



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

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

Año 2009

VII Legislatura

Número 10

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 24 DE NOVIEMBRE DE 2009

ORDEN DEL DÍA

- I. [Enmiendas parciales formuladas a la Proposición de ley de modernización de concesiones de transporte público de viajeros y elaboración del dictamen correspondiente.](#)

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 51 minutos.

I. Enmiendas parciales formuladas a la Proposición de ley de modernización de concesiones de transporte público de viajeros y elaboración del dictamen correspondiente.

La señora [Rosique Rodríguez](#) defiende las enmiendas presentadas por el G.P. Socialista..... 135

El señor [Pujante Diekmann](#) defiende las enmiendas presentadas por el G.P. Mixto..... 136

El señor [Quiñonero Sánchez](#) defiende las enmiendas presentadas por el G.P. Popular y fija su posición respecto a las enmiendas de los grupos de la oposición136

La señora [Rosique Rodríguez](#) fija la posición de su grupo....138

Se someten a [votación](#) las enmiendas debatidas.....139

Se someten a [votación](#) los artículos, las disposiciones, la exposición de motivos, el título y el anexo de la ley.....139

Se levanta la sesión a las 11 horas y 23 minutos.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Buenos días, señorías.

Se inicia la sesión de hoy de la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua.

Primer punto: aprobación de las actas de las sesiones anteriores, números 7, 8 y 9, de 28 de abril, 21 de mayo y 8 de octubre de 2009, respectivamente. ¿Se aprueban? Muy bien.

Segundo punto del orden del día: debate y votación de las [enmiendas formuladas a la Proposición de ley de modernización de concesiones de transporte público de viajeros y aprobación, en su caso, del correspondiente dictamen](#).

Tiene la palabra, para la defensa de las enmiendas formuladas por el grupo parlamentario Socialista, la señora Rosique.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Gracias, señora presidenta.

Desde el grupo parlamentario Socialista hemos presentado, creo, si no he contado mal, unas quince enmiendas, que tienen como objetivo lo que ya manifesté en representación de mi grupo parlamentario en el debate político que tuvimos en el Pleno de la Asamblea. Es decir, nosotros entendemos que el texto que se ha presentado viene descompensado, y sobre todo porque al ser ésta una Comunidad Autónoma que va al límite ya del plazo, ha habido posibilidad de comparar y de contrastar con lo que han hecho otras comunidades autónomas.

Esa descompensación que nosotros hemos visto en el texto de la ley va en dos sentidos. Por un lado, entendemos que si el objetivo es la modernización del transporte público, y para conseguir esa modernización justificamos que los períodos concesionales se puedan ampliar, o sea que cuando acabe el período concesional, no se saque a licitación esa concesión, sino que podamos dar un plazo de ampliación para posibilitar a las empresas que hoy tienen la adjudicación de la concesión que puedan abordar las inversiones necesarias, precisamente para conseguir la modernización del transporte público, nosotros entendíamos que el texto que se nos había presentado, por un lado ponía a la baja lo que son las prestaciones, digamos, a exigir o a plantear a las empresas que van a acceder a esa ampliación de concesión, y por lo tanto, de mantenerse eso así, los usuarios de este transporte tendrían menos prestaciones de las que van a tener los usuarios de otras comunidades autónomas; y por otro lado veíamos también que las empresas concesionarias no estaban igualmente compensadas, en el sentido de que, fundamentalmente, en el plazo que se les daba para poder abordar las inversiones que esta ley plantea era insuficiente y hubiese sido inviable por ese lado el que las empresas lo pudieran ejercitar.

Por lo tanto, nosotros hemos pretendido con las

enmiendas conseguir un equilibrio entre lo que son las prestaciones para los usuarios y al mismo tiempo la capacidad de las empresas para abordar dichas prestaciones. De ahí que nosotros hayamos presentado enmiendas que van, por un lado, a conseguir mayores prestaciones como decía; por ejemplo, conseguir que la accesibilidad se garantice para todos los vehículos que prestan este servicio. Así lo han hecho comunidades autónomas, como la Comunidad de Madrid, que cuando abordó esta ley planteó la accesibilidad a todos los vehículos y así fue aprobada por unanimidad en la Asamblea de Madrid.

Hemos planteado también cuestiones que tienen que ver con los trabajadores, con el aspecto laboral, como es la formación de los trabajadores, como es la igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo, como es el que se garantice que en el período de ampliación de la concesión se va a mantener el mismo número de puestos de trabajo que existía en el momento en que la concesión finalizaba y que abordaba entonces una nueva ampliación de dicha concesión. Y, en definitiva, con estas enmiendas lo que pretendemos es conseguir mayores ventajas para los usuarios.

El tema de la información a los usuarios, que se garantice que llega a todos los usuarios, fundamentalmente a aquellos que tengan alguna discapacidad física, sensorial, etcétera. En definitiva, accesibilidad, garantías laborales.

Y luego, hemos planteado una cuestión que nosotros entendíamos que en la ley no venía bien recogida, que era el plazo de ampliación de las concesiones. La ley lo que planteaba es que al finalizar la concesión se sumaban diez años. Yo ponía el ejemplo en el Pleno de que una concesión que terminara en el 2015, tal y como dice el texto de la ley, se le sumarían diez años y nos podríamos ir al 2025. Ahí, las comunidades autónomas, el resto de comunidades autónomas que han abordado leyes como las que hoy estamos debatiendo, pusieron un límite, realmente casi todas, excepto Castilla y León que es la que más ha reducido esa ampliación de plazo concesional, el resto de comunidades autónomas han puesto diez años, pero no sumados a cuando acabe la concesión, sino desde que se aprueba la ley. Así, comunidades que han aprobado la ley en el 2007 ponen el límite de ampliación de la concesión en el 2017. Madrid, que la aprueba en el 2009, pone el plazo de ampliación de la concesión al 2019. Y nosotros hemos presentado también una enmienda para que se ponga un límite a ese plazo, porque estamos de acuerdo en abordar lo que es la ampliación del plazo concesional si el objetivo es conseguir las inversiones necesarias para la modernización de este transporte, pero tampoco creemos que sea conveniente para los intereses públicos el que sea dilatada esa ampliación de plazo concesional porque imposibilitaría el poder sacar a licitación, poder conseguir mejoras adicionales, y en definitiva yo creo que iríamos ya muy al

límite de ir en contra del espíritu del reglamento europeo, que va a entrar en vigor el 3 de diciembre.

Esperamos, porque nuestro espíritu y nuestra intención ha sido ésta, la receptividad por parte de los grupos parlamentarios, sobre todo del grupo parlamentario del Partido Popular, mayoritario en esta Cámara, y su permeabilidad para intentar acercar posturas, y conseguir, si es posible, que esta ley pudiera salir aprobada por unanimidad, tal y como se ha hecho en otros parlamentos.

Y ésta es la defensa que quería hacer de mis enmiendas y quedamos a la espera de ver lo que dicen los grupos parlamentarios.

Gracias, señora presidenta.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señora Rosique.

Defensa de las enmiendas formuladas por el grupo parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias.

Voy a ser muy breve. Hemos presentado un conjunto de cinco enmiendas, algunas de ellas coincidentes con las de algún otro grupo parlamentario, como con el PSOE concretamente la enmienda 14.626, porque no hay una concordancia entre lo que se plantea en la exposición de motivos y la disposición adicional.

Por otra parte, también, una enmienda en la que hacemos referencia a que sea el consejero competente en la materia el que apruebe y suscriba los contratos-programa, así como las modificaciones concesionales, en lugar del director gerente.

Planteamos también la ampliación del plazo de aplicación de las mejoras previstas en la presente ley, que no podrá ser superior a tres años desde la firma del contrato-programa. Y al mismo tiempo señalamos que los sistemas inteligentes previstos en el artículo 7, la introducción de dichos sistemas, en cuyo caso el plazo no sea superior a un año.

Planteamos también la supresión del apartado 2 del artículo 6, ya que hay concesiones actuales que llegan hasta el año 2018, y si hablamos de diez más cinco, y estamos en 2010, en la práctica sólo se ampliaría realmente entre siete u ocho años.

Y por último, una enmienda en la que planteamos, por un lado, la supresión de una frase, la frase en la que se señala al final del artículo 7, en el apartado 3 "...ni a través de otras vías de compensación por parte de la Administración", y señalamos, en este sentido, que "el coste de las mejoras que finalmente se incorpora en la explotación de la concesión habrá de ser asumido por el concesionario como contraprestación a la ampliación del plazo, no pudiendo ser repercutido a los usuarios vía

tarifaria". Lo que planteamos, en definitiva, es que, por un lado, se suprima la frase que he señalado anteriormente, porque se impide el acceso de los operadores de Murcia en igualdad de condiciones a otros del conjunto de España a diferentes vías de subvención de la Administración en numerosas materias, tales como mejoras de accesibilidad del Imserso, de la ONCE, energías alternativas, programa IDEA, formación de personal, etcétera, y ello, a nuestro juicio, podría perjudicar, sin duda alguna, al ciudadano de la Región de Murcia. Por eso presentamos esa enmienda.

Señalar, con respecto a las enmiendas del PSOE, las asumimos todas, aunque bien es cierto que hay una enmienda que creo que queda mejor redactada; una enmienda que viene a ser coincidente, pero que son dos enmiendas en el caso concreto del grupo parlamentario Socialista, que son la 14.637 y la 14.638, que nosotros tenemos redactada en una única enmienda, y el grupo parlamentario Socialista la tiene en dos. Creo, en este sentido, que queda mejor redactada en la nuestra, pero, en fin, que no hay incompatibilidad, y en consecuencia, en función de lo que diga el grupo parlamentario mayoritario, si acepta la nuestra, pues lógicamente esas dos no se aceptarían, pero que en realidad es lo mismo, sólo que queda expresada en una sola enmienda.

Y con respecto a las enmiendas presentadas por el grupo parlamentario Popular, las aceptamos también todas. Ya lo anuncio antes de la defensa. Después de haberlas estudiado, nos parecen razonables, nos parecen positivas. Creemos que mejoran, sin duda alguna, la ley y no hay incompatibilidad tampoco con las enmiendas que presenta nuestro grupo, y en consecuencia también las aprobamos todas.

Nada más y mucha gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Pujante.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Martín Quiñonero.

SR. QUIÑONERO SÁNCHEZ:

Gracias, señora presidenta.

Yo quería hacer unas consideraciones previas, antes de entrar en la defensa de las enmiendas.

No estoy totalmente de acuerdo con lo que expresaba la señora Rosique, en cuanto a que la ley resta prestaciones en comparación con otras comunidades autónomas. Yo creo que se han recogido una serie de mejoras que se van a tener que poner en práctica en el transporte de viajeros por carretera, en la red pública de transporte, que yo diría que incluso estaría por encima en algunos casos de muchas de las que se están dando en otras comunidades autónomas. Por tanto, todas estas mejoras van a redundar en lo que es el intento que que-

remos llevar a la práctica con esta proposición de ley, y es hacer más accesible el transporte de viajeros por carretera a los ciudadanos de la Región de Murcia, a la vez que también sea un transporte más sostenible. Es decir, con la incidencia en la mejora de los vehículos, e incluso también en la mejora de los combustibles, es decir, aumentar el uso de combustibles alternativos en estas redes de transporte. Por lo tanto, creo que ese aspecto quería matizarlo.

Por lo demás, yo creo que hay bastante sintonía, es decir, que al estudio de las propuestas que se han hecho, de las enmiendas que se han aportado por parte de los dos grupos, creo que la intención de ellos, no me equivoco, ha sido la de mejorar y precisar algunas de las cuestiones que figuraban en la ley, y en ese sentido este grupo va a ser receptivo a bastantes, creo yo, de las propuestas que se han hecho.

Y paso ya a defender las enmiendas que ha presentado el grupo Popular. Ha sido un total de cinco enmiendas que tratan de corregir. Son enmiendas podríamos llamarlas técnicas porque tratan de corregir algunas imprecisiones que había en el texto de la proposición de ley. Concretamente, había un error en el anexo, en cuanto a las concesiones que se relataban y que estaban sujetas a la prórroga, y la enmienda lo que trata es de corregirlo para que quede suficientemente claro.

También otra de ellas, la 14.649, lo que trata es de matizar para que no quede ninguna laguna, precisamente en la cuestión jurídica de las concesiones; es decir, que se hacía o se había obviado el que pudiera quedar pendiente alguna de las cláusulas de la concesión, y con esta adición que se propone, pues recogemos que lo que no figura en el contrato-programa quedaría pendiente lo que estaba en la concesión original; es decir, que damos más seguridad jurídica al ente público a la hora de su relación.

Y la siguiente va relacionada con la primera. Y luego también otra de las enmiendas lo que trata es de evitar que haya un choque en cuanto a cuestiones de competencias. Es decir, establecemos que la competencia de la Entidad Pública del Transporte sobre la línea de viajeros se haga efectiva antes de la aplicación de la ley; por tanto, se ponen seis meses, que es también el tiempo que tienen las concesiones y la Administración para firmar los contratos-programa.

Ésas son, resumidas, las enmiendas que ha presentado el grupo Popular.

Voy a hacer ahora mención a las que ha presentado el grupo de Izquierda Unida, y concretamente ya le anuncio que vamos a aceptar la 14.626, la 14.628 y la 14.630.

La 14.626 coincide con la 36 del Partido Socialista y efectivamente tiene razón. Había una referencia en la exposición de motivos a algo que luego ya no figuraba en la ley. Es decir, efectivamente tiene razón y se acepta.

En la 14.628 también coincide con la 14.637 y

14.638 del grupo parlamentario Socialista. Entendemos que queda mejor, nosotros también entendemos que queda mejor redactada y en un solo epígrafe la 14.628, donde se da el plazo de tres años para que sean asumidas las reformas o las modernizaciones en la red de transporte. El contenido es exactamente el mismo, pero uno en dos y otro en una, y consideramos más acertado el de la 14.628. No sé si se podrán aceptar las tres, porque se aceptarían también, es lo mismo, o aceptar la 14.628 y las otras dos que pudieran ser retiradas por el Partido Socialista y así no tendríamos que votar en contra, porque al final el resultado es exactamente el mismo.

No podemos aceptar la 14.627, propuesta por Izquierda Unida, por cuanto entendemos que de aceptarla lo que supondría es que todos los contratos-programa tuvieran que ser firmados por el consejero y quitaríamos operatividad a lo que se quiere conseguir, que es que la Entidad Pública del Transporte tenga capacidad de actuación. La ley recoge que aquellos contratos-programa que supongan una modificación excesiva o sustancial con respecto a la concesión sean firmados por el consejero. Y las demás cuestiones, que las firme el gerente. Por ejemplo, sería un contrasentido que el consejero fuese a firmar una modificación en el contrato-programa que supusiese un cambio de horario en una línea de autobuses. Por tanto, por ese motivo es por el que la rechazamos.

Y me queda pendiente la 14.629, que hace referencia a los plazos de ampliación, que estamos estudiándola. Y aunque en este momento votaremos en contra, no descartamos el que se pudiera, en el desarrollo que queda todavía, en el debate en Pleno, ofrecer una transacción a esa enmienda.

En cuanto al Partido Socialista, las enmiendas presentadas por el grupo parlamentario Socialista, le anuncio que vamos a votar a favor la 14.633 y la 14.636. Y la 14.637 y la 14.638 son las que les decía anteriormente. Porque la 14.636 es exactamente el mismo texto que proponía Izquierda Unida, exactamente igual, por tanto se pueden aceptar las dos, porque las dos son la supresión de ese párrafo 10 que figuraba en el texto.

La 14.637 y la 14.638 me remito a lo que le he comentado anteriormente. Si son retiradas, no tendríamos que votarlas en contra, porque sustancialmente dicen lo mismo.

La 14.644 hace referencia a que las empresas tengan que presentar planes de formación y potenciar el empleo femenino. Lo consideramos acertado y aceptamos esa enmienda.

Y la 14.647 es el mismo texto exactamente también que el de Izquierda Unida. También se puede aceptar, porque coincide en cuanto a la supresión de un párrafo en el texto de la ley que evitaría que las empresas concesionarias pudieran tener acceso a determinadas subvenciones. Lo consideramos también acertado en este caso.

No podemos aceptar enmiendas como la 14.634. Es

la que hacía referencia la señora Rosique en garantizar que todos los vehículos tuvieran accesibilidad. La ley ya recoge como mínimo un aumento del 25%. Es decir, mínimo, no descartamos el máximo, pero consideramos que posiblemente en este momento, que se les requiere, se les está pidiendo a las empresas que hagan unas importantes mejoras, que posiblemente dificultaría el acceso. Lo que no quiere decir que no se consiga, porque la ley lo que establece es un mínimo, y el mínimo, como tal, de ahí para arriba se puede llegar hasta que estén todos los vehículos adaptados. Ya estamos por encima, seguimos por encima de lo que es ahora mismo la Ley de Accesibilidad, la ley nacional que habla de la accesibilidad de las personas discapacitadas.

Tampoco podemos aceptar la 39, en la que se hace referencia a lo mismo que decía la de Izquierda Unida, en cuanto a que sea el consejero el que firme todos los contratos-programa.

La 43 es la misma que la anterior sobre la discapacidad. La primera era en la exposición de motivos y ésta es en el texto del articulado, es decir, que es la misma razón por la cual no.

Y la 46, que hacía referencia a que la información que se dé a los usuarios, tanto en pantallas como en Internet, sea accesible a personas con discapacidad. Entendemos que con la redacción que tiene actualmente la ley eso se consigue; es decir, que en la ley lo que se recoge es que se tiene que hacer llegar la información a todos los usuarios, incluidas también, cómo no, las personas que tengan cierta discapacidad.

Y luego también anunciarles que seguimos trabajando en el resto de las enmiendas, la 14.635, la 14.640, la 14.641, 14.642 y 14.645, para, en lo que queda de desarrollo de la ley hasta su aprobación, si es posible mañana en Pleno, seguir estudiando estas enmiendas para poder ofrecer alguna transacción al respecto y recoger de alguna manera lo que intentan aportar con ellas: que entre todos podamos conseguir esa mejora de la ley. Por tanto, en esta Comisión votaremos en contra, pero, ya le digo, no descartamos que podamos llegar a un acuerdo en lo que queda de desarrollo de la ley.

Y nada más. Agradecer el tono de los grupos y creo sinceramente que han intentado aportar sugerencias y mejoras técnicas, y algunas de ellas también de calado, a esta ley, que previsiblemente será una ley que va a mejorar de manera decidida el transporte en la Región de Murcia, y también va a facilitar la consolidación de puestos de trabajo, que a lo mejor de otra manera, si las concesiones hubiesen acabado el día 3 de diciembre, previsiblemente se hubiesen quedado en el aire puestos de trabajo. Por tanto, también con esta ley vamos a garantizar el mantenimiento de un importante número de trabajadores que vienen desarrollando su función en la red pública de transporte de viajeros en la Región de Murcia.

Nada más y muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Quiñonero.

Turno del grupo parlamentario Socialista a las enmiendas formuladas por el grupo parlamentario Popular.

Tiene la palabra la señora Rosique.

SRA. ROSIQUE RODRÍGUEZ:

Gracias, señora presidenta.

Yo en primer lugar quería hacerle una referencia a la enmienda 14.634, en el tema de accesibilidad. Vamos a ver, efectivamente, lo que pone en la proposición de ley que nos han presentado es lo que pone la ley, pero es que nosotros estamos haciendo una ley para, digamos, ampliar concesiones. Es decir, si vamos a dar a las empresas del transporte algo que va más allá de lo que la ley establece ahora mismo, y por eso hacemos una nueva ley, no nos podemos quedar en los mínimos de prestaciones que la ley establece. Si justificamos la ampliación de concesiones y hacemos una ley para ello, podemos justificar perfectamente que las mejoras vayan más allá de los mínimos que establece la ley. Yo creo que es que estamos obligados a ello, incluso aunque no se llegara a la propuesta que nosotros hacemos; por ejemplo, que sea el cien por cien de accesibilidad. Pero no nos podemos quedar en el mínimo. Lo digo como reflexión. Creo que hay margen de aquí a mañana para que el grupo parlamentario Popular reflexionara sobre este argumento. O sea, si no nos vamos a quedar en la concesión tal cual establece la ley, sino que hacemos una ley para llegar aquí con las concesiones, no nos podemos quedar aquí con las prestaciones, tendremos que dar algún paso, que se note que va en concordancia con lo que estamos planteando. Y ya digo, renunciando a nuestra propuesta de que sea el cien por cien. Pero hagamos un esfuerzo -o sea, yo lo planteo como reflexión al grupo parlamentario-, que creo que justificaría mucho más los objetivos que nos estamos planteando con esta ley.

Nos parece una buena noticia la predisposición a transaccionar las enmiendas 14.635, 14.640, 14.641, 14.642 y 14.645. Yo espero realmente, y creo que tengo razones para esperarlo, que el acercamiento va a ser posible y que vamos a poder llegar a una vía de acuerdo con estas enmiendas. Por lo tanto, estamos esperanzados en que mañana, de cara al Pleno, el acercamiento sea real y que pudiéramos aprobar esta ley por unanimidad.

Acepto la propuesta que nos hacen, tanto el grupo parlamentario de Izquierda Unida como el grupo Popular, de retirar nuestras dos enmiendas, la 14.637 y la 14.638. Entendemos que queda mejor redactada como la ha presentado Izquierda Unida.

Y ya manifestamos que pediremos votación separada de dos enmiendas de Izquierda Unida, por coherencia con las enmiendas que nosotros hemos presentado. Vamos a abstenernos en la 14.627 y en la 14.629. Votare-

mos a favor de las enmiendas que ha presentado el grupo parlamentario Popular, que efectivamente viene a corregir una laguna importante de la ley, sobre todo porque la Entidad Pública del Transporte quedaba ahí colgada y no se le hacía la transferencia de competencias que realmente necesitaría para ser un instrumento en este sentido.

Y nada más. Esperamos que sea posible el acercamiento.

Muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señora Rosique.

Aunque el portavoz del grupo Mixto se haya expresado al respecto, si quiere hacer uso del turno.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

No, porque como ya me he expresado en la primera intervención y he agotado todo el sentido de mi intervención con respecto del resto de las enmiendas, no creo que sea necesario seguir insistiendo en lo mismo.

Nada más.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (PRESIDENTA):

Gracias, señor Pujante.

Vamos a dar paso a la votación de las enmiendas formuladas a la proposición de ley.

Votación de las enmiendas formuladas por el grupo

parlamentario Socialista 14.633, 14.636, 14.644 y 14.647. Votos a favor. Votos en contra. Unanimidad.

Bien. Votación del resto de las enmiendas formuladas por el grupo parlamentario Socialista. Votos a favor. Votos en contra. Han sido rechazadas por cinco votos a favor y ocho en contra.

Votación de las enmiendas formuladas por el grupo parlamentario Mixto, 14.626, 14.628 y 14.630. Votos a favor. Han sido aprobadas por unanimidad.

Votación de las enmiendas 14.627 y 14.629, formuladas por el grupo parlamentario Mixto. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Son rechazadas por ocho votos en contra.

Votación de las enmiendas formuladas por el grupo parlamentario Popular: 14.649, 14.650, 14.651, 14.652 y 14.648. Votos a favor. Aprobadas por unanimidad.

Pasamos a la votación del articulado.

Votación de aquellos artículos a los que no se han formulado enmiendas: artículo 1, artículo 2, artículo 3, artículo 5 y disposición final. Votos a favor. Unanimidad.

Pasamos a la votación de aquellos artículos a los que sí se han formulado enmiendas. Se votarán en dos bloques:

En primer lugar, los artículos 4 y 6. Votos a favor, ocho. Votos en contra. Abstenciones, cinco.

Y en segundo lugar, el artículo 7, disposición adicional, exposición de motivos, título y anexo. Votos a favor, nueve. Votos en contra. Abstenciones, cuatro.

Bien, pues acabada la votación y no habiendo más asuntos que tratar, 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