de que en este asunto, camarón que se duerme se lo llevan las aguas. Somos conscientes de que en este asunto la tenacidad, la insistencia, la reiteración, el aburrimiento, si es

preciso, hay que ejercerlos para mantener la tensión, para mantener el estado de alerta para que no nos tomen el pelo y, por lo tanto, siendo un asunto de gran interés, nosotros, desde ahora en adelante, asumimos el derecho a hacer aburridos en esta Cámara por reiterativos y reiterantes. Volveremos continuamente sobre este asunto, porque sabemos que es una carrera de fondo y porque sabemos que luchamos con intereses importantes a nivel nacional de otras comunidades autónomas y del propio Gobierno de la Nación que no coincide con los intereses de la Región, y la política que hay que hacer aquí es la de la gota de agua que destruye al final la roca; tenemos que estar como una gota de agua perforando continuamente actitudes que no benefician a los intereses de la Región, políticas que empezamos a ver que son susceptibles de ser vencidas y para eso es necesario la tenacidad, el coraje, la paciencia del señor Consejero y de todos los murcianos y, desde luego, la reiteración en nuestras iniciativas. Nada cambia si no se le empuja; nada cambia por sí solo y la actitud nuestra es seguir empujando para que se consigan esos objetivos.

¿Solidaridad con el Gobierno de la Región? Es la pregunta que queda en el aire. ¿Qué va a hacer el Partido Popular con respecto a las gestiones que el Gobierno ha iniciado? Mire, yo no voy a discutir con el señor Alcaraz si lo que ha hecho el Partido Socialista ha sido tomar la iniciativa en este asunto o tomar la terminativa, porque yo creo que fue la terminativa la que tomó, no la iniciativa, la que tomó cuando se planteó desde la sociedad y desde las fuerzas políticas este problema, el Partido Socialista lógicamente hizo algo, algo tenía que hacer, pero cuando ya los demás llevábamos muchas iniciativas. Hizo la terminativa, eficaz parcialmente, muy poco y simbólicamente; al fin y al cabo tiene la mayoría en el Gobierno de la Nación y en esta Región. Estaría bueno que con las reglas democráticas que rigen nuestra Constitución no se pudiera conseguir. No importa quién lo ha hecho, importa que se haga. Si nosotros no queremos ganarles a ustedes las elecciones con este asunto, lo que no queremos es perder el tren, no ganar las elecciones, sino no perder el tren y por eso no nos importa quién lo haga, pero que se haga, se siga por ese camino. Miren ustedes, solidaridad con el Gobierno, siempre que cumplan ustedes cuatro requisitos: no maquillen, no se conformen, no flaqueen y apuesten fuerte.

No maquillen la situación, no vengán diciendo que están ustedes optimistas sobre el futuro de los ferroca-

riles en la Región de Murcia porque no es para tanto. Hay que, sin dramatizar, colocando las cosas en sus justos términos la situación sigue siendo grave y lo que hasta ahora se ha conseguido es muy poco, aunque pueda ser simbólico. Por lo tanto, no maquillemos la realidad, expresémosle a la realidad pública sin engaños, diciéndole la situación que hay y diga el señor Consejero lo que acaba de decir aquí, que la política de RENFE ha sido nefasta para esta Región, que lo ha dicho otras veces y lo sigue repitiendo y que ahora estamos en un punto de inflexión que podríamos cambiar esta política, de acuerdo, dígame la realidad pero no traten de maquillar la realidad con falsas solidaridades con los dirigentes de RENFE y del Gobierno de la Nación.

En segundo lugar, no se conformen con la oferta actual. No digan que para este año ya es suficiente. No, necesitamos más. Y necesitamos que esa enmienda no sea de 300 millones sino de 30.000 millones y necesitamos que el Ministerio de Obras Públicas y Transporte invierta más y que RENFE se preocupe más por mejorar nuestros servicios, no se conformen en ningún momento, porque aquí cuando bajemos la guardia nos volverán a pisar, desde RENFE y desde el Ministerio de Obras Públicas y de Transportes.

Tercera condición: No flaqueen. Dejen al margen la cuestión de los ferrocarriles de otras cuestiones políticas, no flaqueen en sus negociaciones con Madrid, no se dejen deprimir por situaciones políticas regionales o de partido, o de conflictos internos dentro del Consejo de Gobierno que como seres y humanos siempre hay, no se dejen deprimir. Este asunto tiene que quedar al margen de cualquier polémica interna de Partido o de Consejo de Gobierno. Este asunto no nos debe permitir flaquear en ningún momento, a nadie. Y, por lo tanto, no flaqueen.

Y, en cuarto lugar, apuesten fuerte. Hay que apostar fuerte. En política cuando hay que hacer las cosas hay que hacerlas como hay que hacerlas. No voy a citar otra vez el ejemplo de Rodríguez Ibarra, el Presidente de Extremadura, cuando dijo "aquí no se coloca una nueva central nuclear, y si lo colocan, dimito". Y no se colocó. Apuesten fuerte. Yo no quiero que descubran su estrategia porque la estrategia una vez que se descubre políticamente, deja de serlo, pero me gustaría que ustedes dijeran que están dispuestos a apostar fuerte en este asunto. Que están dispuestos a ir a una manifestación, a ir a Madrid en manifestación, no en coche oficial, en manifestación, para reivindicar los

problemas de RENFE en nuestra Región. Me gustaría que ustedes nos dijeran que están dispuestos a ponerse al frente de las quejas de esta Región, me gustaría que ustedes nos dijeran que como Partido Socialista se incorporan a la Plataforma de reivindicación. Apuesten fuerte; háganlo. Po lo tanto, si ustedes no maquillan, si no se conforman, si no flaquean y si apuestan fuerte, tendrán la solidaridad del Grupo Popular, lo que no hará el Grupo Popular es tratar de con buenas palabras encubrir la gravedad de la situación y les criticaremos si ustedes maquillan, si ustedes flaquean, si ustedes se conforman o si ustedes no apuestan con el coraje que este asunto requiere.

Muchas gracias.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Calero.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor Alcaraz.

SR. ALCARAZ MENDOZA:

Gracias, señora Presidenta.

Señoras y señores Diputados:

Subimos a la tribuna en este turno de réplica con satisfacción porque definitivamente el portavoz de Izquierda Unida en esta tribuna ha reconocido, clara y expresamente, la gran importancia que también para Izquierda Unida tiene la línea Murcia-Alicante en tanto nos comunica con el corredor del Mediterráneo, y, ello, sin perjuicio de la línea que nos comunica con la Meseta, de la línea que nos comunica con Madrid, pero hacía falta y era necesario que todas las fuerzas políticas, que la fuerza política que representa hoy aquí el señor Martínez, reconociese que efectivamente ésa es una alternativa muy importante, quizá la más importante en las comunicaciones para esta Región, sin perjuicio (ya digo) de la otra línea que nos comunica con la Meseta, con la capital del Estado.

Ha hecho mención a la desestimación de las mociones presentadas por Izquierda Unida, tanto en esta Asamblea como en el Congreso de los Diputados, desestimación que se ha hecho, -ha dicho y es exactamente así- con los votos del Partido Socialista, con los votos de los diputados socialistas en esta Asamblea y también en el Congreso de los Diputados. También ha dicho que eso va contra los intereses de

esta Región y mire usted, yo creo que es de un orgullo muy subido el decir que cuando no obtiene usted la conformidad con sus propuestas, con todas sus propuestas es que estamos atacando los intereses de esta Región. Todos defendemos los intereses de esta Región, todos, quizá cada uno desde puntos de vista diferentes y de ahí la pluralidad política que refleja la Cámara, pero usted no puede decir que cuando se desestima su propuesta estamos atentando contra los intereses de la Región porque sería tanto como decir que su representación política aquí en esta Cámara es porque los ciudadanos de esta Región están atentando contra sus propios intereses y usted seguro que no está dispuesto a reconocer ni a decir eso.

Y vamos a estar de acuerdo totalmente con el Partido Popular. Mire usted, efectivamente es un tema de gran interés para esta Región, es un tema de gran interés; un tema que además no tiene matices ideológicos, un tema en el que no importa al final quién lo haga, lo que importa es que se haga y, efectivamente, lleva usted razón cuando dice que nos corresponde a los socialistas que tenemos la mayoría en esta Región y que tenemos la mayoría en el Gobierno de la Nación y que, por tanto, corresponde a los socialistas efectivamente tomar las iniciativas que los socialistas hemos tomado y que no tendríamos que adjudicarnos como un mérito el haberlas tomado sino que, efectivamente, era nuestra propia obligación y estoy de acuerdo en que es necesario para resolver este problema, la tenacidad, el coraje, las ideas claras y que es una carrera de fondo y que, por lo tanto, es necesaria la reiteración y estoy de acuerdo en que es necesaria la solidaridad con el Gobierno; solidaridad que también nosotros la expresamos en los mismos términos: solidaridad sin que se maquillen los temas, solidaridad sin que se flaquee, solidaridad sin que haya conformismo, solidaridad apostando fuerte; es decir, solidaridad para que continúen ustedes haciendo lo que vienen haciendo.

Muchas gracias, señora Presidenta.

Muchas gracias, señores Diputados.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Alcaraz.

¿El Consejo de Gobierno quiere hacer uso del turno de réplica? Desde el escaño o como usted prefiera.

SR. CALVO GARCIA-TORNELL (CONSEJERO

DE POLITICA TERRITORIAL, OBRAS PUBLICAS Y MEDIO AMBIENTE):

Gracias, señora Presidenta.

Es tan sólo porque se ha indicado que no he contestado a alguna pregunta, y, efectivamente, no la he contestado.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene previsto antes de mayo -así se nos ha anunciado- trasladar a las comunidades autónomas un nuevo, no sé si llamarlo P.T.F. porque puede que no se llame así, sino un nuevo plan de ferrocarriles para el Estado español, puesto que de hecho el Plan de ferrocarriles conocido con estas siglas ya caduca este año, entonces esto es lo que le puedo responder a la pregunta número dieciséis que me he saltado antes en la lectura, de lo cual me excuso. Quiero dejar claro otra cosa; que aquí aparecen y desaparecen los dos trenes famosos como si fuera por el escotillón. Los trenes existen, los trenes -los exprés regionales- existen legalmente en la normativa europea, legalmente en la Ley de Ordenación del Transporte, son posibles y son probables pero son una negociación a tres bandas en la cual le aseguro, señoría, que no ha sido nunca mi intención distraer fondos que sean necesarios para otras cosas, porque todos sabemos en los estrictos márgenes que nos movemos presupuestariamente. Pero esto es una cosa que está ahí; nadie ha mentado hablando de los trenes. Otra cosa es que tampoco nadie se ha traído un tren debajo del brazo y, por último, le agradezco que me recuerde lo que acabo de hablar con los trabajadores del taller de Aguilas, se lo agradezco porque ha servido para que se entere todo el mundo, pero yo era quien había hablado con los trabajadores del taller de Aguilas, así que sabía perfectamente lo que ellos me han dicho y lo que yo le he dicho a ellos.

Y, por último, que sí; que estamos al frente y procuraremos seguir sus recomendaciones, señor Calero. Tampoco nos gusta ni maquillarnos ni nada de esto, no nos gusta.

Gracias, señora Presidenta.

SRA. MARTINEZ GARCIA (VICEPRESIDENTA PRIMERA):

Gracias, señor Consejero.

Señorías, agotado el orden del día, levantamos la sesión.

**ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES**

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial:** 24 €(IVA incluido)
- Suscripción anual al **Diario de Sesiones:** 27 €(IVA incluido)
- Números sueltos: 0,60 €(IVA incluido)
- El importe de la suscripción se abonará mediante talón nominativo, giro postal o transferencia a la cuenta corriente N.º 33000-4500-3237-6, abierta en Cajamurcia, C/ Angel Bruna, s/n, de Cartagena.

Edita: Servicio de Biblioteca, Archivo, Documentación y Publicaciones de la Asamblea Regional de Murcia
Imprime: Asamblea Regional de Murcia. Dep. Legal MU-138-1987 ISSN 1131 - 770X