



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL, MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y AGUA

Año 2002

V Legislatura

Número 2

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 9 DE OCTUBRE DE 2002

ORDEN DEL DÍA

- I. [Moción 187, sobre actuaciones de mejora en la carretera MU-410](#), formulada por doña Rosa Ana Rodríguez González, del grupo parlamentario Socialista.
 - II. [Moción 214, sobre actuaciones para mejorar las condiciones de la estación de ferrocarril del municipio de Alcantarilla](#), formulada por don Joaquín Dólera López, del grupo parlamentario Mixto.
 - III. [Moción 244, sobre construcción del puente denominado “Puente Santo” en la carretera B-20, de Cehegín a Valentín](#), formulada por don Juan Fernández Montoya, del grupo parlamentario Socialista.
 - IV. [Moción 245, sobre obras de mejora en la carretera MU-504, Cehegín-La Paca \(Lorca\)](#), formulada por don Juan Fernández Montoya, del grupo parlamentario Socialista.
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 12 minutos.

I. Moción 187, sobre actuaciones de mejora en la carretera MU-410.

La señora **Rodríguez González**, del G.P. Socialista, defiende la moción 7

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto..... 7

El señor **Alvarado Pérez**, del G.P. Popular 8

La señora **Rodríguez González** fija la posición de su grupo . 10

Se somete a **votación** la Moción 187 10

II. Moción 214, sobre actuaciones para mejorar las condiciones de la estación de ferrocarril del municipio de Alcantarilla.

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto, defiende la moción... 10

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **González Tovar**, del G.P. Socialista 11

El señor **Nogueroles Pérez**, del G.P. Popular..... 12

El señor **Dólera López** interviene para fijar su posición 13

Se somete a **votación** la Moción 214 14

III. Moción 244, sobre construcción del puente denominado “Puente Santo” en la carretera B-20, de Cehegín a Valentín.

El señor **Fernández Montoya**, del G.P. Socialista, defiende la moción..... 14

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto..... 15

El señor **Blaya Blaya**, del G.P. Popular 16

El señor **Fernández Montoya** fija la posición de su grupo 17

Se somete a **votación** la Moción 244 18

IV. Moción 245, sobre obras de mejora en la carretera MU-504, Cehegín-La Paca (Lorca).

El señor **Fernández Montoya**, del G.P. Socialista, defiende la moción..... 18

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor **Dólera López**, del G.P. Mixto..... 19

El señor **López Lucas**, del G.P. Popular 20

El señor **Fernández Montoya** fija la posición de su grupo 21

Se somete a **votación** la Moción 245 22

Se levanta la sesión a las 11 horas y 54 minutos.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Se inicia la sesión.

Primer punto del orden del día: aprobación del acta de la sesión anterior. ¿Se aprueba el acta? Queda aprobada el acta.

Segundo punto del orden del día: debate y votación de la [Moción sobre actuaciones de mejora en la carretera MU-410](#), formulada por doña Rosa Ana Rodríguez González, del grupo parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora González.

SRA. RODRÍGUEZ GONZÁLVEZ:

Buenos días, señorías.

Gracias, presidente.

La moción que a continuación voy a defender fue presentada por la diputada que les habla el 31 de mayo de 2001, pero no por ello no tiene vigencia esta iniciativa. Esta iniciativa en aquellos momentos se hizo con el espíritu, sobre todo, de que se arreglasen de inmediato los desperfectos del puente que atraviesa el río Zurca a su paso por la pedanía de Barinas, carretera que une el municipio de Abanilla con varias de sus pedanías, con Barinas y Macisvenda, y que también sirve de unión con la provincia de Alicante por la zona interna de la Región de Murcia.

Esta iniciativa y el arreglo que nosotros consideramos que se tiene que hacer en esta carretera, en la carretera MU-410, consideramos que no se puede demorar más. Sí es cierto que hace unos meses, a continuación de que saliesen varias noticias en los medios de comunicación, sobre todo el lunes 14 de mayo, pues pudimos observar cómo en un medio de comunicación regional sale alguna foto en la que se ve perfectamente la calzada, el firme en mal estado, y se aprecia en la foto, debajo, el estado de la rambla, en lugar de verse el estado del firme, porque hay unos claros agujeros, bastante enormes, que dejan ver perfectamente la rambla, o sea, dejan ver el río Zurca.

Esto se ha arreglado, pero nosotros consideramos que no es suficiente este arreglo, sino que tiene que ser un arreglo integral de toda la carretera.

La carretera que pasa por Barinas tiene cuatro puentes, tres de ellos que están arreglados, se puede decir que están en buen estado, pero, en cambio, este puente en concreto no lo está. Sí podemos considerar que es de buen estado, entre comillas, la estructura del puente, pero no así el firme, porque de vez en cuando hay que proceder a restaurar el firme porque se hacen boquetes continuos. Es lógico también porque esta carretera data de los años 30, con lo que los cargamentos pesados que pasaban entonces por allí podían ser carros, como mucho, y ahora son camiones de grandes dimen-

siones. Aparte de pasar los vehículos, los coches de los vecinos que pasan por la zona o que van por ahí de turismo, lo que pasan también son camiones, porque son muchísimas y desorbitadas las explotaciones de canteras que se están haciendo en la zona, y como estas explotaciones de canteras se están haciendo y es indiscutible que por ahí pasan camiones todos los días, sí es necesario que se produzca y que se realice por parte de la Comunidad Autónoma un ensanchamiento de este puente para así evitar el peligro para todos los viandantes que pasan a diario por ahí.

Por ello, decir, para terminar, que aunque esta moción fue presentada con el ánimo de que sobre todo de urgencia se cubriesen los desperfectos en el firme, sigue teniendo vigencia para que la Comunidad Autónoma se haga cargo de hacer más grande la carretera, y así quepan perfectamente dos camiones, que es el problema que si alguno de ustedes han pasado por la zona pueden observar: como cuando se cruzan dos camiones uno se tiene que orillar, porque si no el otro no cabe. Y sobre todo pasa también con el autobús de los chicos que van todos los días al instituto de Abanilla y que cubre la línea entre Murcia, Abanilla y Barinas, que tiene muchos viajeros y es bastante más problemático su paso por este puente.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Rodríguez González.

Turno general de intervenciones.

Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Intervengo para apoyar la iniciativa, pero quiero hacer dos consideraciones previas.

Una que hago siempre, y que seguiré haciendo mientras el Gobierno regional no haga lo que debe, y es que hoy llevamos tres mociones de carreteras en esta Comisión. Si como es la obligación del Gobierno, si como se comprometió en su momento y si como se hacía antes de que gobernara el Partido Popular aquí hubiera un programa de actuación en carreteras, probablemente estas mociones no tendrían que venir a la Asamblea Regional, porque hubiéramos debatido las prioridades, hubiéramos tenido informes técnicos que nos dijeran cómo es y cómo está cada una de las carreteras de la región, tanto las de nueva creación como aquellas que precisan una mejora, y hubiéramos tenido, en definitiva, elementos objetivos para priorizar en escenarios (medios, altos y bajos) presupuestarios las actuaciones.

Pero el Gobierno del Partido Popular ha sustituido el criterio político por la conveniencia político-electoral

del Partido Popular. Y la zona oriental de la región, algunas zonas del Noroeste y algunas zonas del Guadalupe son las principales paganas de esta arbitrariedad que sustituye a la objetividad del partido que hoy gobierna en esta región.

En segundo lugar, se jacta y se ufana el Gobierno regional de que Murcia es la que mayor número de kilómetros de autovía tiene construidos, no sabemos si cuentan también los kilómetros de las autovías de papel en el territorio de la Región de Murcia, y al mismo tiempo la misma estadística que dice esto y a la que se acoge, dice que es la que peor estado de conservación de las carreteras tiene.

Por tanto, se hacen autovías, se hacen carreteras nuevas, pero si después no se conservan, y cuando se han deteriorado, como es este el caso, no se mejoran, pues la verdad es que difícilmente vamos a poder tener unas carreteras en condiciones en la Región de Murcia.

La carretera de la que hablamos tiene mucha importancia. Tiene importancia, por una parte, por lazos culturales, y por otra parte por el trasiego económico. Entre Abanilla, Macisvenda y localidades vecinas de la provincia de Alicante, como puede ser Algueña, La Romana, Monóvar, Pinoso, existen unas relaciones culturales y unas relaciones importantes entre sus habitantes, y también relaciones de que algunos van a trabajar a aquella parte y otros vienen a trabajar a esta parte. Es decir, hay unas relaciones que se remontan a hace mucho tiempo y que provocan el que por esta carretera interior, lógicamente, haya toda una serie de desplazamientos, cuyos beneficiarios de estos desplazamientos o los usuarios de esta carretera tienen el derecho de hacerlo en las mejores condiciones de seguridad y de comodidad para el tráfico rodado.

Pero es que, además de eso, hay relaciones económicas importantes, fundamentalmente con la industria del mármol y también la de los áridos, que hace que camiones de gran tonelaje, como bien manifestaba la ponente de la iniciativa, tengan que desplazarse todos los días por esta carretera, tanto en aquella dirección como en esta dirección.

Claro, las grietas de ese puente, el firme en mal estado desde luego es un enemigo para la seguridad de este tipo de tráfico, insisto, por el contenido de la carga y por la dimensión y el peso de los vehículos, pues, lógicamente hacen que tengan que ser reforzados el firme y el asfaltado, y también por las dimensiones y por la anchura de los vehículos, para una seguridad del tráfico de estos vehículos pesados y de estos vehículos grandes, tiene lógicamente que ensancharse.

Por todo ello, yo creo que pocas carreteras de la región tendrán la necesidad, la prioridad y la urgencia de que se acometan actuaciones por parte del Gobierno regional, como la carretera de la que estamos hablando.

En consecuencia, doy mi apoyo a esta iniciativa.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señor Alvarado.

SR. ALVARADO PÉREZ:

Muchas gracias, señor presidente.

Vamos a ver, señorías, este diputado no es partidario nunca de entrar a hacer valoraciones sobre la parte expositiva de las mociones, porque entiende que lo que realmente tiene valor es la parte resolutive de la misma. Sin embargo, dado que en la mañana de hoy se ha vuelto a expresar que el puente sobre el río Zurca no está en buen estado debido a las grietas y desperfectos que presenta, sí que quiero matizar este tema, aunque ya digo que inicialmente no pensaba tratarlo.

Pero, bueno, ya que se ha dicho, lo que sí quiero es lanzar desde aquí un mensaje de tranquilidad a todas las personas que luego nos escuchen a través de los medios de comunicación o que nos lean a través de los medios de comunicación, y sobre todo a las personas que utilizan la carretera MU-410. Pero ese mensaje de tranquilidad lógicamente es un mensaje basado en datos objetivos y, por supuesto, contrastados en la Dirección General de Carreteras con los ingenieros de esa Dirección General.

Yo que efectivamente conozco la MU-410 personalmente y palmo a palmo, la conozco totalmente esa carretera, sí quiero empezar reconociendo, lógicamente, que en el mes de mayo del año pasado sí que aparecieron un agujero y unas grietas en el asfalto que hay sobre el puente del río Zurca. Y quiero precisar bien: fueron un agujero y una grietas sobre el asfalto, y no sobre el puente. Esta sutil distinción es importante, ya que si las grietas se hubieran producido lógicamente sobre los pilares o sobre las vigas, habría que haberlo cerrado inmediatamente al paso de vehículos, pero no es cierto, donde realmente estaba era sobre el asfalto.

Por lo tanto, yo creo que ése es un dato objetivo. Y, además, otro dato que quiero apuntar, que es que las fotografías que apuntaba la portavoz del grupo parlamentario Socialista al inicio de su intervención, se ve claro que esas grietas son transversales al puente. Este dato es importante también porque, si se ve, al ser transversales se ve claramente que es en el asfalto, y esto es exactamente por una razón muy sencilla. Según me han explicado, ese puente que data de los años 30 es un puente que entonces no se hacía con juntas de dilatación, bueno, igual que los romanos tampoco utilizaban juntas de dilatación. Lo único que ocurre es que, lógicamente, al no existir se han producido grietas en el asfalto.

Obviamente, como muy bien ha reconocido la señora diputada, simplemente se colocan esas juntas de dilatación y en principio el problema..., pero, reitero, el problema no está solucionado porque se hayan colocado

las juntas de dilatación, el problema no ha llegado a existir porque no han estado afectadas nunca ni las vigas ni los pilares.

Por lo tanto, yo no voy a entrar a valorar si las juntas de dilatación es un sistema adecuado o no, porque no tengo conocimientos ni quiero tenerlos. Lo que sí quiero decir, y desde el punto de vista político basado en informaciones técnicas, es que el puente sobre el río Zurca es seguro. Evidentemente, aunque el saber no ocupa lugar, yo tengo que tener saber político, aparte de saber científico, y en este caso tengo que apuntarme al saber político más que al científico.

Por lo tanto, el puente sobre el río Zurca es seguro. Una vez que he explicado por qué es seguro, independientemente que después se haya solucionado con las juntas de dilatación, sí que quiero decir que lo que se plantea sobre la mejora de la carretera MU-410, decir que el Gobierno regional... y ahí quiero decir al portavoz de Izquierda Unida que ha hablado de autovías de papel. Bueno, eso no se lo cree el señor Dólera, salvo que él vaya a Caravaca montado en bolígrafo, cosa que no creo que sea cierta, porque yo creo que él va sobre autovía, no va usted montado en un bolígrafo para ir sobre una autovía de papel, me imagino que usted irá en coche como vamos todos, y va sobre autovía.

Bueno, hay muchas más. No quiero entrar a discutir, pero sé que hay muchas más y que ustedes sí que las tenían previstas en el papel.

Luego otra vez ha vuelto a hablar sobre los planes. Yo sobre los planes no voy a discutir, porque sabe usted que aquí en esta región hubo uno que no se llegó nunca a cumplir, y no lo hicimos nosotros, y desde luego este diputado no es totalmente favorable siempre a los grandes planes, porque los planes quinquenales yo creo que ya desaparecieron, y, desde luego, un programa de actuación en carreteras en realidad no aporta nada nuevo.

Pero estamos manifestándonos sobre las actuaciones que se han producido en la carretera MU-410. En el año 2000 se invirtieron 42.602.246 pesetas; en el año 2001 se invirtió en dicha carretera 3.637.234 pesetas; en el año 2002 se han invertido 18.211 euros. Lógicamente se ha invertido, también lógicamente queda por hacer, pero igual que queda por hacer en otras muchas carreteras de la región. Pero es que además dichas carreteras, lógicamente, aunque el señor Dólera no se lo crea y él pueda desplazarse en autovías de papel montado en bolígrafo, tengo que decirle que sí que le preocupan al grupo parlamentario Popular y al Consejo de Gobierno.

Tengo que decirles, señorías, que en estos momentos la Dirección General de Carreteras tiene encargado el proyecto de trazado y construcción para arreglo de firme, obra de fábrica y mejora de trazado en la carretera MU-410, porque hay trozos de esas carreteras que ya están arreglados y lógicamente quedan otros.

Por lo tanto, reitero, está encargado ya el proyecto de trazado y construcción para arreglo de firme, obra de

fábrica y mejora de trazado en las carreteras MU-410, un proyecto que en principio está valorado en 710.201,62 euros y su plazo de ejecución sería de 12 meses.

Lógicamente, también esto iría en el proyecto de presupuestos para el 2003, que si se aprueba por todos los diputados presentes aquí, en el Pleno, pues lógicamente tendrá vigor.

Por lo tanto, entendiendo que las actuaciones en la carretera MU-410 ya las ha iniciado el Gobierno regional, tiene otras previstas para el año 2003 si se aprueba el proyecto de presupuestos para dicho año y además el puente nunca ha dejado de ser seguro, ya que no tiene afectadas ni las vigas ni los pilares, según manifestaciones de los propios ingenieros de la Dirección General de Carreteras y la impresión visual de este diputado, por lo tanto entiendo que es una moción llena de buenas intenciones, pero que llega tarde y que no está totalmente ajustada a la realidad. Por lo tanto, no es posible aprobar esta moción.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Alvarado.
Señora Rodríguez.

SRA. RODRÍGUEZ GONZÁLVEZ:

Gracias, señor presidente.

“Llega tarde la iniciativa”. Lo que llega tarde son las inversiones que se van hacer en la zona sobre papel. Sí sobre papel porque yo desconozco lo que hay en el proyecto de presupuestos porque todavía no existe, porque falta un mes para que se presente a esta Cámara, entonces nosotros no podemos conocerlo todavía. Pero le digo que yo ayer no tenía nada que hacer y cogí el bolígrafo y me di un paseo por la autovía Fuente La Higuera-Blanca. Luego, como no me cansé mucho, porque aunque no me haga mucho ejercicio físico, pero eso tampoco supone mucho, cogí otro bolígrafo, cambié de marca y me di otro paseo por la autopista Vera-Cartagena. Y luego, como aún era temprano y el viaje era bastante barato, pues dije: mira, ahora voy a coger otro, y me hice otro viaje que era el viaje de la autovía Santomera-Mar Menor.

Si seguimos así, nos hacemos cantidad de viajes, pero cantidad de viajes sin ningún esfuerzo físico, sin bicicleta, sin coche y sin consumir ningún combustible. Pero como lo que nos está dañando ahora mismo es la carretera MU-410, sí es cierto que el puente está en mal estado, aunque sea el firme, el firme es una película de asfalto por la que encima pasan los coches, por lo que si esta película de asfalto los agujeros que tienen son de grandes dimensiones, ineludiblemente un coche no puede pasar por ahí.

Nos dice usted que los informes de carreteras son

favorables. Yo no me lo puedo creer, porque a mí la Consejería no me ha dado ninguna información al respecto y hemos preguntado. Pero sí me gustaría saber cuál es el informe, y si ustedes lo tienen, de tráfico, acerca de las condiciones de la carretera y, sobre todo, del tránsito diario que fluye por esta carretera. Porque, le repito otra vez, son numerosos los camiones que pasan por la carretera, unos para la pedanía de Barinas y otros en dirección a Murcia, tienen que orillearse, y sobre todo, como decía anteriormente, el autobús que pasa para unirse con Murcia y para llevar a los niños al instituto, también pasa por ahí diariamente.

Pero, mire, nosotros nos alegramos de que se vaya a hacer esta obra, pero sí consideramos que ya que esta iniciativa está presentada un año, ustedes han tenido un año y pico, 17 meses han tenido de sobra para prever esta carretera y no esperar a lanzarnos a nosotros ahora en una Comisión que se va a hacer.

Estas iniciativas que ustedes llevan del Gobierno tienen que ser propuestas a los vecinos de la zona y sobre todo tienen que ser propuestas no sobre el papel, sino también en hechos reales.

Y nos pedía el portavoz del grupo parlamentario Popular que apoyemos los presupuestos. Esté seguro y tenga totalmente confianza que si hemos presentado esta iniciativa hace un año y medio, ahora nosotros no vamos a votar en contra de esa obra concreta y de ese proyecto concreto. Lo que sí está claro es que habrá que revisar el proyecto y habrá que ver si es suficiente el crédito que se concede para la obra, porque no podemos estar cada año destinándole 6.000 euros ó 12.000 euros, y ya con eso querer que se consiga un estado normal para la carretera.

Nosotros aún así, ya que se han empezado a hacer los trámites, pedimos de nuevo el apoyo para el Partido Socialista, creo que no les condiciona en nada, sino lo que hace es que esta moción emitida desde la Asamblea Regional tenga más fuerza antes sus compañeros del Gobierno regional y así poder ver cómo tienen fruto todas las iniciativas que presentamos.

Y para terminar, dar las gracias al portavoz de Izquierda Unida por el apoyo que ha hecho a la iniciativa y porque él sí que conoce cuál es el tránsito de esa carretera y que sí que ha pasado por allí alguna vez.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señora Rodríguez.

Señorías, una vez debatida la moción, vamos a proceder a la **votación** de la misma. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

La moción ha sido rechazada al haber obtenido 5 votos a favor y 6 en contra.

Tercer punto del orden del día: debate y votación de la **Moción sobre actuaciones para mejorar las condiciones de la estación de ferrocarril del municipio de**

Alcantarilla, formulada por el señor Dólera López, del grupo parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

La historia de nuestro ferrocarril, el ferrocarril y la Región de Murcia, en particular la historia reciente, en lugar de ser de progreso, es de continuo desmantelamiento de los servicios de Renfe en la Región de Murcia. Ya no solamente es que seamos una de las regiones, la penúltima creo recordar, en inversión de Renfe, ya no es que no nos den más, mientras esperamos o dejamos de esperar que venga el famoso AVE sobre el que discutiremos esta tarde, sino que nos quitan cosas que ya tenemos.

Se quitó el despacho de billetes para agencias de viajes que había en Murcia. Se quitó el transporte combinado. Cada vez dependemos más de la dirección de Valencia. Renfe, que es una empresa pública estatal, tiene direcciones en la totalidad de las comunidades autónomas del Estado español, salvo en Murcia; incluso en algunas comunidades autónomas, en la mayoría de las comunidades autónomas tiene en todas las provincias en las que se divide la comunidad autónoma.

Pero aquí en la Región de Murcia no. En la Región de Murcia para cualquier cuestión tenemos que dirigirnos a la metrópoli, que está en este caso en Valencia, de la que la Región de Murcia es una colonia ferroviaria.

Alcantarilla ha sido una de las ciudades de la región más castigadas por los efectos -digamos- colaterales (que es una frase que está muy de moda ahora en el contexto nacional e internacional) del ferrocarril. El ferrocarril ha dividido su núcleo urbano; la deficiencia de los pasos a nivel ha ocasionado múltiples víctimas, muchas de ellas mortales, y ha condicionado el propio trazado urbano del municipio de Alcantarilla.

Muchos años de sacrificio de estos vecinos, que ahora además se ven privados, de facto, de una estación que se ha convertido única y exclusivamente en un apeadero.

La estación de ferrocarril de Alcantarilla es una de las más tradicionales de la línea, por una parte, que nos une con el centro de la península, con Madrid, por las grandes líneas, y, por otra parte, de la línea que llegaba hacia Andalucía, y que llega hasta Lorca y hasta Águilas en algunos de sus convoyes o de sus trenes.

Bien, pues de la noche a la mañana, sin que exista ninguna razón objetiva para ello, Renfe decide cerrar el despacho de billetes de Alcantarilla, un despacho que tenía demanda, un despacho en el que subía gente. De hecho, aún los talgos y los trenes de cercanías están parando en la estación de Alcantarilla, tanto en el itinerario de ida como en el de vuelta.

Y decide cerrar la venta de billetes, y con ello cerrar

la estación prácticamente, que queda convertida única y exclusivamente en apeadero.

No se oyó la voz de un Gobierno regional que plantease el asunto. Sí se oyó la voz municipal reclamando este asunto, pero no tuvo eco en un Gobierno regional, que no sólo tiembla ante el Gobierno de la nación, sino que ante Renfe tampoco ha sabido defender nunca los intereses de nuestra Comunidad Autónoma.

Claro, inmediatamente después de que se cierra el despacho de billetes, de que se quita la vigilancia que había en esa estación, de que se quita a los trabajadores que ahí había, pues toda esa vida que tenía esa estación ferroviaria de hace muchos años, se convierte precisamente en lo contrario. Esto sirve, digamos, para actividades distintas de las ferroviarias; los vecinos se quejan de la inseguridad de la zona porque esto es utilizado por personas, digamos, conflictivas, y a partir de ahí el deterioro de la estación de ferrocarril de Alcantarilla es un deterioro cada vez mayor, de unas instalaciones que son públicas, que están pagadas con dinero público y que pueden servir a muchos usos públicos, pero en primer lugar al uso ferroviario.

Últimamente se especula con la posibilidad de que una vez que el AVE llegue a la región, desde luego no antes del 2006, 2007, 2008, con las propias previsiones que hace el Ministerio, pues que dé una curva y ya no pase por esta zona, porque parece ser que quieren eliminar el soterramiento que durante años se ha prometido.

Pero, aun así, mientras llega o no llega el AVE, más vale pájaro en mano que ciento volando, y estos vecinos de Alcantarilla y a las gentes que cogían el tren en Alcantarilla y compraban los billetes en Alcantarilla tienen derecho a tener su estación, tienen derecho a tener su venta de billetes, tienen derecho a tener los servicios de una estación normal y corriente, de una estación además tradicional como era aquella.

Que pasado mañana no pasa por allí el tren, pues no pasa nada. Pasado mañana esos edificios se destinan a otros usos públicos y no estamos perdiendo absolutamente nada en inversión. Por ejemplo, en la ruta de la vía del Noroeste se plantea la necesidad de que los edificios de la antigua línea que iba a Caravaca, los edificios ferroviarios se destinen a instalaciones al servicio de esa vía turística. Ésta, que está situada en el municipio de Alcantarilla, pues puede tener toda una serie de usos sociales. Por tanto, no estamos pidiendo ni que se haga una inversión cuantiosa, ni tampoco estamos diciendo que esta inversión cuantiosa es para siete u ocho años, que después, si algún día llega el AVE, se perderá. No, no, esa inversión, en todo caso que no sería cuantiosa, no se pierde.

Pero la apertura de la venta del despacho de billetes y la recuperación de la vida al servicio del ferrocarril de esa estación de Alcantarilla nos parece irrenunciable. Y nos parece además que Renfe y la Comunidad Autónoma

de la Región de Murcia tienen una deuda histórica con el municipio de Alcantarilla, por lo que ha soportado durante muchos años de molestias e inconvenientes por ese ferrocarril que parte en dos la propia ciudad de Alcantarilla. Esa deuda histórica no se le puede pagar ahora con una bofetada, como es el cierre de esa estación ferroviaria, sin que existan motivos objetivos que lo aconsejen, dentro de la política de Renfe de desmantelamiento progresivo de los servicios y venta de patrimonio en la Región de Murcia.

Por eso esta Asamblea tiene hoy, y esta Comisión, la obligación de impulsar al Gobierno regional para que vuelvan a recuperarse esos servicios y se mantenga esta estación en unas condiciones dignas tanto de conservación como de vigilancia.

Solicitando el apoyo de todos los grupos parlamentarios a esta iniciativa, termino esta intervención.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Turno general de intervenciones.

Señor González Tovar, tiene usted la palabra.

SR. GONZÁLEZ TOVAR:

Gracias, señor presidente.

Buenos días, señores diputados, señoras diputadas.

En primer lugar, mis primeras palabras sean para posicionarnos sobre esta moción que presenta el grupo de Izquierda Unida y para posicionarnos positivamente. Vamos a apoyar la moción porque nos parece coherente, nos parece adecuada y creemos que pone sobre la mesa un problema real, un problema palpable, y que no tiene nada que ver con el papel de las autovías, ni siquiera con los bolígrafos donde se camina por esas autopistas virtuales que antes se diseñaban.

Desde luego, el problema del tren en Alcantarilla, junto con el problema del soterramiento de las vías en la estación del Carmen demuestran y vienen demostrando desde el año 95 la indefinición con el ferrocarril, con el tren, que presenta el Partido Popular.

Ya a principios de los noventa se hizo un estudio sobre situación del tren en Alcantarilla, y, desde luego, en aquel momento se optaba en aquel estudio por el soterramiento de estas vías y descartando una variante exterior.

Fue en el año 95 cuando el señor Valcárcel, recién tomado posesión como presidente, visitó el municipio de Alcantarilla y estuvo presente en un Pleno del Ayuntamiento de aquel municipio. Calificó la situación de terciarista, y dijo que había que acabar con ella porque no podía ser ni la situación que se daba en Alcantarilla con el tren, ni siquiera que atravesara este importante casco urbano de más de 35.000 habitantes,

con una densidad de población de todos conocida. Se comprometió en el año 95 el señor Valcárcel ante el Ayuntamiento-Pleno a solucionar el problema de una manera rápida, con la máxima celeridad posible.

Probablemente como consecuencia de aquello, en el año 96 se empezó un estudio de alternativas que volvían a decir que el soterramiento era la solución del ferrocarril en el municipio de Alcantarilla. Es verdad que a eso hay que unirle que posteriormente se ha pasado de condición de estación a la de apeadero y que ahora perdemos (una nueva pérdida más) el despacho de billetes en esta estación de Alcantarilla.

¿Qué más va a perder esta región esperando ese AVE que se nos promete y que viene volando de tan lejos que no sabemos ni cuándo va a llegar? ¿Qué más hay que pedir para decir y denunciar una situación tercermundista en una estación que tiene una gran parte de ella cerrada, en una estación sucia, peligrosa, con un estado de conservación deplorable, un estado de conservación lamentable, y que además -y esto también es muy grave- representa un grave riesgo para la salud de los vecinos que pasan por allí o que viven en sus alrededores.

Señores diputados, creo que deberíamos de sensibilizarnos esta mañana del riesgo que representa el estado de la estación de Alcantarilla, donde con demasiada frecuencia los vecinos de alrededor se lamentan y están asustados porque se está convirtiendo en un picadero de yonquis.

Señores diputados, probablemente una visita a aquellas instalaciones abandonadas sería probablemente la mejor foto para ver cómo se están manifestando esas inversiones tan bajas en el ferrocarril en la Región de Murcia y, desde luego, que tiene que esconder el Partido Popular con la promesa o con el señuelo de un AVE que se nos promete lejano.

Desde el grupo parlamentario Socialista apoyamos la moción porque creemos que hay que hacer una apuesta por el ferrocarril, por los servicios de ferrocarril que el área metropolitana de Murcia tiene que tener. A pesar de que en un futuro no descartamos la posibilidad de la variante, a pesar de que en un futuro, en un largo futuro no descartamos la posibilidad de que el AVE sea una realidad allí, también es cierto que tenemos que dar un sentido de transporte a los ciudadanos de Alcantarilla que podrían ver con la eliminación de esta vía cómo desaparecen sus posibilidades de acceder a la Universidad de Murcia, al centro urbano, a conexiarse con el núcleo, con esa parte central de todo este transporte que puede ser la estación central de Murcia.

Por lo tanto, Alcantarilla no puede seguir esperando, no puede seguir aguantando esta situación tercermundista. Creemos que hay que dar soluciones y además soluciones de inmediato. Creemos que hay una desorientación que se está mostrando por las distintas administraciones del Partido Popular y que ponen de

manifiesto una falta de modelo claro de transporte ferroviario para nuestra región. Y, desde luego, creemos que hay que constituir de inmediato una mesa metropolitana para debatir el futuro del ferrocarril en el área metropolitana de Murcia.

Todo esto, obviamente, sin perder servicios y todo esto, obviamente, manteniendo la estación de Alcantarilla, su despacho de billetes, y mejorando y no empeorando, que es lo que está pasando con los servicios públicos y en concreto con el transporte de ferrocarril en esta región desde que gobierna el Partido Popular.

Muchas gracias, señores diputados.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor González Tovar.
Señor Nogueroles.

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Gracias, señor presidente.
Señorías:

Esta moción que presenta hoy el grupo parlamentario Mixto viene, a mi entender, a remolque de la postura sindical, como otras muchas veces, sin que ello, desde luego, invalide o desmerezca esas posturas que son perfectamente respetables, pero sí es una observación que me permito hacer por la frecuencia con que a remolque de declaraciones sindicales en este sentido, pues después el grupo Mixto aprovecha esa circunstancia para introducir una moción en ese sentido, lo cual repito que es muy respetable.

Comienza el señor Dólera en la exposición de motivos diciendo algo que nosotros no podemos admitir así por las buenas, y es que por parte del Gobierno de la nación y de Renfe se le está dando la espalda a la ciudad de Alcantarilla. En este sentido, baste decir que el pasado año 2001 se realizan inversiones, se realizan mejoras en cuanto a mejorar el paso a nivel de la calle Mayor de Alcantarilla, consistente en dotarla de barreras automáticas, señalización luminosa y acústica específica para peatones; esta actuación, que es única y pionera en España, tuvo un costo superior a los 150.000 euros. A lo que además debemos añadir otras mejoras como son el vallado perimetral de toda la vía férrea y la colocación de nuevo pavimento sobre la vía férrea en los cruces para mejorar la seguridad de los mismos. No parece lógico que Renfe realice inversiones y mejoras en un municipio al que, según usted, tiene abandonado.

Por otra parte, se ha mencionado por parte de los dos portavoces, especialmente del señor Dólera, que, dentro del estudio informativo de ordenación de la red ferroviaria de la ciudad de Murcia, se contempla una variante por el sur de la ciudad, un desvío por Alcantarilla, que va a eliminar definitivamente el trazado interior de la ciudad, evitando así el paso por ese casco urbano

que tantos conflictos y tantas molestias a los ciudadanos está causando.

Bien, a ese estudio informativo, que no es una imposición en ningún momento de nadie, ni del Gobierno ni de Renfe ni de la Comunidad Autónoma, pues lógicamente todo estudio informativo lleva unos pasos administrativos como son publicar la memoria-resumen medioambiental y el plazo de consultas previas a la aprobación de ese estudio informativo, al cual ya han resultado favorables los informes, los pronunciamientos del propio Ayuntamiento de Alcantarilla. Por tanto, pensamos que ese estudio informativo y esa memoria-resumen van a ser un paso positivo en cuanto a la eliminación de este secular problema.

Sí es cierto, y no lo queremos en absoluto camuflar ni esconder, que la actual estación ferroviaria prestaba un servicio y sigue prestando un servicio de trenes con Madrid, dos talgos diarios en cada sentido, pero que a partir del pasado mes de abril de 2001 se cerró la venta de billetes en la propia estación, en base exclusivamente al escaso número de usuarios o de viajeros que utilizaban ese despacho de venta de billetes, si bien ese servicio de despacho de billetes se ha trasladado a una agencia de viajes que apenas dista 200 metros de la propia estación y que no supone ningún sobrecargo para el usuario.

Para justificar o probar esta afirmación del escaso número de viajeros, datos contrastados y fidedignos de la propia Renfe, he de decirles que durante lo que va del año 2002 los viajeros que han utilizado esta estación hasta el 30 de septiembre pasado han sido: viajeros subidos, 1.115; viajeros bajados, 1.651; total, 2.766. Si hacemos una división por los días del año transcurrido, vemos que aproximadamente sale una media de 10 viajeros al día. Pero es que incluso cuando el despacho de billetes estaba abierto, de esa media de 10 viajeros diarios solamente el 35% de ellos compraba sus billetes en la propia estación, es decir, entre 3 y 4 viajeros al día.

Si usted considera, señor Dólera, que ésta es, como dice el texto de su moción, demanda suficiente para subsistir esta estación, es una opinión que nosotros no podemos compartir y no compartimos, puesto que esto me recuerda un poco la postura de un vecino de Jumilla, de mi ciudad, que reivindicaba ante el Ayuntamiento la exigencia de poner un servicio de autobús diario entre Jumilla y la estación de Hellín, porque este señor, que es un señor en una edad y en condiciones físicas aptas para conducir y además con posibilidades económicas sobradas para tener un buen coche, ni conduce ni tiene carné ni se quiere preocupar de conducir. Entonces esporádicamente, aproximadamente una vez al mes, realizaba un viaje a Madrid y tenía que coger el tren en Hellín, y por eso exigía, reivindicaba la puesta en funcionamiento de un servicio de autobuses Jumilla-Hellín, lo cual planteó el Ayuntamiento que era mucho más barato pagarle un taxi y que el señor cada vez que lo quisiera utilizar fuese a Hellín para coger el tren. Bueno,

esto, bromas aparte o exageraciones aparte, que no son exageraciones, que es una realidad, nos lleva a reflexionar en el sentido de que Renfe también tiene que administrar, es un ente que tiene que gobernar y sobre todo administrar y, por tanto, priorizar.

Ese dicho de que la inteligencia se rige por el principio de la economía, creo que también es perfectamente aplicable para el buen gobierno y la buena administración. Por tanto, entendemos que las razones de Renfe en este caso están justificadas, y sí que nosotros entraríamos a respaldar esa postura que nos parece absolutamente lógica de que si la estación ya no tiene el uso que tenía, pues se destine a usos sociales, que lo vemos muy bien, otros usos públicos de la propia estación, que, por lo que esperamos, es decir que la estación desaparezca y la vía del tren también y se haga esa variante, por tanto en breve esa estación podrá ser cedida al Ayuntamiento y ésta le dé un uso más rentable socialmente.

Hablan ustedes también, lógicamente, de la suciedad, del abandono...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Nogueroles, debe ir concluyendo.

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Termino enseguida, señor presidente.

Y también vemos razonable que, efectivamente, el abandono de la estación no se convierta en un nido ni de delincuencia ni de molestias para los vecinos. En ese sentido, habrá que pedir, exigir al Ayuntamiento, que es competencia municipal, mayor vigilancia y mayor atención a esa zona para que los vecinos no sufran las consecuencias, pero en absoluto podemos aprobar en todo el sentido de su moción por esas razones que he expuesto.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Nogueroles.
Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer al señor González Tovar, en nombre del grupo Socialista, el apoyo a esta iniciativa, los argumentos que ha dado y algunas propuestas que ha formulado al hilo de la moción, que me parecen interesantes y dignas de tener en consideración.

En lo que se refiere al representante del grupo parlamentario mayoritario, a mí me da la impresión, cuando estaba escuchando la intervención del grupo

parlamentario Popular, que estaba hablando un administrador de Renfe más que un representante del pueblo de la Región de Murcia y en este caso defensor de los intereses del municipio de Alcantarilla.

Y es que, miren ustedes, a remolque de la postura sindical, pues no exactamente. La postura sindical en este caso confluyó, pero fueron las movilizaciones de los vecinos de Alcantarilla y el respaldo de su Ayuntamiento lo que me llevó a presentar esta iniciativa aquí.

No obstante, efectivamente, este diputado tiene la obligación, como fuerza política de la izquierda alternativa, de trasladar a esta Asamblea las propuestas de los trabajadores expresadas a través de los sindicatos.

Yo sé que están ustedes especialmente molestos con este tema, con la bajada de pantalones que han tenido que hacer ante la huelga general del 20 de junio y ante la movilización del 5 de octubre en Madrid, en las cuales tuve el honor y el placer de poder participar, pero, hombre, no arremetan ustedes contra los sindicatos, que son en este momento instrumentos importantísimos y reconocidos en la Constitución para la democracia en nuestro país y para la participación socioeconómica.

En cualquier caso, mire usted, no me venga hablando de que en el 2001 se le dieron cuatro limosnas a Alcantarilla. Alcantarilla lleva más de 15 años prometiéndosele el soterramiento de las vías, prometiéndosele el arreglo de los pasos a nivel, prometiéndosele determinadas modificaciones para que el trazado urbano pudiera integrarse de una forma natural. ¿O cree usted que si se presenta a las elecciones el presidente de Renfe en las próximas elecciones municipales va a sacar la mayoría absoluta? Mire usted, le aseguro que sacaría un voto, que sería probablemente el suyo, si es que estuviera empadronado en el municipio de Alcantarilla, que me extraña que el Ayuntamiento le dejara empadronarse allí.

O sea, que no hay algarabía, contento y alegría por la política de Renfe precisamente allí, por más que el señor administrador, digo, el señor diputado regional lo defiende.

Una vez que se plantea eso, a mí me dan miedo las palabras del señor Nogueroles. Porque si plantea lo que el despacho de la venta de billetes no va bien, que la estación tiene poco tránsito, ¿cuál es el siguiente paso? Algo que es, digamos, menos costoso todavía que cerrar la oficina de billetes, que es que las paradas que tienen los trenes en el municipio de Alcantarilla se eliminen. Por tanto, ya sería la marginación absoluta de Alcantarilla.

Detrás de una cosa viene la otra. Primero se cierra parcialmente la estación a la venta de billetes; y el segundo aspecto, dentro de la política economicista de Renfe y dentro de lo que ha expresado el portavoz del grupo parlamentario Popular, es cerrar, perdón, eliminar las paradas de los trenes, en particular de los talgos, pero también de los de cercanías en Alcantarilla.

Y, en tercer lugar, el planteamiento que hace el

señor Nogueroles es evidencia de la falta de apuesta de la política ferroviaria del propio Gobierno regional.

Mire usted, si hay una línea de cercanías ahí y ven ustedes que no tiene la suficiente demanda, o ve Renfe que no tiene la suficiente demanda, aceptando unos datos que usted está planteando que son más que discutibles, pues, mire usted, lo que tendrían que hacer es potenciar ese transporte ferroviario de cercanías, no cerrar, no dismantelar. Ustedes hacen política de tierra quemada, en lugar de hacer política de promoción del ferrocarril.

Pero es que, además, se despachen tres, cuatro, cinco, diez, veinte o cien billetes, si usted tiene allí un empleado, puede hacer tareas de información, puede hacer otro tipo de tareas, y alrededor de esa estación se genera un movimiento económico y un movimiento positivo favorable a la población que hay alrededor.

Hoy, con la estación cerrada, ¿sabe usted lo que pasa? Pues mire usted, pasa que hay inseguridad ciudadana, que hay suciedad en los alrededores, que hay molestias para los vecinos en lugar del estímulo económico que podía haber anteriormente.

Pero, además, dice usted que está de acuerdo en que se destine a fines sociales. El problema es que si esa estación permanece cerrada, no hay mantenimiento y se destina a usos conflictivos socialmente, pues, al final, lo que va a ocurrir es que, cuando usted venga a destinar esto a centro social o a cualquier otra actividad social, van a necesitar tanta inversión que no va a merecer la pena y utilizarán entonces otra de sus políticas, que es la de piqueta.

Termino la intervención lamentando que el grupo parlamentario Popular sea más el administrador de Renfe en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que el defensor legítimo de los intereses y los derechos de los ciudadanos.

Lo trasladaremos a Alcantarilla, donde estoy seguro que recibirán con alborozo su postura.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Una vez debatida la moción, señorías, procedemos a la [votación](#) de la misma. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. La moción ha sido rechazada al obtener cinco votos a favor y seis en contra.

Cuarto punto del orden del día: debate y votación de la [Moción sobre construcción del puente denominado "Puente Santo" en la carretera B-20 de Cehegín a Valentín](#), formulada por el señor Fernández Montoya, que tiene la palabra para su defensa.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Señorías:

La carretera B-20 une la población de Cehegín, el casco urbano de Cehegín con varias de sus pedanías. Quiero hacer un paréntesis para indicar que en algunos sitios yo he visto denominarse a esta misma carretera B-21, pero incluso la Guardia Civil nos aseguraba que era la B-20.

No es raro que haya tal confusión, puesto que es una carretera que parte desde el mismo pie del casco antiguo de Cehegín, discurre y enseguida cruza el río Argos, que es donde está este puente denominado Puente Santo, y se dirige a Canara y hacia Valentín, de manera que, aunque tiene algunas otras intersecciones, pero puede continuarse hasta Valencia.

Decimos que esta carretera también tiene una salida hacia la 3.314, que es la carretera que hoy une la Venta del Olivo con la nueva autovía o con Caravaca.

La carretera, pese a ser estrecha, está en regular estado, pero el puente, que se denomina o que los lugareños hablan de Puente Santo, cruza el río, es un puente viejo, estrecho, peligroso y por el que se transita con dificultad en vehículos pequeños, de manera que hay que hay preferencia de paso por una parte, eso en vehículos pequeños; en vehículos grandes, en vehículos pesados no se puede, no se admite el tráfico para estos vehículos.

Hablamos de un puente construido en el año 1922 y que, por tanto, no hace falta mucha imaginación para conocer, si no lo conocen personalmente, que es un puente inadecuado.

El municipio de Cehegín tiene una extensa huerta en esa orientación, en la orientación este, como la tiene en otras orientaciones, y precisa disponer de un paso, que le proporciona este puente, que sea suficientemente ancho, que posibilite que circulen vehículos de todas clases, dado el uso que se hace de esta carretera, que es salida y entrada natural, como hemos dicho, de los vecinos que viven en Canara, que viven en Valentín, hacia Cehegín. Ambas son pedanías de una agricultura próspera y moderna, una porque tiene invernaderos y cultivos de flores, por ejemplo, que es la de Canara, y la de Valentín, que es una pedanía que comparte Cehegín con Calasparra, es una pedanía también próspera, que esta tiene una comunicación más fácil y más sencilla con la 3.314, pero que hacia Cehegín tendría esta dificultad. También Valentín es famosa ya dentro de la región y fuera de ella por la cerámica de tan buena calidad que fabrican en esta pedanía de Cehegín-Calasparra.

Cuando no se puede utilizar esta vía, los usuarios tienen que dar un amplio rodeo para llegar a la 3.314, estamos refiriéndonos a los vehículos ya más pesados, que es la que puede salir, como hemos dicho, a la autovía del Noroeste.

Por todo ello, el Ayuntamiento de Cehegín viene demandando desde hace mucho que se construya un nuevo puente en el mismo lugar, pero con las condiciones adecuadas a la demanda de las necesidades actuales,

y, claro está, creemos que es una demanda, de la que nos hemos hecho eco, lógica y muy razonable.

La Administración regional, y concretamente la Dirección General de Carreteras, que conoce esta realidad, y conoce la realidad de otras muchas carencias en materia de comunicaciones que tenemos en el Noroeste, conoce el problema, pero es que, además, esto ya se reflejaba en el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste, y es por eso por lo que con frecuencia se hacen promesas y se dice, concretamente yo tengo una noticia de La Opinión en diciembre del año 2001, en la que se dice: "Un nuevo puente sobre el río Argos unirá Cehegín con Canara", con lo cual parece que, como otras muchas veces acostumbra el Gobierno del Partido Popular, una vez que lo dice, pues ya está hecho. Bueno, pues falta mucho precisamente para ello.

De ahí que desde el grupo parlamentario Socialista queremos insistir para que se lleve a cabo la obra, que ya suponemos que, puesto que está en el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste, tendrá el correspondiente proyecto, si es que verdaderamente había intención de llevarla a cabo pronto.

Por otra parte, también decimos que no es una obra que suponga una gran inversión, y que la necesidad hemos dicho y creemos que está más que justificada.

Por todo esto es por lo que presentamos la moción que dice que: "La Asamblea Regional insta al Gobierno regional para que, a través de la consejería correspondiente y dentro de las posibilidades presupuestarias, se proceda al estudio, redacción del proyecto, ejecución de un nuevo puente sobre el Argos, denominado Puente Santo, en la carretera B-20 de Cehegín-Canara-Valentín".

Esperamos que, puesto que es una cosa tan sencilla y desde luego está tan justificada, en los presupuestos del 2003, si es que no hubiera previsión de ello, se pueda incluir. Por tanto, esperamos el lógico apoyo del grupo de Izquierda Unida y, asimismo, el lógico apoyo del grupo Popular, para que desde el Gobierno se aborde esta obra y no se demore más, por el bien de los vecinos y de toda la población de Cehegín.

Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.
Señor Dólera.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Para prestar el lógico apoyo que demandaba el grupo parlamentario Socialista a una moción lógica, racional y necesaria.

Miren ustedes, yo sigo planteando que las comunicaciones en el Noroeste no se resuelven única y exclusi-

vamente con esa autovía, cara e insegura, que han hecho ustedes estandarte de sus políticas; que hay comunicaciones inter e intramunicipales y comarcales que es necesario acometer y que es necesario abordar.

Antes hablábamos del Plan de Carreteras, y se me iba uno de la Región de Murcia hacia la Unión Soviética y se me hablaba de los planes quinquenales y de que se hizo un Plan de Carreteras en 1994 y no se ha cumplido.

Lo primero, bueno, estamos en la Región de Murcia, y estamos hablando de unos planes quinquenales, que votó el Partido Popular en la Asamblea Regional en el año 1993, creo recordar, el Plan 1994-1999, de Carreteras.

Y segundo, estamos hablando también de una actuación quinquenal que el presidente Valcárcel planteó en su debate de investidura, que iba a cambiar el Plan de Carreteras. Y es verdad, no se ejecutó, en eso tiene razón, pero no se ejecutó porque el Partido Popular no lo ejecutó, que gobernó desde 1995.

¿Por qué traigo a colación el Plan de Carreteras? Porque si el Plan de Carreteras se hubiera ejecutado, hoy no vendría esta moción, porque precisamente la carretera B-20 y el arreglo de este puente venía en el Plan de Carreteras 1994-1999. Pero la inexecución de ese plan por el Gobierno hace que hoy, 8 años después de que entrara en vigor ese plan, tres años después de que terminara su vigencia, se tenga que estar todavía reclamando una obra que es urgente y es prioritaria.

Y es urgente y es prioritaria porque va a permitir una mejor comunicación de Cehegín con Valentín, con Canara y con algún otro diseminado poblacional que existe en la zona de gran importancia, de gran importancia no solamente por la cerámica, o no solamente por la agricultura, como planteaba el señor Fernández Montoya, sino también importante porque estamos ante poblaciones del medio rural que precisan una especial atención y que precisan elevar la calidad de vida y los servicios e infraestructuras de que disponen sus habitantes, si no queremos quedarnos con un medio rural cada vez más despoblado, como hemos advertido en muchas ocasiones.

Pero es que además hay otra razón: en las inmediaciones de esa zona se está ejecutando un polígono industrial, un polígono industrial al que se permitirá, con ese arreglo del puente, el acceso a los vehículos que tienen que acceder a ese polígono industrial. Por tanto, nosotros creemos que éste es un acicate adicional para poder acometer esta obra.

Y, miren ustedes, para mí el hecho de que vaya en el Plan Integral del Noroeste no hay garantía de nada, porque estoy acostumbrado a ver que en el Plan de Reactivación, en el Plan Estratégico, en el Plan de Cartagena van muchas cosas, que al final tiene uno que recorrerlas montado en bolígrafo, como anteriormente se decían, porque quedan ahí, quedan sobre el papel.

Por tanto, moción oportuna, moción lógica, moción

racional y moción necesaria, que desde este grupo parlamentario voy a apoyar dando el voto afirmativo.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señor Blaya.

SR. BLAYA BLAYA:

Gracias, señor presidente.

Señorías, buenos días.

En primer lugar, hacer una pequeña aclaración al proponente de la moción, ya que creo, según el mapa de carreteras, que la B-21 es la carretera que une la C-3.314 con la B-20, y a partir de este punto de enlace sigue siendo la B-20 la que transcurre hasta el municipio de Cehegín.

En cuanto a la moción que debatimos con la finalidad de construir un nuevo puente en la carretera B-20, que une la localidad de Cehegín con la pedanía compartida por este municipio y Calasparra como es Valentín, yo creo que sobre Cehegín y sus pedanías ambos portavoces ya han dado suficientes datos de la categoría y de la dedicación de esta población, y no es necesario añadir ninguno más.

Lo que sí consideramos es que esta moción está fundamentada, según consta en su exposición de motivos, en algunos argumentos que creemos y consideramos que son discutibles, ya que si bien es cierto que la ruta más corta de la pedanía de Valentín a la población de Cehegín es por la carretera B-20, creemos que tiene un recorrido aproximadamente de unos 13 kilómetros y cuyo tiempo de duración del trayecto es de una media hora, no es menos cierto que la ruta más rápida es por la carretera 3.314, ya que si bien la distancia es un poquitín más larga, la duración del viaje es mucho menor. Por lo tanto, el trayecto para desplazarse desde la pedanía de Valentín a la localidad de Cehegín, el trayecto, como digo, más rápido es por la carretera 3.314, como todos sus señorías saben, dadas las características de la vía.

Asimismo, el señor Fernández Montoya durante su intervención ha expresado, efectivamente, que la carretera B-20 está en un buen estado, ya que se han hecho obras y actuaciones en esta carretera y quizás la única dificultad que presenta es el puente al que hace referencia esta moción.

Por otra parte, tenemos que dejar también constancia que el municipio de Cehegín dispone de una red de carreteras regionales en un estado de conservación y capacidad muy superior a la mayoría de los 45 municipios de la región, gracias al esfuerzo continuo y continuado que se está haciendo desde el Gobierno regional para dotar al municipio, así como al resto de los municipios de la región, y en especial a los municipios del

Noroeste, de las infraestructuras necesarias para progresar desde el punto de vista industrial, turístico y social, y que sus ciudadanos, por supuesto, se merecen.

En este sentido, tenemos que destacar que en todo el municipio de Cehegín se han efectuado obras de ensanche y refuerzo, se han hecho obras de drenaje, se ha acometido obras para la instalación del alumbrado público, se han reconstruido arcones, se ha mejorado el firme en varias carreteras, en algunas se han mejorado los accesos, también se han hecho obras de drenaje y también se han colocado barreras de seguridad en alguna de ellas.

En definitiva, se han ido realizando las actuaciones necesarias en cada carretera del municipio de Cehegín, como son la carretera B-26, la MU-504, en la B-16, en la B-21, en la 3.314, en la misma B-20, como he dicho anteriormente, y por supuesto algo tan importante como es la construcción de la C-415, la autovía del Noroeste-Río Mula, que, según las propias palabras del alcalde de Cehegín, don Pedro Abellán, supone cumplir todos los deseos que siempre se habían reclamado desde las tierras altas del Noroeste, y así se daba cumplimiento a una deuda histórica para los ciudadanos de la comarca del Noroeste y Río Mula, que durante muchos años vieron cómo había unas malas comunicaciones con el resto de la región y, por lo tanto, del país.

Concretamente en estas ejecuciones de obras, durante el año 2002 está previsto que se inviertan en las carreteras de Cehegín, aparte de las actuaciones de obra menor para la conservación de la red de carreteras, 663.351,44 euros, en la carretera B-16, que da servicio a las pedanías de Cañada, Carrasquilla y Campillo de los Jiménez, Algezares y Cabezos.

Señor presidente, centrándonos en el puente de la carretera B-20 desde Cehegín a Valentín, debemos de indicar que, efectivamente, es una obra necesaria para ensanchar la carretera de cuatro a diez metros, incluidos los arcones o aceras, y ampliar el radio de la curva.

Esto es algo que, efectivamente, la Consejería conoce, no sólo lo dice, sino que también lo planifica y actúa en cada momento, como viene haciendo, con un orden de prioridades. Como hemos podido comprobar en mi exposición, se han efectuado muchas obras en el municipio de Cehegín, se ha planificado un régimen de prioridades y, por supuesto, en ese régimen de prioridades también está contemplado este puente o la ampliación de este puente sobre la carretera B-20, señalando que este puente necesita una ampliación de cuatro a diez metros, también hay que señalar que goza de buena visibilidad, que la intensidad media de tráfico es de unos 1.778 vehículos y que no es un tramo de concentración de accidentes.

Por lo tanto, señorías, para concluir podemos afirmar, sin lugar a equivocarnos, que el municipio de Cehegín dispone de una red de carreteras regionales en un estado de conservación y capacidad de los firmes

muy superior a la mayoría de los 45 municipios de la región; que se ha actuado en todas las carreteras del municipio de Cehegín, incluida la B-20 objeto de esta moción, y que se han realizado las actuaciones prioritarias y que están planificadas todo el resto de actuaciones, porque, como todas sus señorías comprenden, los presupuestos son limitados y no se pueden efectuar inmediatamente todas aquellas obras que un Gobierno cree oportunas hacer y que sabe que sus ciudadanos necesitan.

Por lo tanto, hay que establecer un orden de prioridades y hay que ir ejecutándolo de mayor a menor. Por lo tanto, vamos a rechazar esta moción.

Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Blaya.

Señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

En primer lugar, agradecer el apoyo del grupo de Izquierda Unida y, asimismo, las aportaciones que ha hecho en el apoyo a esta moción. Una de ellas, que efectivamente no habíamos comentado, es que la carretera de Canara sale a la 3.314 por un polígono nuevo, por un polígono nuevo industrial, que está allí mármoles San Marino, que es donde acudió el presidente a inaugurar incluso aquella instalación industrial.

Decir que, desde luego, cuando sale en La Opinión el 11 de diciembre de 2001 que la Consejería tiene previsto..., pues inmediatamente tenía que haber salido a continuación el director general de Carreteras diciendo: tiene previsto dentro de dos, de tres o de cinco años, claro.

Lo que sí es cierto en la moción que estamos debatiendo es que aquel puente hay que pasar por él e invitamos al grupo parlamentario Popular a que pase, y como es un puente que es puente santo, pues yo creo que no se caerá ni pasará nada y que aguantará hasta que pase el grupo parlamentario Popular.

Pero lo que sí es cierto es que los presupuestos están ahí, los presupuestos del 2003, y tiene posibilidad de poder hacerlo. Así cumpliríamos un compromiso que tenemos en el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste, contentaríamos al Ayuntamiento que viene pidiendo reiteradamente poder contar con una salida importante de Cehegín, una salida y una entrada por la parte Este, y sería una manera de resolver un problema que, no por ser viejo, no deja de ser apremiante.

El señor Blaya, del grupo parlamentario Popular, nos hace referencia al trayecto y dice que los de Valentín realmente tienen una salida, que yo también lo había dicho, a la 3.314, que es más rápida y más segura. Pero

no olvide el señor Blaya que los de Valentín, aunque una parte de Valentín es de Calasparra, la otra parte corresponde al municipio de Cehegín y los habitantes tienen que ir allí a resolver sus problemas. No tienen, por tanto, que salir a la 3.314, coger después la autovía y pasarse después a Cehegín, sino que pueden utilizar esta vía, que es muy antigua, y que incluso se utilizó ya para ir desde Cehegín hasta la estación de ferrocarril en Calasparra, porque es una vía que, diciéndolo rápidamente, ataja, es una forma de ir más rápido.

Dice que la única dificultad es el puente. Pero si es la más grave, si es la que impide que realmente haya una comunicación y es la que impide las posibilidades de desarrollo que puedan tener aquellas pedanías, porque el no tener una comunicación de vehículos pesados, pues es ya una dificultad importante.

Así que, a pesar de los esfuerzos que se hayan hecho, que como siempre hacen los portavoces del Partido Popular, pues salen hablando de la autovía y del ensanche y refuerzo y drenajes y mejoras de firmes, pues mire, yo le diría que hay otros muchísimos tramos de Cehegín que están fatales, incluida por ejemplo la carretera B-22, que va desde Valentín a Calasparra, y que hoy resulta muy peligrosa, porque es muy transitada y son caminos de la huerta, que realmente son muy peligrosos.

Así que la reconoce como prioritaria, pero sin embargo dice que esto está contemplado, que es un puente que se ve. Claro, es un puente en el que no han pasado grandes accidentes porque allí todo el mundo camina igual que en los tiempos antiguos que pasaban los carros. Por allí todo el mundo camina con su coche a paso de carreta, y entonces se espera; ayer mismo me esperé yo, antes de ayer me esperé a que pasara una moto y un coche y, claro, es difícil que pueda ocurrir nada. Pero ese puente no tiene las condiciones que hoy se precisan.

Decir, por último, que éste es un compromiso anterior que está en el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste, y el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste tiene una vigencia, desde 1998 al 2003, de manera que se nos agotan los plazos. Luego, a los parlamentarios del grupo parlamentario Popular no les gusta que les digamos: los plazos se agotan...

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Fernández Montoya, debe ir concluyendo.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Termino inmediatamente, señor presidente.

... pero es que los plazos del Plan del Noroeste se agotan, que el 2003 es el año que viene y estamos haciendo los presupuestos ahora mismo del 2003, y entonces nosotros desde el grupo parlamentario Socialista

tenemos que decir: señorías, que esto ya está bien, que esto es un compromiso anterior, que es verdad que habrá muchas necesidades y que habrá todo lo que se quiera, pero el Plan del Noroeste tiene un compromiso firmado. Y aunque sería, como diría el señor Dólera, un plan de mínimos, pero es que ni los mínimos luego se van a cumplir. De ahí que entonces desde el grupo Socialista queremos, con estas y con otras muchas cosas, que efectivamente no tendríamos que volver a reiterarlas porque deberían de estar programadas, pues insistimos en la necesidad de ellas.

Esperamos que estas razones sean suficientes para hacer reconsiderar al grupo parlamentario Popular y dé su apoyo, que no es ni más ni menos que se construya ya el puente denominado Puente Santo en el municipio de Cehegín.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

Señorías, procedemos a la [votación](#) de la moción. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

La moción ha sido rechazada al haber obtenido cinco votos a favor y seis en contra.

Quinto y último punto del orden del día: debate y votación de la [Moción sobre obras de mejora en la carretera MU-504, que une Cehegín con la pedanía de La Paca, en Lorca](#), formulada por el señor Fernández Montoya, que tiene la palabra para su defensa.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.

Señorías:

La carretera MU-504 es una carretera que une el municipio de Cehegín con La Paca, de Lorca, ya en el municipio de Lorca.

Esta carretera ha pasado en los últimos tiempos de ser una vía poco transitada, utilizada sólo por los trabajadores agrícolas, a ser una nueva posibilidad de comunicación de los habitantes del Noroeste, especialmente los de Cehegín y Bullas, con los de la zona de La Paca, la Zarcilla de Ramos y otros, además de la ciudad de Lorca. Porque los habitantes de Cehegín, cuando tienen que ir a Lorca y a las pedanías de Lorca tienen que ir dirección Caravaca, o ir por la autovía, y después pasar a la carretera que va a Granada, concretamente la 3.211, y después dirigirse en el cruce que deja la dirección Granada hacia Lorca, de manera que tienen que dar un gran rodeo para llegar a las pedanías concretas de La Paca, de Zarcilla de Ramos y a la misma Lorca. De forma que estamos hablando de una carretera que supone atajar para llegar más pronto a esas pedanías, que supone intercomunicar.

Decimos que es una carretera de montaña, que comienza en Cehegín, pasa por alguna pedanía pequeña como es Burete, después pasa ya a otras pedanías ya de Lorca, como es Doña Inés, y llega a La Paca, que es una pedanía importante, y que constituye, dentro de los grupos de las pedanías, un núcleo ya de cierta entidad.

La carretera, que tiene unos veintisiete kilómetros, no toda discurre por la parte montañosa, pero casi toda, atraviesa la sierra de Burete, la sierra de las Cabras, que son parte de los términos de Cehegín y de Lorca. Pero, claro, como carretera de montaña tiene un trazado sinuoso y es estrecha, y por tanto necesita una mejora, una corrección del trazado, necesita un ensanche, y necesita mejorar las numerosísimas curvas que tiene, que son peligrosas.

Y que si, efectivamente, antes se nos decía que “es que circulan pocos vehículos”; claro, cuando una carretera es mala circulan muy pocos vehículos. Pero de eso tenemos ya ejemplos, afortunadamente tenemos ejemplos, como la carretera de Mula a Calasparra, que antes pasaba muy poca gente por ahí, y sin embargo ha aumentado desde que se ha arreglado un número de vehículos enorme, puesto que ya la gente no tiene ese miedo a pasar por ahí, es lógico. Entonces, son carreteras que tienen hoy poca circulación. Tienen circulación de camiones que hacen transportes de mármoles, tienen la circulación de los agricultores, pero no tienen todavía la circulación suficiente porque son muy difíciles.

Entonces, nosotros decimos que esta carretera se debe de arreglar, y por eso es por lo que ya se incluyó también en el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste. Concretamente en su estrategia número 211 se indicaba la actuación en esta vía con un coste total de 500 millones de pesetas, hoy tres millones de euros, si mal no hacemos la cuenta, para invertir entonces 200 millones en el 2002 y 300 millones en el 2003.

Nos tememos que simplemente con un arreglo superficial de esta carretera se quiera contentar lo que era una aspiración del municipio, del Ayuntamiento de Cehegín, para poder tener esa vía de penetración y de comunicación con las tierras altas de Lorca, de manera que está programada en el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste, y también sería de éstas que no tendríamos que traer aquí porque ya está programada o porque ya está hecha. Como no es así, como nos tememos que el año 2003 no se va a terminar tampoco ésta, como otras muchas cuestiones pendientes, mal que le pese, y a nuestro pesar también, al grupo parlamentario Popular e incluso al señor consejero, señor Bernal, que debía ser valedor del Plan de Desarrollo Integral del Noroeste, y muchas veces no lo es, nosotros lo que decimos es que hay que cumplir, que los compromisos hay que cumplirlos, y cuando se firma es para cumplirlos, por lo menos esa es la idea que yo tengo desde mi abuelo: los compromisos son los compromisos y hay que cumplirlos, y están incluso anteriores a posteriores compromi-

sos.

Y que el desarrollo de una zona, sea el Noroeste, sea el río Mula, o sea como otras tantas zonas que hay en la región, pero por ceñirnos a lo que estamos comentando, el desarrollo del Noroeste, pues pasa por multitud de pequeñas cosas, y una de ellas es la permeabilidad entre territorios que favorezca la comunicación, que favorezca que un señor si quiere poner una granja, pues sepa que va a tener la posibilidad de que llegue el transporte y se pueda meter allí no sé cuántos cochinos, como dirían en Lorca. ¿Por qué? Pues, porque si no esto realmente no se puede hacer.

Si queremos darle un desarrollo a los mármoles de la sierra de Burete, pues, seguramente, lo primero que nos exigen es que haya una carretera que sea segura, y otras muchas cuestiones que plantea o posibilita una carretera que esté en buenas condiciones.

De manera que por todo ello es por lo que desde el grupo parlamentario Socialista pedimos que “la Asamblea Regional inste al Gobierno regional para que, a través de la Consejería correspondiente, impulse la actuación con obras de mejora en rectificación de trazado, eliminación de curvas, ensanche de calzada, señalización y mejora del firme en la carretera MU-504, que une el municipio de Cehegín con La Paca, en la carretera comarcal de La Paca, 3.211.”

Gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

Turno general de intervenciones.

Señor Dólera, tiene la palabra.

SR. DÓLERA LÓPEZ:

Gracias, señor presidente.

Estamos ante una carretera, como bien ha dicho el ponente, que une las comarcas del Guadalentín y del Noroeste: Bullas, Cehegín, La Paca, Zarzadilla e incluso Lorca. Y, efectivamente, es bueno que estas comarcas estén unidas, aparte de la otra carretera que las une. Pero también está muy bien el que haya desarrollo de las actividades productivas que por allí se desarrollan, y desde luego que se desarrolle en los núcleos rurales.

Pero tenemos que advertir una cuestión, ¿eh?, estamos ante una carretera de montaña. La rectificación del trazado sinuoso de esa carretera puede suponer comerse una parte del monte, y luego estamos en una zona que está en las inmediaciones de espacios protegidos. Por otra parte, la autovía del Noroeste, según nuestras noticias, lo que ha provocado es que, en lugar de más tránsito de vehículos, haya es menos tránsito de vehículos en la zona, y en consecuencia nosotros creemos que las actividades de mármoles y las actividades agrarias del Noroeste son muy importantes, pero tan importantes

como esas actividades es preservar la mayor potencialidad que tiene hoy el Noroeste de la región, que son precisamente sus recursos naturales, que es precisamente sus recursos naturales, que es precisamente su medio ambiente, que son precisamente sus superficies forestales, y que es precisamente el que sea un pulmón, digamos, en medio de tanta destrucción de medio ambiente.

Por tanto, de acuerdo con la teoría del desarrollo sostenible, si esto se planteara única y exclusivamente como obras de mejora, como obras de seguridad, pues nosotros no tendríamos ningún inconveniente en haber votado la moción a favor. Pero cuando hablamos de rectificación de trazado, de eliminación de curvas, ensanche de calzada, estamos hablando de comernos trozos de monte en un paraje que linda con parajes protegidos y que puede llegar a deteriorar esos parajes protegidos.

Es por ello que, entendiendo la buena intención que tiene esta iniciativa, la posición de Izquierda Unida a la misma va a ser de abstención.

Nada más y muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Dólera.

Señor López Lucas.

SR. LÓPEZ LUCAS:

Muchas gracias, señor presidente.

Señorías:

En principio, en la primera intervención que ha hecho el diputado de Izquierda Unida, del grupo Mixto, sobre la carretera MU-410, Barinas-Macisvenda, y luego también en la tercera sobre el Puente Santo, hacía una advertencia de que el Partido Popular carecía de plan de arreglo de carreteras y, por tanto, tenían que acudir muchas veces a presentar mociones por la carencia de plan, que otras veces sí lo ha habido, ha dicho también el diputado.

Entonces, yo lo único que quiero decirle es recordarle que el único Plan de Carreteras que presentó el Partido Socialista fue por el año 94, no llegó a ser plan. El único plan que se presentó a esta Asamblea fue en el año 94, y en aquel plan tengo que decirle que el Partido Socialista estaba ya de cara a las elecciones, y, como dice la canción y como viene bien en el tema de carreteras "cuesta abajo en su rodada", y presentó un plan que yo creo que prácticamente no lo iba a cumplir. Y además dicho plan carecía, como usted dice a lo mejor tendría otras cosas, pero sin embargo no contemplaba la autovía del Noroeste, autovía que sí ha construido el Partido Popular y que está ahí, lo mismo que la autovía del Mar Menor. Entonces usted dice que no hicimos caso de ese plan y que hemos hecho otro. Por supuesto, y estoy

seguro que si usted ganara las elecciones ni haría caso del Plan de Carreteras del PSOE, ni del Plan de Carreteras del Partido Popular; usted haría su Plan de Carreteras, en caso hipotético de que alguna vez gobernara, y haría el suyo, no el del Partido Popular ni el del Partido Socialista.

Sin embargo, sí tengo que darle la razón en dos observaciones que usted ha hecho a esta moción, y una es que se trata de una carretera de montaña y otra que la autovía no ha influenciado en absoluto en la circulación de esta carretera, sino todo lo contrario, ha bajado; el IMD ha bajado en cuanto a la circulación de vehículos desde que entró la autovía en vigor. Han circulado menos vehículos en el 2001 que en el 2000, tanto de vehículos pesados como de vehículos ligeros.

Y esa observación de carretera de montaña, nosotros, el Partido Popular sí la tenemos en cuenta, y yo pues me he alegrado bastante de que Izquierda Unida también lo haya observado. Se trata de una carretera de montaña y, por tanto, hay que preservarla para que el medio ambiente, como usted dice, no podamos atacar, ni erosionar ese medio ambiente.

En cuanto al proponente de la moción, pues decirle que él, como alcalde que ha sido de Calasparra y, bueno, yo también como alcalde de Cieza, cuando presentamos cada año los presupuestos, en el tema de inversiones, como no son ilimitadas, pues intentamos hacer las inversiones que aquellas prioridades más cercanas tenemos. Y esto ocurre también con la Comunidad Autónoma y con el dinero que se destina en la Dirección General de Carreteras.

Tenemos más de 3.000 kilómetros de carreteras dentro de la región y lógicamente es imposible que esos 3.000 kilómetros se arreglen todos de golpe, pues la Comunidad Autónoma los va solucionando atendiendo a varios criterios, entre ellos el IMD. Entonces, esta carretera, donde su IMD en el año 2001 ha sido de 149 vehículos ligeros y 17 pesados, pues es una carretera prácticamente sin circulación, estamos hablando de 6 vehículos a la hora. Posiblemente ahí tiene un accidente uno y a lo mejor tarda mucho tiempo en que pase otro vehículo y que pueda socorrerle.

Entonces lo que sí pretende la Comunidad Autónoma es arreglar en lo posible y preservarla como tal carretera de montaña que es, y no atender la petición que hace el grupo Socialista de rectificado, de ensanche, de ensanche en algunos sitios sí, pero de rectificado y de curvas y tal, puesto que al tratarse una carretera de montaña hay que llevar mucho cuidado con el radio de las curvas, puesto que si las hacemos más anchas y le damos más velocidad, al final estamos ocupando terrenos, tenemos que dar más radio a esas curvas y estamos ocupando terrenos que, como bien ha dicho también el señor Dólera, pues hay que tener mucho cuidado con ese tema.

El costo de lo que pide el señor Fernández Monto-

ya, pues aproximadamente estaría rondando los 500 millones de pesetas, y ya digo que en estos momentos pues la Comunidad Autónoma tiene otras prioridades y tiene que atender otras necesidades que son más necesarias que esta carretera, puesto que lo único que tiene la carretera es que es un poco estrecha. Por lo demás, se conserva bastante bien, se ha arreglado y se conserva bastante bien, y la única dificultad es la estrechez de la carretera.

Pero también decimos que es una carretera de montaña y al que le gusta hacerse un recorrido por la montaña, pues nos gusta circular a poca velocidad y sin problemas de mucho peligro de circulación, sino no sería una carretera de montaña.

Ya digo, la autovía no influencia en absoluto, no tiene ninguna influencia en la circulación de esta carretera, puesto que desde que ha empezado a funcionar la autovía Río Mula-Noroeste, el IMD ha sido todo lo contrario, ha bajado. Por tanto, la influencia es nula.

Por todas estas consideraciones, el Partido Popular va a rechazar la moción y, ya digo, atendiendo a su arreglo, pero considerándola como tal carretera de montaña y no en la forma que pide el señor Fernández Montoya en su moción.

Muchas gracias.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López Lucas.
Señor Fernández Montoya.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Gracias, señor presidente.
Señorías:

Por supuesto que desde el grupo parlamentario Socialista también estamos por las actividades naturales que se lleven a cabo en estos parajes, por la potencialidad de los recursos naturales, porque sea un pulmón del Noroeste, como lo son aquellas sierras que desde los incendios que se produjeron en 1994, pues son de las pocas sierras que quedan también.

Pero yo quiero tranquilizar al señor Dólera diciéndole que los 500 millones de pesetas o 3 millones de euros, pues en 27 kilómetros y medio no darían para tanto, ni tampoco se tiraría de golpe el Gobierno del Partido Popular para hacer allí grandes transformaciones en la carretera. Pensamos que es dinero más que justo para hacer alguna rectificación de trazado, algunas curvas, posibilitar que se dejen espacios donde dos camiones pueda uno esperarse al otro, etcétera.

Es decir que no estamos tratando, como sus señorías comprenderán, con 500 millones de pesetas o 3 millones de euros, en 27 kilómetros y medio, pues no estamos tratando tampoco de que se fuera a hacer precisamente otra autovía o un desvío de la autovía.

Decir al señor López Lucas que, de cualquier forma, cuando ellos hablan de los planes de carreteras, un plan de carreteras supone un compromiso, supone una objetividad en los planteamientos, supone el que dice ahora no le toca porque le toca al otro que me interesa más que le toque y supone un trabajar como se tiene que trabajar, que es con una programación.

Hoy día, señor López Lucas, se trabaja de otra manera y, desde luego, se trabaja de otra manera en carreteras diferentes a lo que se está haciendo, aunque luego le llegará o no le llegará, pero siempre depende un poco de una arbitrariedad, que puede ser justa o puede no serlo tanto.

Evidentemente, respecto al IMD, si en una carretera no se le arreglan las cuatro curvas que tiene, que te encuentras con un camión y entonces no puedes hacer el cruce con mínimas condiciones de seguridad, pues el que pasa por allí una vez, ya no pasa más, señor López Lucas. Hay que favorecer que las carreteras tengan esa posibilidad de paso de un tráfico, por lo menos, seguro.

Dice el señor López Lucas que todo no se puede hacer de golpe. Y yo vuelvo a insistir, vuelvo a insistir: es que esto no es hacerlo de golpe, esto está planificado desde el año 1998, desde el año 1998 está planificado el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste, y entonces no vale ni siquiera podríamos decir la voluntad de ahora, de que hubiera cambiado un director general o hubiera cambiado un consejero. Yo creo que primero está el compromiso, yo creo que primero están los compromisos, que están ahí y que, desde luego, desde el grupo parlamentario Socialista los vamos a exigir, todos, uno por uno.

Y, desde luego, eso es lo que venimos haciendo desde todos los medios que podemos, que muchas veces no son muchos, pero así lo hemos reiterado en el periódico El Noroeste; hemos reiterado lo que yo decía en mi anterior intervención: que los plazos se agotan, que el 2003 está ahí, y que sus señorías pueden estar en el 2003 o no estar en el 2003. Por tanto, yo creo que tenemos que cumplir los compromisos que hemos contraído en 1998.

Efectivamente, pues a lo mejor no hay o no ha habido grandes accidentes, ni ha habido nada de eso, pero creemos que ese plan de mejora se puede hacer perfectamente, porque, señorías, si a eso estamos, no sea que ahora le llegue el stop a los caminos y a las carreteras del Noroeste, que le llegue el stop a la 702 que une Moratalla con el Campo de San Juan, que es un carretera....

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Señor Fernández Montoya, debe ir concluyendo.

SR. FERNÁNDEZ MONTOYA:

Termino, señor presidente.

...y es un carretera parecida a la que estamos diciendo ahora.

Si nosotros queremos potenciar el desarrollo rural, tendremos que hacerlo, efectivamente, con todas las cautelas, con todos los estudios de impacto medioambiental necesarios, pero tendremos que hacer aquello que nos hemos comprometido en el Plan de Desarrollo Integral del Noroeste. Y por eso pedimos que esto sería no decir si lo vamos hacer o no, decir que se urja a que se haga, puesto que no se debe tener duda ninguna de que se debe de hacer.

Muchas gracias, señorías. Gracias, señor presidente.

SR. MATEO ASENSIO (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Fernández Montoya.

Señorías, procedemos a la **votación** de la moción. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. La moción ha sido rechazada al haber obtenido 4 votos a favor, 6 en contra y una abstención.

Señorías, agotado el orden del día, se levanta 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 - 1778 - 2002 ISSN 1695-1891