



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE ASUNTOS GENERALES E INSTITUCIONALES Y DE LA UNIÓN EUROPEA

Año 2006

VI Legislatura

Número 11

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 25 DE ABRIL DE 2006

ORDEN DEL DÍA

I. Enmiendas parciales formuladas al Proyecto de ley de creación de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia, y dictamen de la Comisión.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 30 minutos.

I. Enmiendas parciales formuladas al Proyecto de ley de creación de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia, y dictamen de la Comisión.

El señor Jaime Moltó, del G.P. Mixto, defiende las enmiendas presentadas por su grupo 159

El señor Navarro Gavilán, del G.P. Socialista, defiende las enmiendas presentadas por su grupo..... 162

El señor Nogueroles Pérez, del G.P. Popular, interviene en el turno en contra..... 164

Se someten a votación las enmiendas presentadas por los grupos de la oposición y las transacciones realizadas..... 169

Se somete a votación de manera conjunta el articulado del proyecto de ley 169

Se levanta la sesión a las 11 horas y 46 minutos.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Va a dar comienzo la Comisión de Asuntos Generales e Institucionales y de la Unión Europea. Pueden tomar asiento.

Señorías, da comienzo la Comisión. El primer punto del orden del día es la aprobación del acta de la sesión anterior, el acta número 10, de 14 de marzo de 2006. ¿Se aprueba el acta, señores portavoces? Pues se aprueba el acta por unanimidad de los grupos políticos.

El segundo punto del orden del día es el debate y votación de las [enmiendas formuladas al Proyecto de ley de creación de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia, y la posterior aprobación del dictamen de dicha ley](#).

Para ello tiene en primer lugar la palabra, por el grupo parlamentario Mixto, el señor Jaime Moltó.

SR. JAIME MOLTÓ:

Gracias, señora presidenta.

Bien, voy a defender en una sola intervención todas las enmiendas que hemos presentado a este proyecto de ley.

En primer lugar, una enmienda de carácter técnico, y que se contiene en las enmiendas que hemos formulado también en buena parte del articulado, que tienen que ver con la figura que pretende crear esta ley, que nosotros no compartimos. La ley pretende crear un ente, una entidad pública de transporte. Nosotros pensamos que es preferible ir a la figura del consorcio. Y no porque nos parezca mejor esta figura que la otra, sino porque pensamos que jurídicamente tiene mayores garantías. El propio Consejo Jurídico consultivo así lo ha establecido en su dictamen. Es más, otras comunidades autónomas, en la regulación que han hecho sobre este mismo asunto, también han considerado, al objeto de que no se pueda interpretar ningún rescate de competencias básicamente municipales, que en relación al transporte interurbano se están dilucidando en este texto, la figura del consorcio evitaría cualquier interpretación en este aspecto. En ese sentido se presenta una enmienda de carácter técnico en todo el articulado que pretende sustituir y allá donde se dice “entidad pública del transporte”, cambiarlo por la denominación de “consorcio”, entendiéndolo como un ente de entidad pública, con personalidad jurídica, patrimonio y tesorería propios.

En ese mismo sentido, nosotros, en el artículo 2, que tiene que ver con la naturaleza jurídica y fines, planteamos el que los fines de la creación del consorcio, de la entidad, como se quiera, deben de ser básicamente el poner al servicio del ciudadano una mayor y mejor oferta de movilidad. Es algo que no hemos visto como objetivo de este proyecto de ley. Se entiende que cuando la Comunidad Autónoma pretende convenir con los ayuntamientos de la región la creación de esta figura de

gestión, lo debe hacer fundamentalmente para intentar mejorar la oferta de movilidad de transporte de los ciudadanos.

Lógicamente, otro objetivo, otro fin que debe de tener esta ley debería ser el de potenciar y estimular el uso del transporte público, que es algo que tampoco observamos que se contenga en el proyecto de ley.

Y fundamentalmente, también en la enmienda 12.175, que hace mención al artículo 2, también nosotros incluimos el que este ente conozca de todos los modos de transporte, no solamente del transporte por carretera. En la Región de Murcia hay otras formas de comunicarse que pueden tener un encaje perfecto en esta ley, está el ferrocarril de vía estrecha, está el ferrocarril que conecta el Guadalentín con la propia capital, que no se entendería que este proyecto de ley no recogiese todos los modos de transporte, así como la doble, la dualidad de los transportes regulares, y también nosotros pensamos que de los transportes discrecionales.

Igualmente, en la redacción que le damos alternativa al artículo 2, planteamos un principio que nos parece fundamental, que es la existencia de igualdad de trato a todos los municipios que se integren en esa figura de consorcio, esperemos que sea de consorcio, o de entidad pública. En cualquiera de los casos, el que exista una igualdad de trato y las contribuciones económicas que realicen los municipios lo sean en relación a la Comunidad Autónoma con un carácter de igualdad.

En el artículo 3 de la ley también planteamos una modificación que hace mención a la composición y al ámbito territorial, fundamentalmente para incluir un nuevo apartado que iría en el sentido de prever la posibilidad de que puedan formar parte del consorcio los entes públicos de transporte de titularidad de la Administración central cuando así lo decidan sus consejos de administración y de acuerdo con lo que se establece en la propia disposición adicional de esta ley. Es decir, se debe de prever en el propio artículo 3 la posibilidad de que Renfe, Feve, operadores que realizan su actividad en el ámbito del transporte público, se puedan también, lógicamente, integrar en esa figura del consorcio que propone Izquierda Unida, o de entidad pública del transporte que presenta el proyecto de ley.

Planteamos también, en coherencia con este mismo argumento, en lo que son las competencias, pues lógicamente el que el consorcio de transporte se ejerza dentro de su ámbito territorial y limitado lógicamente a los municipios que se integren voluntariamente en el mismo, pues los servicios regulares y discrecionales de transporte, y también prever en este propio artículo de competencias el que en el caso de los entes públicos empresariales de Administración central que se incluyan en el mismo, pues que también se prevean esas mismas competencias que voluntariamente se pudieran ceder o se pudieran integrar por parte de los operadores estatales en esta figura de gestión.

Nos parece importante, en lo que son las competencias, el establecer objetivos que a nuestro juicio marcarían una previsión distinta a la que lo hace el propio proyecto de ley. Nos parece que es absolutamente necesario, dentro de esa previsión, el que se establezca un plan de fomento del transporte público. No parecería entenderse que abordemos una ley, que intentemos plantear una unidad de gestión en competencias de distintas administraciones y que la resultante no sea contar con un plan de fomento del transporte público.

Desde luego, nosotros pensamos que esto debe hacerse, además, haciendo un estudio de las demandas de movilidad de los ciudadanos. Nos parece que es un objetivo importante que pretendemos se introduzca en el segundo apartado de este artículo 5 de competencias en el apartado a).

Igualmente, planteamos en el apartado b) de este artículo 5, en su apartado segundo, en su epígrafe segundo, el que lógicamente exista un marco tarifario común. Pero nosotros establecemos que cuando el proyecto de ley dice que “dentro de una política de financiación que defina el grado de cobertura de los costes”, nosotros apostillamos el “que se establezcan éstos de acuerdo con la función social que cumple el transporte público”. Es decir, no se puede tener una visión meramente economicista a la hora de establecer los marcos tarifarios comunes, sino que tiene que existir también una posición de estímulo de uso del transporte público, entre otras cosas porque también deviene, no solamente en los números que puede presentar la figura de gestión, sino que también trasciende al ámbito de los servicios públicos del tráfico rodado, del colapso circulatorio que hoy se produce en bastantes municipios de nuestra región.

Lógicamente también en el apartado c) de este mismo artículo 5 planteamos las previsiones de que lógicamente, supuesto que este apartado establece regímenes especiales de compensación económica a los operadores, pues que lógicamente se deben de establecer fórmulas de control económico por parte de la Administración para, lógicamente, dotar de todas las garantías en la toma de decisiones de respaldo financiero.

En relación también al artículo 5 de competencias, que nos parece fundamentalmente uno de los artículos más importantes del proyecto de ley, planteamos el que se incluya un apartado g) en el cual nosotros planteamos se tenga en cuenta el que la prestación de servicios públicos de transportes urbanos e interurbanos lo sea con carácter diario. Parece de Perogrullo, pero no se está produciendo este hecho hoy en nuestra Comunidad Autónoma. Hay multitud de barrios, multitud de pedanías que ven interrumpida los fines de semana la comunicación con las ciudades. Vemos personas que no disponen de vehículo propio y que ven vetado su derecho a la movilidad, así como en los meses fundamentalmente de estío, en los meses vacacionales, en los

que también se priva o se reducen sensiblemente las ofertas de transporte público, como consecuencia de esas vacaciones y del traslado de la infraestructura de movilidad a puntos de carácter turístico. Nos parece fundamental el garantizar esas garantías de movilidad de la ciudadanía todos los días del año.

Planteamos también, como un objetivo dentro de ese propio artículo 5 de competencias, un derecho de ciudadanía que es el contar con la necesaria publicidad del transporte que se oferta, la información y las relaciones con los usuarios que garanticen el acceso al servicio y a la calidad de éste. Parece un derecho de ciudadanía que se debe también de incluir en este proyecto de ley.

Igualmente, planteamos, otra propuesta nueva que introducimos en el apartado de competencias, el que se puedan elaborar propuestas de convenio con otras comunidades autónomas y entes públicos de la Administración central sobre materias relacionadas lógicamente con el ámbito funcional del consorcio, es decir, del transporte de viajeros. Fundamentalmente porque hay partes de la región que pueden verse beneficiadas, y la Comunidad Autónoma y los municipios particularmente también beneficiadas en el aspecto económico, en el caso de hacer esta previsión de convenios con otras comunidades autónomas, racionalizando el transporte y dotando de un mayor y mejor servicio.

Lógicamente esto lo hacemos con la previsión que ya está, en fin, prevista en nuestro ordenamiento regional, que es el que cuando se establece un convenio con otra comunidad autónoma, pues lógicamente se debe dar cuenta a la Asamblea Regional de Murcia, pues se incluye ese aspecto también.

En lo que se refiere al artículo 8, del Consejo de Administración, el mismo establece que la vicepresidencia primera corresponderá a un municipio, y nosotros no tenemos ningún problema en que pudiera ser ese municipio, pero nos parece más adecuado el que si en cualquier caso la vicepresidencia primera se destina a la presencia del ámbito municipal, parece lógico que se deje que sean los propios municipios quienes propongan quién ostenta el cargo de la vicepresidencia primera. Y lógicamente nos parece que es un principio democrático que no tendría por qué variar quizás el sentido de lo que propone el texto, pero desde luego presenta mejor higiene planteado desde el planteamiento de la enmienda 12.186.

En el mismo sentido, nos parece que no se debe comprender el que exista una sobrerrepresentación de un municipio con respecto al resto. Es decir, aquel municipio que se viera favorecido con la figura de la vicepresidencia primera no debe por qué tener otra presencia añadida. Cada municipio debe tener un representante en el Consejo de Administración. En ese sentido, nosotros planteamos el que, lógicamente, una apostilla para garantizar un trato de igualdad a todos los municipios en su presencia en el Consejo de Administración.

En lo concerniente al artículo 12, el Consejo Asesor de la entidad o del consorcio, nosotros, al margen de que se pueda desarrollar a través de los estatutos de la entidad o del consorcio la composición de ese Consejo Asesor, entendemos que el proyecto de ley debe definir, la ley debería definir presencias concretas que nos parecen absolutamente insoslayables en la redacción final del texto. Nos parece que las organizaciones sociales del transporte de viajeros deben estar presentes en ese Consejo Asesor. Los sindicatos deben también participar, los representantes de asociaciones vecinales también; los grupos ecologistas nos parecen lógicamente los más representativos, nos parece importante, así como las asociaciones de consumidores y usuarios. Básicamente sería el que el Consejo Asesor dé respuesta a la variopinta presencia social que tenemos en la Región de Murcia y que merecería participar en ese Consejo Asesor.

Al igual que han hecho otras comunidades autónomas, en la enmienda 12.189 nosotros deslindamos las funciones del director gerente, que son importantes, se reconocen, no tenemos ningún problema en recortar las que prevé el proyecto de ley; sin embargo nos parece que sería importante que su participación lo fuese con voz, pero sin voto, en lo previsto en el Consejo Asesor de la entidad. No parece muy de recibo que se pretenda dar voz a la sociedad y que el propio director gerente pueda tomar con su voto participación en las decisiones. Yo creo que en este sentido y atendiendo al carácter de las decisiones del Consejo Asesor, nos parece que, al igual que han hecho otras comunidades autónomas, no debe tener derecho a voto la figura de gestión.

En el artículo 15, nosotros planteamos, en lo que tiene que ver con el patrimonio, en relación a los procesos de expropiación forzosa, el que se puedan llevar adelante siempre que exista un plan aprobado por el Consejo de Gobierno y a propuesta del consejero competente en materia de transportes, y que ese plan sea aprobado o ratificado por la Asamblea Regional. Sería, en consecuencia, la previsión de dotar de mayor legitimidad a actos que se pueden considerar excepcionales de expropiación forzosa, y que, bueno, nosotros entendemos que deben tener mayor respaldo, mayor compromiso por parte tanto de la acción previsora determinados en la elaboración de esos planes como también en la ratificación que establezca la Asamblea.

En relación al personal, nosotros pretendemos mejorar la redacción del texto estableciendo el que la selección del personal que vaya a tener, se vaya a realizar en relación a la provisión de puestos de trabajo de este consorcio, de esta entidad pública, pues lo sea mediante convocatoria publicada en el Boletín Oficial de la Región de Murcia. Nos parece que es relevante, se garantiza la publicidad, y por tanto la igualdad, el mérito y la capacidad acompañarían a este requisito todas, digamos, las garantías que en relación al acceso a

trabajos relacionados con la Administración pública, con la Función Pública en este caso no, pero ligados también a la propia Administración y financiación pública, pues estaría desde luego mejor sujeto.

En lo que se refiere al personal directivo, nosotros también establecemos el que su nombramiento lo sea de acuerdo a criterios de competencia profesional y experiencia. Nos parece relevante el que el personal directivo no lo sea por hecho caprichoso, sino que lo sea en base a la demostración científica de personas que han realizado una gestión anterior, por tanto tienen experiencia profesional y experiencia que dota de las mejores garantías de mejor gestión de este consorcio.

También planteamos, en relación al artículo 17, que hace mención a la extinción, el que deba ser propuesta por la mayoría del Consejo de Administración. El proyecto de ley establece que lo sea por la mitad. Nos parece más adecuado el que lógicamente la consideración de este asunto lo sea porque la mayoría del Consejo de Administración así lo proponga, y lógicamente el que sea ratificado por una mayoría cualificada de dos terceras partes. Lógicamente estamos de acuerdo en que la extinción debe ser aprobada por la Asamblea Regional de Murcia.

En lo que se refiere al artículo 18, a la liquidación, nosotros planteamos modificar el último párrafo de este artículo, en el sentido de que la propuesta de liquidación también deba aprobarse por las dos terceras partes de los miembros del Consejo de Administración, previo informe del Consejo Asesor. Nos parece que mejora sensiblemente el texto.

La disposición adicional, nosotros planteamos el que se autorice al Consejo de Gobierno para que, a propuesta del Consejo de Administración del consorcio, pueda modificar la composición de los órganos de éste para incorporar, damos con ello previsión a lo que defendía en el artículo 3, a los representantes de los entes públicos empresariales de titularidad de la Administración central integrados en el consorcio. Es una necesidad de previsión e integración de todos los gestores de transporte que pueden racionalizar su propia actividad.

También planteamos en la disposición adicional primera una pequeña modificación en la cual planteamos un plazo que pensamos que es ajustado, que da posibilidad de que en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la ley se aprueben los estatutos que desarrollen lo previsto en esta norma, aquellas cuestiones de previsión de desarrollo estatutario. Hay que establecer un plazo y pensamos que seis meses es tiempo más que suficiente para abordar ese asunto.

Nada más, señora presidenta. Muchas gracias.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Jaime Moltó, por su intervención. Han sido aproximadamente 20 minutos.

Y por ese mismo tiempo tiene la palabra a partir de ahora el portavoz del Partido Socialista, el señor Navarro.

SR. NAVARRO GAVILÁN:

Muchas gracias, señora presidente.

Buenos días:

Vamos a agrupar también nuestras enmiendas en una sola intervención.

Bien, hemos planteado 27 enmiendas a doce artículos del proyecto de ley, y empezando por la primera, que se refiere al artículo 2, naturaleza jurídica y fines, lo que planteamos es una enmienda a fin de que el procedimiento de integración de los municipios, también a la hora de definir la naturaleza jurídica y fines de la entidad se defina, el procedimiento de integración en la entidad pública para, si cabe, ahondar más en ese procedimiento a la hora de que no se pueda acusar de prevalencia de ninguna Administración sobre otra Administración.

El artículo 5 es el artículo que más hemos enmendado, creo que son nueve enmiendas las que hemos planteado al artículo, y eso tiene su razón de ser en el propio título del artículo, "competencias". La primera enmienda que planteamos es la definición del título del artículo, puesto que el contenido del artículo se divide prácticamente en dos epígrafes, en dos apartados, que uno es competencias y otro es funciones, pues hemos considerado en principio conveniente cambiar el propio título del artículo y denominarlo competencias y funciones. Es una enmienda puramente formal.

Ya en el ámbito de la introducción de nuevos apartados o de modificaciones, o de arengas a apartados que ya existen, se establecen otra serie de enmiendas; por ejemplo la enmienda que planteamos al artículo 5, la enmienda 12.200, en la que intentamos añadir una nueva competencia de interés de los ciudadanos, y esa nueva competencia se refiere a la observación y al análisis de la evolución de la movilidad, con atención a los desplazamientos realizados en vehículo privado.

La observación de la movilidad con carácter cotidiano o continuo es importante para determinar los análisis pertinentes y, sacando conclusiones, establecer las medidas adecuadas para su corrección o su ayuda.

También en el artículo 5, en el apartado ñ), planteamos una enmienda de adición, que consiste básicamente en precisar con mayor incidencia el ámbito de coordinación de la entidad con otros organismos públicos.

Siguiendo con el mismo artículo, también planteamos una adición, concretamente en el apartado 5 ñ), en el que también precisamos una cuestión, y es que haya que recabar asesoramiento e información sobre la coherencia de lo que se hace en el ámbito del transporte, y otras administraciones que tienen que ver con el propio

transporte, con la propia ordenación del transporte, o con actividades colaterales que están en relación con el transporte.

El mismo artículo, el artículo 5, también es enmendado en el apartado 2 q) -aparece en el texto de la enmienda q), y no, es el 2 q)-, también es enmendado, e introducimos dos ámbitos, el desarrollo territorial y los servicios, como materias sobre las que pueden plantearse medidas desde la entidad a otros organismos públicos. Queremos que además de las infraestructuras y la gestión del tráfico, se plantea el desarrollo territorial y los servicios precisamente como materia sobre las que se pueden plantear medidas a otros organismos públicos.

En este mismo artículo, en el ámbito de las competencias, planteamos una modificación que pasaría a ser, según nuestra denominación, 5.2 t), con un texto en el que optamos por introducir las nuevas tecnologías para mejorar la seguridad y la operatividad de los servicios de transporte, introducción que viene a completar lo que se especifica y se redacta a lo largo del desarrollo del artículo 5.

Siguiendo con el mismo artículo 5, se crea un nuevo apartado, que pasaría a ser el 5.2 u), con un texto concreto que precisa que la emisión de un informe sobre la situación de transporte público regular de viajeros para valorar y adecuarlo periódicamente se remita directamente a la Asamblea una vez que esté finalizada, a fin de facilitar el conocimiento, la información y el necesario control que una actividad tan importante y una entidad tan importante, como se supone va a ser ésta, pueda tener por parte del Legislativo.

El artículo 5 también lo enmendamos, en el sentido de crear un nuevo apartado, que pasaría a ser el 5.2 w), decimos nosotros, con un texto en el que se plantea la necesidad de elaborar estadísticas, de elaborar informes, de elaborar estudios sobre el transporte en el ámbito de la Región de Murcia. Es decir, estudios y análisis que tendrán o tendrían como finalidad el hecho de que se conociera con precisión y con intensidad todo lo que acontece en relación con este fenómeno, que es un fenómeno de primer orden en relación con la calidad de vida de los ciudadanos.

Bien. También al artículo 5 añadimos un nuevo apartado, el 2.5, con el que pretendemos que existan en un futuro planes intermodales de transporte de viajeros en la Comunidad Autónoma, y planteamos además su seguimiento y su evaluación, considerando la intermodalidad como un fenómeno importante también que puede contribuir a la eficacia de los servicios de transporte en la Región de Murcia.

Ya pasando al artículo 6, que se refiere a los órganos de la entidad, hay un lapsus en el texto que no se ha acabado de corregir, y es que todavía aparece la "entidad pública del transporte de Murcia", y debería de aparecer la "entidad pública del transporte de la Región de Murcia", puesto que esto que aparece es una reminis-

cencia de textos anteriores que no se acaba de corregir, y a lo mejor denota una cierta tendencia hacia los textos anteriores más que hacia éste. Pero, en fin, es una corrección creo que necesaria desde ese punto de vista.

El artículo 6, el que se refiere a los órganos de la entidad, siguiendo una recomendación del Consejo Jurídico; bien, es una cuestión de orden de precedencia, de introducir, cambiar el orden de aparición del presidente que pasaría a segunda posición, y el Consejo de Administración que es el órgano rector máximo, que pasaría a primera posición en la definición.

Igual que la enmienda siguiente, también al artículo 6, que también hemos intentado adecuar una sugerencia del Consejo Jurídico no introducida en el texto, en el que tratamos de evitar la confusión entre el órgano y el cargo. Hablamos de Consejo de Administración, la Presidencia, y la Dirección Gerencial -ahí aparece "General" pero es un error mecanográfico, es Dirección Gerencial-. Nuestra idea era que apareciera ese texto.

El artículo 7 también es enmendado. Se refiere al presidente y ahí lo que hacemos es añadir un nuevo apartado, pasando el apartado del proyecto a ser un nuevo apartado, el apartado f).

Nos referimos a una competencia del presidente y planteamos añadir, además expresado en otro artículo, la necesidad de oír con carácter previo al Consejo de Administración, y lo que planteamos, el texto que planteamos es proponer al Consejo de Gobierno el nombramiento del director gerente "oído el Consejo de Administración". En el texto de la ley no aparece la precisión de "oído el Consejo de Administración".

Respecto al Consejo de Administración añadimos cuatro nuevos epígrafes, cuatro nuevas letras que tienen que ver con la composición del propio Consejo de Administración de la entidad. Ahí lo que intentamos es introducir como miembros del Consejo de Administración a representantes de estructuras, de organizaciones sociales, económicas de la Región de Murcia, como pueden ser la Federación de Municipios, la Consejería competente en materia de medio ambiente, también la Consejería competente en materia de urbanismo, y también un representante de la Administración del Estado, que está ausente del Consejo de Administración.

Con relación al artículo 8, que define la titulación que ha de tener el secretario del Consejo de Administración, hemos planteado una enmienda porque dada la cantidad de licenciaturas, de carreras que se han ido incorporando, ya no solamente es la carrera de Derecho la que habilita para poder ser secretario de un consejo de administración; hay otras formaciones que lo habilitan igualmente, como pueden ser las licenciaturas en Derecho por supuesto, en Sociología, en Ciencias Políticas y de las Administraciones, o en Económicas, por ejemplo, son carreras perfectamente que habilitarían esa función. Por eso hemos intentado no constreñir la formación académica del posible secretario del Consejo

a una sola titulación, y abrirla a otras más para que el abanico y las posibilidades de encontrar el perfil adecuado sean lo más amplias posibles.

También en relación con el Consejo de Administración, aquí lo que planteamos es una enmienda al artículo 8 con la intención de complementar una ausencia que aparece en el texto del proyecto y es que no se especifica quién nombra a los representantes de las consejerías. Parece una obviedad, pero no lo es tanto; podrían ser nombrados por los consejeros o por el propio Consejo de Gobierno. Pero no aparece en el texto quién nombra a los representantes de las consejerías. Bueno, especificamos en este caso que parece lógico que los nombre el consejero pertinente.

El artículo 8, el Consejo de Administración, planteamos la presencia en el Consejo de Administración, a tenor de la importancia de los asuntos que se vayan a tratar, de la participación de entidades que pudieran tener una relación directa con el ámbito que aborda la propia ley. Nos estamos refiriendo a la Autoridad Portuaria de Cartagena, nos estamos refiriendo a la entidad pública AENA, también a la Dirección General de Tráfico del Ministerio de Interior y también a la gestión de ferrocarriles en el ámbito de la Región de Murcia. Creemos que es importante que pudieran tener presencia en el Consejo de Administración, a tenor de los asuntos a tratar y por invitación expresa del propio Consejo, representantes de estas entidades puesto que tienen una relación directísima con el transporte de viajeros en la región.

El artículo 9 se refiere al funcionamiento del Consejo. Aquí lo que intentamos es facilitar las posibilidades de reunión del propio Consejo, ampliarlas, y dar la posibilidad de reunirse al Consejo a instancia del presidente o por razón de interés de una parte de los miembros del propio Consejo de Administración, no solamente cuando lo convoque el presidente. Consideramos razonable que si una cuarta parte de los miembros del Consejo de Administración quieren tratar un tema, pues se pueda plantear y se pueda convocar el Consejo de Administración a esos efectos.

Las atribuciones del Consejo de Administración que aparecen en el artículo 10 también las modificamos e introducimos un nuevo apartado e) en el que planteamos la autorización de la celebración de convenios y contratos programa con otras administraciones, no solamente en el ámbito de la Administración regional sino con cualquier otra Administración. Se plantea esto como una nueva competencia.

En el artículo 11, referido al director gerente, hacemos la modificación y planteamos un texto con la intención de precisar funciones del director gerente que no aparecen en el texto. Añadir o precisar funciones específicas de la Dirección Gerencial, del director gerente, que no aparecen precisamente en el texto.

El Consejo Asesor de la entidad, como bien indica

su nombre, es asesor, y por ser asesor debiera tener una participación más amplia, más plural de la que el texto ofrece. Por eso introducimos una enmienda en la que planteamos la presencia en ese Consejo Asesor de organizaciones vecinales, de ecologistas, de consumidores y de usuarios, así como de organizaciones sindicales y de organizaciones empresariales. No olvidemos que estamos hablando de un Consejo Asesor, no del Consejo de Administración de la entidad.

Respecto también al Consejo Asesor hacemos otra enmienda donde planteamos, con carácter legal porque aparecería en el texto de la ley, la posibilidad de introducir en el ámbito del Consejo Asesor la constitución de ponencias específicas con estructuras más ágiles para el estudio y el informe de asuntos de interés. Es decir, que el Consejo Asesor pudiera estudiar asuntos específicos y no tuviera que reunirse colectivamente el Consejo Asesor, sino que delegara esas funciones en ponencias constituidas al efecto.

En relación con el patrimonio hacemos una enmienda que lo que pretende es especificar una garantía para la adscripción de bienes que vienen de la Comunidad Autónoma y que hemos retomado de otras leyes que aparecen en otras comunidades autónomas, y se refiere a la conservación de la calificación jurídica de los bienes que se transfieran desde la propia Comunidad Autónoma a la entidad y que la adscripción de esos mismos bienes será acordada por el Consejo de Gobierno de la Región de Murcia. Es una garantía jurídica que planteamos en defensa de los bienes de la propia Comunidad Autónoma.

El artículo 16, que se refiere al personal que formaría parte de la entidad pública. Aquí aparece en el texto una propia contradicción porque en la primera parte del texto, hasta el primer punto y aparte, aparece que el personal de la entidad pública solamente sería personal laboral. Y luego, punto y seguido, trata de regular cómo sería la relación del personal funcionario adscrito a la entidad. Luego yo creo que no cuesta ningún trabajo decir que el personal de la entidad sería personal laboral y funcionario, y luego regular cómo sería la relación del personal adscrito desde la Administración regional a la entidad, que es lo que hace el propio texto. Entonces hacemos esa precisión para corregir esa disfunción que creemos que se da en el texto.

En cuanto a la extinción de la entidad, creemos que es necesario que se produzca un informe preceptivo por parte del Consejo Asesor antes de proceder a, o en el propio proceso de extinción, pero, en cualquier caso, con carácter previo a la decisión final de la toma de decisión sobre la extinción de la entidad. Le damos carácter preceptivo y, sin embargo, no hemos introducido el carácter vinculante puesto que la decisión última la tendría el Consejo de Gobierno y no creemos que sea necesario introducir el carácter vinculante de ese informe.

Y en relación ya con la exposición de motivos, que es la última enmienda que hemos planteado, hacemos solamente una precisión con relación también a garantizar y a afirmar la relación que se debe dar entre las distintas administraciones a fin de que no haya ninguna duda sobre las competencias de las distintas administraciones, precisamente de las competencias municipales, y no puedan verse menoscabadas a lo largo del proyecto.

Por nuestra parte nada más, señora presidenta.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Navarro.

Ahora para turno en contra tiene la palabra el portavoz del grupo Popular, el señor Marcos Nogueroles, que en principio el turno ha sido de veinte minutos, pero teniendo que responder a los dos grupos puede estimar necesario emplear algo más de tiempo que será concedido por esta Presidencia.

Tiene la palabra.

SR. NOGUEROLÉS PÉREZ:

Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días señorías.

En efecto, me gustaría responder con el mismo detalle que lo han hecho los ponentes a las distintas enmiendas que han presentado. En ese sentido voy a necesitar lógicamente más tiempo. Le ruego, por tanto, que sea un poco generosa. Bien, trataré de ser lo más rápido posible.

El grupo parlamentario Mixto ha presentado 22 enmiendas a este anteproyecto de ley de creación de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia, y comienza por una cuestión digamos genérica, y es que en efecto plantea en todas las enmiendas de una forma constante la misma cuestión: que prefiere la creación de la fórmula del consorcio, prefiere la creación de un consorcio a una entidad pública empresarial.

Este asunto es importante y de hecho inhabilitaría o haría imposible aprobarle ninguna enmienda, como desde el grupo parlamentario Popular entendemos que es precisamente la fórmula de la entidad pública del transporte la adecuada.

No obstante, vamos a hacer una abstracción de esa cuestión que plantea como principio y entendemos que no ha sido una buena estrategia plantear siempre la misma cuestión en todas las enmiendas, pero, como digo, vamos a obviar esa cuestión y, no obstante, aprobarle algunas que entendemos que mejoran el texto.

Bien, también el planteamiento que hace el grupo Mixto con esta cuestión de la figura organizativa no deja de ser contradictorio con un planteamiento que hace en la enmienda 12.177, ya que sí que admite la figura del ente público para la Administración central, en cambio no la admite para la Administración autonómica. No deja

de ser un contrasentido.

Pero voy a abundar más, el propio Consejo Jurídico de la Región de Murcia en el expediente, en sus conclusiones habla de la figura organizativa y dice lo siguiente: que mientras los organismos autónomos desarrollan actividades prestacionales que encuentran su campo normativo en el ámbito del derecho público, a las entidades públicas empresariales se les encomienda la realización de actividades y servicios sujetos a contraprestación económica, rigiéndose en su actuación por el Derecho privado, que es precisamente el caso que nos ocupa. Es decir, aquí tiene que haber forzosamente unas contraprestaciones económicas entre las distintas partes que compongan esa Entidad Pública del Transporte, y además como es una actividad más de gestión empresarial es más adecuada esta figura por razones de agilidad y de competencia que la del consorcio.

Es decir, que el propio Consejo Jurídico de la Región de Murcia recomienda y ve acertada la figura de la Entidad Pública del Transporte.

Bien, dicho esto, esta primera enmienda que presenta el grupo Mixto lógicamente la vamos a rechazar por ese motivo que he expuesto.

Pero, en cambio, en la segunda enmienda, la 12.175, entendemos que habla aquí de la intermodalidad, a la que nosotros desde luego no nos oponemos y que está presente en el texto del anteproyecto, pero sí es posible para nosotros admitir una transacción que le proponemos en este momento. Le admitimos introducir parte del texto que propone, como por ejemplo potenciar y estimular el uso del transporte colectivo, algo que está implícito en el espíritu del texto, pero que no es malo volverlo a poner en este artículo 2. Pero precisamente haciendo referencia a esa intermodalidad de la que ha hablado también el ponente, nosotros añadiríamos, concretamente en la parte del artículo 2, donde habla, al final del párrafo del artículo, “transporte público regular de viajeros urbanos e interurbanos por carretera”, ahí precisamente, en ese punto, introduciríamos “y los que se presten mediante tranvía”, y a continuación añadir el texto que él propone, parte del texto que propone el grupo Mixto, que sería “así como potenciar y estimular el uso del transporte colectivo.

Creo que de esta forma se mejora bastante el texto del artículo 2, se hace referencia a la intermodalidad en el uso del tranvía y también a la potenciación del transporte colectivo.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Señor Nogueroles, un momento, y por cerrar el tema de la transacción, y que esta Presidencia tenga el texto definitivo.

Artículo 2 de la ley, al final, a continuación de “interurbano por carretera”, añadir “y los que se presten mediante tranvía, así como potenciar y estimular el uso

del transporte colectivo”. Esta última frase solamente es la que se aceptaría de la enmienda del Partido Socialista.

Y a continuación, por supuesto, “en el ámbito territorial de la entidad pública”.

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Efectivamente.

Sí, “en el ámbito territorial de la entidad pública”.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias.

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Bien, pues siguiendo con la enmienda 12.176, que es una enmienda que se llama de ajuste técnico y se refiere a todo el articulado, se vuelve a incidir en la preferencia del grupo Mixto por la figura organizativa del consorcio sobre la entidad pública, hecho que ya hemos debatido y que no vamos a admitir por las razones que hemos expuesto anteriormente.

La 12.177 es una enmienda de adición al artículo 3, se sigue hablando de consorcio, no existe ningún ente público de transporte, curiosamente, sí que admite las entidades públicas de transporte a nivel estatal, y resulta que no existe ninguna. Y los servicios dependientes de la Administración General del Estado no son, no tienen apenas relevancia en el ámbito de la Región de Murcia. En este sentido, entendemos que no tiene consistencia el contenido o el fondo del artículo, de la propuesta que quiere introducir, la enmienda que quiere introducir, y la vamos a rechazar.

La enmienda 12.178, una adición a la disposición adicional, tiene la misma justificación que la anterior. También la rechazamos por idéntico motivo que la anterior. No se admite el consorcio y además los transportes de titularidad estatal no tienen apenas importancia en el ámbito regional.

La 12.179, modificación del artículo 5.1. El artículo 5, de las competencias, sí que tiene muchas enmiendas tanto por parte del grupo Mixto como del PSOE, en el sentido de que es el artículo en el que se desarrollan las competencias de la entidad pública del transporte, y, bueno, ambos grupos pretenden convertir el artículo 5 en una novela, es decir, un saco donde cabe todo, y en ese sentido no se pueden expandir tanto esas competencias porque tendría un poder omnímodo esta entidad pública del transporte, y la ley debe restringir, debe ser lo suficientemente concreta y restrictiva para definir el ámbito de sus competencias.

Habla de los servicios discrecionales, que no están previstos. Pues la propia palabra lo dice, no son objeto de esta ley y se prestan por delegación estatal. No tiene competencias la Comunidad Autónoma. Los que están

dentro, los que se prestan dentro de un municipio la competencia es municipal, y los interurbanos se regulan mediante una ley estatal que se presta por delegación del Estado. En ese sentido, no podemos admitir la propuesta que hace en la enmienda.

La 12.180 también se va a rechazar, es la modificación del artículo 5.2 a), ya que lo propuesto por el grupo Mixto está ya previsto en el artículo 5.2 n), que paso a leer: "Promoción y fomento del transporte público, así como información y relaciones con los usuarios del transporte público de viajeros". Es precisamente lo que propone el ponente del grupo Mixto en la enmienda 12.180.

La 12.181 es también una modificación del artículo 5.2 b). Supone añadir la referencia "estableciendo éstos de acuerdo con la función social que cumple el transporte público". En este caso, la enmienda mejora el texto del anteproyecto y podemos compartir y reconocer esa aportación. Esta enmienda, por tanto, 12.181, la vamos a admitir, la vamos a aprobar.

Igualmente, con la 12.182, que también supone añadir una aclaración al texto del artículo, añadir "estableciendo en su caso las fórmulas de control económico", no nos oponemos y además consideramos que es oportuno que las haya.

También vamos, por tanto, a admitir la 12.182. No, no, añadiendo lo que propone el ponente del grupo Mixto.

La 12.183, que es también una modificación al artículo 5.2 g), se la vamos a rechazar porque habrá que estar a lo que disponga el correspondiente título concesional en cuanto a las frecuencias de las... Esta enmienda hacía referencia al servicio diario de los servicios públicos, de los transportes públicos, y realmente los servicios de transporte público tendrán una garantía de servicios mínimos adaptados a la demanda, pero lo que no se puede hacer es pasear aire, como muchas veces se hace con el consiguiente derroche. Es una actividad que no sería acertada desde el punto de vista económico ni social, ni mucho menos medioambiental. Cuando no se necesitan los servicios se tienen que restringir, tanto en las horas como en los días, la frecuencia en definitiva. Por tanto, vamos a rechazarla.

La 12.184, de adición, al artículo 5.2 s), lo que propone el ponente ya está incluido en lo dispuesto en el artículo 5.2 n), promoción y fomento del transporte público, así como informaciones y relaciones con los usuarios de transporte público de viajeros, que anteriormente también he leído.

La enmienda 12.185, de adición, al artículo 5.2 t), también la rechazamos, porque lo que propone el ponente supone alterar el procedimiento establecido para la elaboración y aprobación de convenios previstos en la normativa autonómica. Legalmente no se puede alterar arbitrariamente. El señor ponente puede consultar el Decreto 53/96, sobre convenios, y verá que no se puede

hacer lo que propone en su enmienda.

La 12.186 también la vamos a rechazar, supone un cambio organizativo, dado que la vicepresidencia primera está destinada al alcalde del municipio con mayor población y, en consecuencia, el que genera mayor problemática en la materia de transportes. Es decir, aquí proponía el ponente que fuese designada la vicepresidencia primera por el conjunto de los municipios participantes en la entidad pública. Pero es que precisamente la entidad pública se crea para resolver los problemas del área metropolitana, fundamentalmente del área metropolitana de Murcia, sin perjuicio de que se pueda ir extendiendo a más municipios. Y, lógicamente, el municipio mayor, de más habitantes, de más problemática de transporte y que más aporta económicamente también a esta entidad, pues es el de Murcia. Por tanto, no es una decisión caprichosa ni arbitraria, sino absolutamente lógica.

La 12.187, modificación del artículo 8, apartado 5 f), también la vamos a rechazar porque supone también alterar el régimen organizativo previsto en el anteproyecto. No tiene sentido que al municipio que ostenta la vicepresidencia primera se le prive de su vocalía. Es decir, aquí todos los municipios participantes tiene un vocal en esta entidad. Porque la vicepresidencia primera corresponda al municipio de Murcia, como he explicado antes, no se le va a privar, entiendo, de ese mismo derecho que tienen todos los demás municipios.

La 12.188, modificación del artículo 12, ésta es una cuestión que se desarrollará estatutariamente. No obstante, la referencia actual que hace en el artículo, "a organizaciones sociales del transporte de viajeros", es una fórmula que permite una amplia composición del Consejo Asesor. Es decir, aquí tanto el grupo Mixto como, después también veremos, el grupo Socialista quieren abrir el abanico de participación. Al final toda participación en una entidad pública de esta naturaleza tiene unos límites. Siempre hay organizaciones, agrupaciones, asociaciones que se tienen que quedar fuera. Pero entendemos que de alguna forma todas caben si se busca el cauce adecuado. Y por zonas de operatividad, entendemos que está bien el texto como está, y no admitimos este tipo de ampliaciones. Por ejemplo, esta organización social del transporte de viajeros está en las asociaciones de vecinos, donde cabe prácticamente cualquier tipo de representación.

La enmienda 12.189, modificación del artículo 12, funciones del director. Mire, las funciones del director no son puramente de gestión. El director es un alto cargo designado por el Consejo de Gobierno y tiene unas funciones concretas de marcar directrices de carácter político. En ese sentido, todos los gobiernos tienen esa función y, por tanto, no se la vamos a restar a este director de la entidad pública.

La 12.190, modificación del artículo 15, habla de que el procedimiento de expropiación forzosa se amplíe

a la Asamblea Regional la aprobación de este procedimiento de expropiación. Entendemos que ya está dotado de suficiente legitimidad, porque un acto o es legítimo o no lo es, y en este caso esto sí que es legítimo y está previsto así. Está consensuado y está aprobado también por la Dirección General de Patrimonio. Por tanto, entendemos que es suficiente.

La 12.191, modificación del artículo 16.2, también la rechazamos. Ya se establece que la provisión de puestos de trabajo se realizará mediante convocatoria pública. No debe forzosamente limitarse a la publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, también se puede publicar en la prensa regional, en otros medios de comunicación, en la radio, etcétera. Y parece que los principios de igualdad, mérito y capacidad es algo obvio que está implícito en la convocatoria pública. Por tanto, es una redundancia que no entendemos que sea necesaria.

La 12.192, adición al artículo 16.3, habla del director del ente público. También hemos dicho que es un alto cargo y, por tanto, no pueden establecerse los criterios de designación que propone el ponente. Es decir, por experiencia, etcétera, etcétera. La designación por el Consejo de Gobierno es de carácter político y no vamos a privar al Gobierno, el que toque, de esa facultad que le asiste.

La 12.193, modificación del artículo 17, no es coherente la propuesta que hace el ponente con la redacción actual que configura como órgano que propone el Consejo de Administración con mayoría de 2/3 partes.

Y la 12.194, modificación del artículo 18, también la rechazamos porque el informe que propone en el artículo 12, párrafo primero, que podríamos leer sucintamente. Dice: “El Consejo Asesor de la entidad es un órgano de carácter consultivo que informará con carácter no vinculante en las propuestas de planificación y programación de las actuaciones del transporte público de viajeros, así como en el proceso de extinción...”, lo dice taxativamente, “...conforme a lo establecido en los estatutos de la entidad”.

La enmienda 12.195, modificación y disposición adicional primera, también la rechazamos. No es requisito o requerimiento jurídico el establecer un plazo taxativo para la redacción de los estatutos. El Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma debe tener un margen temporal suficiente para poder redactar convenientemente los estatutos, y no lo vamos a poner por tanto, entendemos que no debemos ponerle esas cortapisas.

Bien, en definitiva, señorías, vamos a aprobar las enmiendas 12.181 y 12.182, y si se acepta la transacción propuesta a la 12.175, éstas serían las que este grupo parlamentario estaría en disposición de aprobar para el grupo parlamentario Mixto.

En cuanto a las 27 enmiendas del grupo Socialista...

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Un momento, señor Nogueroles.

Su intervención ahora mismo ha sido de veinte minutos. Le recuerdo solamente que a las 12 hay previsto un acto institucional de inauguración de una exposición importante, y le pido simplemente la mayor brevedad de la que usted sea capaz para defender en este caso en contra las enmiendas del Partido Socialista.

SR. NOGUEROLES PÉREZ:

Bien, trato de obedecer la indicación de la señora presidenta.

Las 27 enmiendas del grupo Socialista, por sintetizar. Hemos estudiado con atención estas enmiendas. Vamos a aprobar la 12.199, 12.207 y 12.208, y estamos en disposición de transaccionar la 12.210 que ahora podremos debatir.

La 12.197, en ningún caso se realiza una transferencia de competencias a favor de la Entidad Pública de Transportes, sino que se hace una delegación de competencias reglada, vía convenio, que salvaguarda respetuosamente la autonomía local. Por tanto, no hay ningún atentado ni ninguna injerencia a la autonomía local como argumentaba el ponente.

La enmienda de adición al artículo 2, la enmienda 12.198, también la rechazamos porque es innecesaria, se repite en varias ocasiones en el anteproyecto que la integración lo será en el ámbito del correspondiente convenio suscrito, la integración de los municipios.

La enmienda 12.199 es una de las que vamos a admitir porque mejora técnicamente el texto ya que, en fin, la enmienda es bastante sencilla. Consiste nada más que en añadir funciones, y nos parece acertada.

La 12.200 la vamos a rechazar. Excedería las competencias propias de la entidad para entrar en cuestiones que son competencia de la Dirección General de Transportes y Puertos, y en concreto la cuestión de los desplazamientos en vehículos privados. Lógicamente el artículo 5 también al grupo parlamentario Socialista es el que más enmiendas suscita por aquello de las competencias.

La enmienda 12.201 también porque excede el ámbito territorial de la entidad pública que se crea y asume cuestiones que actualmente son competencia de la Dirección General de Transportes y Puertos.

También la 12.202, por el sistema de ayudas. Este sistema de ayudas está recogido en el artículo 5.2.c) y sucintamente lo voy a leer: “Establecer en su caso los regímenes especiales de compensación económica y otras formas de apoyo a las correspondientes empresas afectadas por las obligaciones de servicio público impuestas, los programas de explotación o los sistemas tarifarios”.

La 12.203 también la vamos a rechazar porque

excede el ámbito territorial de la entidad y supone asumir competencias actuales de la Dirección General de Transportes, que se vaciaría de contenido y competencias.

La 12.204 también igual, por los mismos motivos, igual que la 12.205, exactamente por los mismos motivos.

La 12.206 también la rechazamos. Esta propuesta que hace en la enmienda está implícita en el apartado, si se lee cabalmente.

La 12.207, de adición al artículo 5.2 q), supone mejorar y completar técnicamente el texto. Por tanto, ésta es también una de las que vamos a admitir, la 12.207. Añadir “desarrollo territorial y servicios”, que nos parece acertado.

Igual que la 12.208, que también la admitimos, supone mejorar técnicamente el texto y corregir un error por omisión. Está claro que la Entidad Pública del Transporte no es de Murcia, sino de la Región de Murcia.

Rechazamos, en cambio, la 12.209. Es innecesaria ya que responde a una discutible ordenación de órganos. Es mejor la del texto ya que el Consejo de Administración, que es un órgano colegiado, está presidido precisamente por el presidente, que es un órgano unipersonal, y además es la clasificación más clásica que se hace del organigrama.

La 12.210 sí la podemos transaccionar. Aquí nos parece acertada la consideración que hace de que se hable del órgano y no del cargo, pero en cambio la ordenación a nosotros nos parece mejor la que hemos dicho, primero la Presidencia, no el presidente sino la Presidencia, segundo el Consejo de Administración y tercero la Dirección Gerencial. Efectivamente, el ponente ha corregido el error de impresión que había en el texto de la enmienda, en vez de “general” es “gerencial”. Si le parece aceptable la propuesta que le hacemos, la podremos aprobar en esos términos.

La 12.211 la rechazamos porque ya están incluidas en el artículo 11 las funciones del director gerente la propuesta que hace.

Igual que la 12.212, de adición al artículo 8, la composición del Consejo de Administración se considera suficiente y comprensiva de todos los sectores afectados. Es por tener un carácter más funcional y operativo, como hemos dicho antes para el grupo Mixto. No se puede dejar abierta indefinidamente la participación en estos órganos.

La 12.213, tampoco es caprichoso ni arbitrario, es necesario que se trate de un licenciado en Derecho, sería la titulación del secretario de la entidad, porque en esas juntas se trata de elevación de acuerdos sociales que precisan de fe pública y además exigen conocimientos jurídicos precisos. Por lo tanto, tampoco es arbitraria ni es caprichosa la elección o la designación de un licenciado en Derecho como secretario.

La 12.214 entendemos que es innecesaria la aportación ya que la designación se regula en las normas específicas de cada Administración pública y no es cuestión de injerir en las funciones o competencias de otros organismos.

La 12.215 la rechazamos porque no procede incorporar a un Consejo de Administración de carácter ejecutivo otros entes o administraciones cuya voz puede recogerse en el Consejo Asesor, pero no en el Consejo de Administración, que para eso está, entre otras funciones, la consultiva del Consejo Asesor, pero no la resolutive.

La 12.216 la rechazamos, es una cuestión que debe ser objeto de regulación en los estatutos. Una ley no debe descender a esos niveles de detalle, que para eso están los estatutos.

La 12.217, igual que la anterior, es de carácter estatutario. Igual que la 12.218, exactamente igual, de carácter estatutario.

La 12.219 es una cuestión que se ha de desarrollar estatutariamente. No obstante, la referencia “organizaciones sociales de transporte de viajeros” es suficientemente amplia y permite una amplia composición del Consejo Asesor. Es decir, ahí hay muchas organizaciones que caben en ese epígrafe, y está razonablemente abierta a la participación.

La 12.220 también la rechazamos. Esta cuestión debe ser objeto de regulación estatutaria. Es una cuestión muy de detalle y por otra parte en ningún artículo se prohíbe la constitución de ponencias.

La 12.221 la rechazamos. Este artículo fue consensuado con la Dirección General de Patrimonio y se ajusta a la Ley de Patrimonio de nuestra Comunidad Autónoma. Es innecesaria más garantía jurídica porque ya la tiene toda.

La 12.222, de sustitución, al artículo 16. Este artículo fue consensuado también con la Dirección General de Función Pública y se ajusta a la normativa de Función Pública de aplicación. Mire, no se pueden tener funcionarios, sólo personal laboral, y si algún funcionario pasa a la entidad pierde el carácter funcional y se convierte en personal laboral. Esto es algo que si se hubiese asesorado bien, yo creo que no se habría hecho esta enmienda.

Y para terminar, la 12.223, de adición al artículo 17. La propuesta que hace en la enmienda ya está recogida en el artículo 12.1.

Y como el tiempo apremia, resumo diciendo que aprobamos del grupo parlamentario Socialista la 12.199, 12.207 y 12.208, y transaccionamos la 12.210 en los términos que he expuesto.

Muchas gracias.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Muchas gracias, señor Nogueroles.

Señor Jaime Moltó, a efectos de pronunciarse sobre la transacción que le ofrece el grupo Popular a la 12.175.

SR. JAIME MOLTÓ:

Señora presidenta, la vamos a aceptar en el sentido de que se recoge el planteamiento de necesidad de potenciar y estimular el uso del transporte público.

Nos quedamos a medio camino en el sentido de que sí abre a través de la propuesta de transacción la previsión de aquellos servicios que se pudieran prestar mediante tranvía, aunque también queremos señalar que no colma un planteamiento de intermodalidad que planteaba nuestro grupo. Pero en cualquier caso significa un avance con respecto a lo que había en el texto inicial y vamos a aprobar esa transacción.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Gracias señor Jaime.

Señor Navarro, a efectos de pronunciarse sobre la transacción a la enmienda 11.210.

SR. NAVARRO GAVILÁN:

Sí, vamos a aceptar la transacción.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Muy bien. Pues una vez pronunciados los grupos, vamos a proceder a la votación.

Votamos las enmiendas que a continuación voy a pasar a relacionar y las dos transacciones. Si alguien solicita la votación de las transacciones por separado, que lo diga y no hay ningún problema.

Entonces la Presidencia propone votar en primer lugar las enmiendas del grupo Mixto 12.181, 12.182, la 12.175 con la transacción ya aceptada por el grupo Mixto, y del grupo parlamentario Socialista la 12.199, 12.207, 12.208 y la 12.210 también transaccionada.

Votos a favor. Los votos a favor de estas enmiendas son 11, en contra cero y abstenciones cero. Por lo tanto,

quedan aprobadas por unanimidad de todos los grupos.

Y a continuación pasamos a votar el resto de enmiendas tanto del grupo Mixto como del grupo Socialista, a no ser que alguno de los grupos pida alguna votación separada.

Como no es así, votos a favor del resto de las enmiendas del grupo Socialista y de grupo Mixto. Cinco votos a favor. Votos en contra, siete. Abstenciones, cero. Quedan rechazadas el resto de enmiendas de ambos grupos.

Pasamos a la votación del articulado del Proyecto de ley de Creación de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia.

La Presidencia propone una votación conjunta del articulado, una sola votación conjunta del articulado. ¿Se acepta por todos los grupos?

Votos a favor del articulado del proyecto de ley, siete. Votos en contra, cinco. Abstenciones, cero.

Sí, señor Moltó.

SR. JAIME MOLTÓ:

Para comunicar que me reservo para Pleno las enmiendas que lógicamente no han sido aprobadas, para su defensa en el mismo.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Muy bien, queda recogido.

Señor Navarro.

SR. NAVARRO GAVILÁN:

En el mismo sentido, señora presidenta, nos reservamos para Pleno las enmiendas no aprobadas.

SRA. NICOLÁS MARTÍNEZ (PRESIDENTA):

Queda recogido también en el acta.

Pues sin nada más en el orden del día y agradeciendo su asistencia, se levanta la sesión.

ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA
SUSCRIPCIONES A LAS PUBLICACIONES OFICIALES

* * *

- Suscripción anual al **Boletín Oficial:** 33,28 € (IVA incluido)
- Suscripción anual al **Diario de Sesiones:** 33,28 € (IVA incluido)
- Números sueltos: 1,04 € (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/ Ángel 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 - 1780 - 2002 ISSN 1695-1913