



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

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

Año 2015

VIII Legislatura

Número 27

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 10 DE MARZO DE 2015

ORDEN DEL DÍA

I. Enmiendas al articulado presentadas a la Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano, formulada por el Grupo Parlamentario Popular, y aprobación, en su caso, del correspondiente dictamen.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 10 horas y 15 minutos.

I. Enmiendas al articulado presentadas a la Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano, y aprobación, en su caso, del correspondiente dictamen.

El señor [López Pagán](#) defiende las enmiendas del G.P. Socialista 597

El señor [Pujante Diekmann](#) defiende las enmiendas del G.P. Mixto 599

El señor [Martínez Muñoz](#) defiende las enmiendas del G.P. Popular y en contra de las formuladas por los grupos de la oposición..... 602

En el turno en contra de las enmiendas del G.P. Popular, intervienen:

El señor [López Pagán](#) 605

El señor [Pujante Diekmann](#) 606

En el turno de fijación de posiciones, intervienen:

El señor [López Pagán](#) 606

El señor [Martínez Muñoz](#) 607

Se someten a [votación](#) las enmiendas debatidas 607

Se someten a votación los artículos, las disposiciones adicionales, derogatoria, finales, exposición de motivos y el título de la ley..... 608

Se levanta la sesión a las 11 horas y 30 minutos.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE)

Damos comienzo a la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua correspondiente al 10 de marzo del año 2015, con el siguiente orden del día. Asunto único: [debate y votación de las enmiendas al articulado formuladas a la Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia](#), formulada por el Grupo Parlamentario Popular, [y aprobación, en su caso, del correspondiente dictamen](#).

Turno para la defensa de las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Como son algunas las enmiendas que hemos presentado, enmiendas parciales a este texto de proposición de ley, limitaré mi exposición a una defensa de las mismas con carácter breve, en el tiempo que tengo.

En primer lugar, consignando la insuficiencia de la proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular, que nos parece que no atiende ni a un criterio sistemático ni jurídico, ni tampoco un criterio político desde el punto de vista de lo que se pretende regular, que es la competencia del transporte público urbano e interurbano en la Región de Murcia, hemos presentado enmiendas que creemos que podrían transformar esa orientación hacia lo que debe ser, una regulación que realmente atienda a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia.

En la enmienda 17.741 planteamos una simplificación del concepto que se incluye en la ley, por entender que se habla del transporte público urbano y metropolitano de viajeros y coordinación con transportes interurbanos, sin necesidad de especificar ningún modo de transporte, porque entendemos que la ley debería ser comprensiva de cualquier medio de transporte público que lo mereciera, y por tanto no creemos necesaria la referencia que se hace en la ley mediante plataforma, innecesario por aquello de que entendemos que la ley debe ser comprensiva del transporte público que así se ha considerado, según la propia ley establece.

En la enmienda 17.742 introducimos un nuevo artículo 2, en el que entendemos que se aporta lo que no se encuentra en la proposición de ley, que es, en primer lugar, qué entendemos por política de transporte público, en este caso entendiendo el mismo como un servicio público que atiende a los intereses y demandas generales de movilidad personal, cuando la iniciativa privada no satisfaga convenientemente las necesidades de desplazamiento de la población, así como una serie de objetivos, de los que también adolece la ley, y que creemos que son variados, son importantes. Destacaré la satisfacción, como digo, de la demanda de movilidad, la utilización racional y medida de los recursos públicos, o la promoción del transporte público regular de personas, difundiendo su conocimiento y potenciando su utilización. Son muchos los objetivos que creemos que deben de ser incluidos, y he destacado estos tres.

Igualmente, el artículo 3 se modificaría íntegramente por una definición más simple. De un texto, el de la proposición de ley, que ocupa casi dos folios para definir los transportes públicos de viajeros y su concepto como regulares, en concreto discrecionales, permanentes o temporales, y en todo caso, como digo, para establecer una definición que nos parece que queda mejor y queda más clara en este texto.

También introducimos un nuevo artículo que nos parece necesario, y es una expresa mención a la protección a los usuarios, y que creemos que debe estar presente, y no lo está suficientemente en la ley, refiriéndose a la resolución de conflictos entre viajeros y transportistas con la remisión a la Junta Arbitral de Transportes que sí prevé la proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular, pero nos

parece que el precepto concreto que determina esa cobertura de protección de los usuarios como mención expresa es necesario en esta ley.

El artículo 5 se modifica con la enmienda 17.745, con un añadido que tendrá sentido cuando hablemos de las restantes enmiendas, pues entendemos que debe ser incluida como modo de transporte, en el ámbito de la Administración pública, las entidades de ámbito supramunicipal creadas al efecto, y que, como digo, tendrá reflejo en las enmiendas que después contaré.

Igualmente, se refunden los artículos 6 y 7 en un nuevo artículo, que tiene sentido porque creemos que establecemos una redacción sobre las competencias en materia de transporte público, quiénes son las administraciones competentes, en este caso fundamentalmente en el ámbito de nuestra región, los municipios y la comunidad autónoma. En primer lugar, estableciendo que son los municipios con carácter general los que tienen la competencia para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público, y cuando esos servicios urbanos afecten a intereses públicos que trasciendan de los puramente municipales, sirvan a la satisfacción con las competencias de la Comunidad Autónoma con las entidades, en su caso, que se creen al efecto. Por tanto, una clarificación de lo que entendemos, artículos 6 y 7, excesivamente complejos, y después el catálogo de competencias que entendemos se deben atribuir tanto a la comunidad autónoma como a las entidades municipales.

Incluimos también en la ley, como antes decíamos y hablábamos de la protección de usuarios, también nos parece importante que se establezca una mención especial y participación en la Junta Arbitral de Transportes a las asociaciones, agrupaciones y entidades legalmente constituidas en representación de consumidores y usuarios, pues son los que efectivamente pueden recibir de una manera directa información y, desde luego, decisión sobre lo que pueden ser conflictos entre usuarios, transportistas y, por tanto, creemos que sería conveniente que en esa Junta Arbitral de Transporte tuvieran una participación estas entidades, que en definitiva se encargan de representar a usuarios y consumidores de forma colectiva.

Modificamos el título II de la ley, de la proposición de ley, con un nuevo título, en el que hablamos de los transportes urbanos y metropolitanos, por entender que debe ser incluido en la ley este concepto de transporte metropolitano, como digo, una referencia a lo que debe ser entendido en los transportes urbanos y las modalidades de gestión, la coordinación de los servicios regulares, cómo y de qué manera se regulan los servicios discrecionales en autobús, y, como digo, incluyendo como novedad los transportes metropolitanos, que se entenderían como transportes de ámbito metropolitano los constituidos por municipios contiguos entre los que se producen influencias recíprocas entre sus servicios de transporte derivadas de su interrelación económica, laboral o social. Esto es una figura, la del interés metropolitano, que se está produciendo y se da en diversas comunidades autónomas, que está satisfaciendo las necesidades coordinadas de transporte, por ejemplo de grandes núcleos de población, como ocurre en nuestra región aquí, en Cartagena, o puede ocurrir en Murcia con muchísimos municipios colindantes muy cercanos, en donde el transporte público que discurre por la ciudad de Murcia y sus pedanías, también discurre por otros municipios cercanos, y parece razonable que se pueda coordinar desde una entidad supramunicipal, para que ese servicio público sea eficiente y dé el servicio que, por ejemplo, hoy no da en la ciudad de Murcia.

En ese mismo sentido, desde el punto de vista de lo que entendemos que adolece la proposición de ley es del establecimiento de necesidades y de su concepto, en el sentido de la movilidad de los ciudadanos, y también de la necesaria planificación y ordenación del transporte público en la Región de Murcia, de la que adolece hoy la región.

Creemos que debe introducirse en esta ley, que pretende recoger y reordenar, después de tantos años sin hacerlo, una ordenación y coordinación de los transportes, lo que entendemos es una figura que, por ejemplo, se ha puesto en marcha en Castilla-La Mancha, que es el instrumento por el cual la región debería orientar su política en materia de transporte, concretamente en la creación de un plan

de transporte metropolitano, que sería el plan por el que se podrían generar estas dinámicas de organización en el ámbito de las ciudades con más población y con municipios colindantes, como antes decía. Se establece su concepto, el contenido del plan y los pasos por los que debe de ser aprobado. Nos parece una buena manera de reordenar el transporte en estos núcleos de población.

El título IV se modifica para incluir esas entidades de transporte metropolitano dentro de lo que se llaman consorcios de transporte metropolitano como figura jurídica. Al introducir esta nueva modalidad es preciso regular cómo se va a crear, y por tanto cómo se gestionan esas entidades metropolitanas, y es lo que se incluye en la enmienda 17.751.

También nos parece necesario incluir la mención expresa, que no incluye la ley, a la financiación del transporte público, cuáles son las fuentes de financiación de los transportes públicos de una manera clara, expresa y transparente. Incluso hablamos de reparto de subvenciones e ingresos de forma visualizada y supervisada por los consorcios, en su caso, o por las Administraciones públicas competentes en cada momento. Una mención que no tiene la ley y que nos parece necesaria.

Decía antes, por error, que introducimos una figura, como decía, creada en Castilla-La Mancha, que entendemos que es la figura jurídica y normativa que debe establecer el marco de planificación del transporte público en la Región de Murcia. Es el plan director del transporte de la Región de Murcia a lo que me refería, lo que podríamos incluir, y es la enmienda 17.754, porque sería este el marco, el desarrollo del sistema general de todos los transportes en el territorio regional y los mecanismos de interrelación entre este y los sistemas de comunicación de otros ámbitos territoriales. Este sería, señorías, un plan director que sería comprensivo de las necesidades, en primer lugar, evaluando las necesidades de transporte de los ciudadanos de la Región de Murcia, y en segundo lugar, estableciendo el marco por el que las Administraciones públicas en la Región de Murcia podrían desarrollar su política de transporte, pero tendrían al mismo tiempo ese marco, podríamos equipararlo a un plan general de ordenación urbana, pues este sería el plan general de ordenación del transporte en la Región de Murcia, que tendría que ser además aprobado por el Consejo de Gobierno a propuesta de la consejería competente en materia de transportes, y del que además la Asamblea Regional debería conocer, como digo, como instrumento de planificación. Esta nos parece una figura razonable, si lo que queremos con esta ley es efectivamente organizar mejor nuestro transporte.

Por último, haré simplemente referencia a lo que también la ley adolece, y que en las leyes de Derecho comparado autonómico podemos comprobar, y es un régimen de inspección y sanción, que en el ámbito del transporte público también es necesario, sobre todo para proteger a los usuarios y también establecer los controles precisos en la prestación de los servicios por parte de las empresas que lo llevan a cabo, un régimen de inspección para comprobar si se están prestando o no esos servicios de forma adecuada, y en definitiva creemos que también la sanción correspondiente, si se producen esas infracciones. Insistimos en que la ley no lo incluye, la proposición de ley, pero si queremos hacer una ley completa, como ocurre en las demás comunidades autónomas, es necesario incluir este régimen de inspección y de sanción.

Nada más, presidente.

Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

Por el Grupo Mixto, el señor Pujante tiene la palabra.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señor presidente.

Son catorce las enmiendas que presenta Izquierda Unida-Verdes, parciales, a la proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular, y son las siguientes.

Una primera enmienda, la 756, de supresión. Planteamos la eliminación en el artículo 1.1 y 2.c), 3.3, el término “colectivo”, y en el punto 1.2 el término “colectivo de viajeros”. La norma está diseñada pensada en medios de transporte de gran capacidad. Sin embargo, entendemos que puede servir para regular otros medios de transporte que se van imponiendo en nuestros municipios, como la bici pública, es decir, la bicicleta concebida como medio de transporte público, que no tiene este carácter de colectivo. Esta fórmula es más acorde con la definición que se hace posteriormente en el artículo 3.1 de medio de transporte.

Otra enmienda, la 757, una enmienda de adición al artículo 3.1, que diría lo siguiente, un punto c), y la adición sería la de “metropolitanos, cuando discurren entre áreas formadas por municipios contiguos entre los que se produzcan interrelaciones económicas, laborales o sociales”. ¿Por qué? Porque deben reconocerse en el ámbito de esta ley las áreas metropolitanas de transporte, aunque su regulación se recoja en norma posterior, la regulación como tal del área metropolitana.

Una enmienda de adición, la 758, que dice lo siguiente. Un punto a) al artículo 3.2, “regulares, cuando de conformidad con la legislación estatal aplicable en materia de transportes se efectúen dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Los transportes regulares pueden ser permanentes cuando prestan un servicio continuado y atienden una necesidad estable o temporal. Cuando atiendan a tráficos de carácter excepcional o coyuntural, concurriendo alguna repetición periódica, como una feria, acontecimiento deportivo, mercado, etcétera”. ¿Por qué planteamos esto? Porque se tenga en cuenta la necesidad de regular la posibilidad de establecer servicios para determinados eventos que se repiten periódicamente.

Otra enmienda, una enmienda de adición al artículo 5, planteamos en el punto 5 c), donde dice “las entidades de derecho público creadas para cooperar con las anteriores en materia de transporte de viajeros”, añadir “entre estas entidades, estarán aquellas de ámbito superior al municipio, para satisfacer las necesidades de transporte metropolitano”. En torno a ciertos municipios, y particularmente el de Murcia, se ha generado un área metropolitana con varios municipios que precisan de un instrumento de coordinación específico. Tenemos Murcia, Alcantarilla y Molina, que conforman un área metropolitana.

Enmienda de sustitución al artículo 5.3 d). Planteamos que en lugar del texto actual se proponga el siguiente: “Coordinar las distintas clases y servicios de transporte urbanos e interurbanos, así como los transportes urbanos que afecten a intereses públicos de ámbito superior al municipal, promoviendo las políticas de armonización y cooperación que sean necesarias para conseguir, con la aportación de los ayuntamientos, una red de transporte autonómico armónica e integrada”. Creemos que el transporte de mercancías no es objeto de la presente ley y que hay que ampliar la capacidad de coordinación entre distintas administraciones por parte de la Comunidad Autónoma.

La 761 es una enmienda de adición al artículo 6.3, en la que planteamos añadir nuevos puntos de competencias a la Comunidad Autónoma, que serían las siguientes: la aprobación de los planes de transporte metropolitano; otro punto, otro apartado, el ñ), la armonización de las tarifas y creación de títulos de transporte de carácter supramunicipal; trabajar por la intermodalidad entre los diferentes servicios de transporte; garantizar el derecho a la movilidad y el acceso al transporte público de todas las personas residentes en la Región de Murcia, independientemente del ámbito territorial en el que vivan; y velar por la calidad, el servicio y el desarrollo sostenible, introduciendo condiciones y características técnicas que deben cumplir diferentes modos de transporte para contribuir al desarrollo y conservación del medio ambiente.

Planteamos una enmienda de adición que tiene que ver con las competencias de las entidades de derecho público, el artículo 7 bis). “Estas entidades se crean para satisfacer la necesidad de transporte metropolitano supramunicipal. Las competencias de los ayuntamientos se ejercerán de forma coordi-

nada con las de las entidades que se creen y las de la propia Administración autonómica, de acuerdo con el marco legal que se establezca”. ¿Por qué? Porque las entidades aparecen en la enumeración del artículo 5 y luego no se dice nada sobre ellas. Sí se han mencionado las competencias de la Administración autonómica y local, por lo que hay que referirse, en consecuencia, a estas entidades, las entidades de Derecho público, que se constituirán como consorcios u otra figura, aunque solo sea para remitirlas a una regulación posterior.

La enmienda 763, una enmienda de modificación, cambiar el párrafo “suburbanos” por “metropolitanas”, “las condiciones básicas para los transportes regulares urbanos metropolitanos e interurbanos, lugares de parada”, y continuaría el artículo 8.2. En ningún otro lugar de esta ley se hace referencia al transporte suburbano; por el contrario, nuestras enmiendas van encaminadas al reconocimiento de las áreas metropolitanas de transporte.

La enmienda 764. Planteamos una nueva redacción del artículo 9 en la que planteamos que la Junta Arbitral de Transporte de la Región de Murcia es un instrumento de protección y defensa de los usuarios del transporte urbano y metropolitano, cuya finalidad es la resolución de conflictos entre viajeros y transportistas.

La 765, planteamos incluir una enmienda de adición también al artículo 11, en los planes de coordinación en los transportes urbanos. Creemos que es indispensable incluir la coordinación en materia de transporte como uno de los objetivos de la movilidad.

La 766, una enmienda de supresión de los puntos 12.2 y 12.3 del artículo 12, porque a nuestro juicio se intenta abordar un problema muy específico y no realizar una regulación general. Los criterios establecidos en el punto 12.1 son suficientes para garantizar la sostenibilidad del sistema y el adecuado uso de los recursos públicos, sin que sea preciso imponer otro tipo de limitaciones.

Por otra parte, del artículo 12.3 se deduce que la única forma de gestión reconocida en el transporte interurbano es la externalización o gestión privada de un servicio, renunciando la norma a la gestión pública y directa en el transporte. Por lo menos habría de contemplarse esa posibilidad, esa opción.

Una enmienda, la 767, al artículo 13, de adición, en la que planteamos una nueva redacción que sería la siguiente, “el establecimiento, modificación, adjudicación y prestación de los servicios de transporte público regular de viajeros, ya sea permanente o temporal, de uso general o especial, en cuanto que constituyen un servicio de interés, en consonancia con la enmienda al artículo 3.2 a) anterior que se ha mencionado.

La enmienda 768 es una enmienda de sustitución. Planteamos sustituir el título “régimen de prestación y adjudicación”, por “modalidades de gestión”. También planteamos sustituir los tres párrafos en los que se redacta estos dos puntos por un único párrafo, que sería el siguiente: “La prestación de los servicios públicos de transporte urbano regular de uso general se realizará por la empresa pública o privada, un régimen de concesión, o por otros modos de gestión, en los términos previstos en la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas en materia de transportes y de régimen local”. ¿Por qué, la justificación? Porque la norma no debe, a nuestro juicio, determinar el modo de gestión, y mucho menos inclinarse de forma preferente por una de ellas, en este caso por la forma privada.

Y por último, la enmienda 769, que plantea una enmienda de sustitución al artículo 18.1 y 18.2, sustituir nuevamente el título “régimen de prestación y adjudicación” por “modalidad de gestión”, e igualmente suprimir los tres párrafos en los que se redacta, por un único párrafo en el que se diga lo siguiente: “La prestación de los servicios públicos de transporte interurbano regular de uso general se realizará por empresa pública o privada en régimen de concesión, o por otros modos de gestión, en los términos previstos en la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas en materia de transporte y de régimen local”. La norma, igualmente que en el caso anterior, a nuestro juicio, no debe determinar el modo de gestión, ni mucho menos inclinarse de forma preferente por una de

ellas, en este caso la privada.

Estas son las 14 enmiendas que presentamos a la proposición de ley del transporte, y ya me pronuncio, aprovecho esta intervención para pronunciarme sobre las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista, con lo cual en el siguiente turno me ahorraré tiempo.

En las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, en principio, y salvo argumentación que me haga variar de posición, serían las siguientes:

La 17.774, en principio, y habida cuenta que coincide con otra enmienda que se ha presentado, plantearíamos inicialmente el voto de abstención.

La 17.775, del Grupo Parlamentario Popular, votaríamos que sí.

La 17.772, en principio, votaríamos abstención.

La 17.777, votaríamos que sí.

La 17.778, votaríamos que sí, que es la otra enmienda que había. Son todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular.

Y en cuanto a las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, votaríamos a todas ellas que sí, sobre todo y fundamentalmente porque tienen como referencia la ley andaluza, que fue elaborada además por la consejería en la que Izquierda Unida tenía responsabilidades de gobierno, aunque evidentemente habría que hacer alguna corrección en alguna de las enmiendas, concretamente, por poner un ejemplo, la enmienda 17.753, donde se hace referencia en la tercera página, cuando se habla de las infracciones graves, apartado a), la realización de transportes urbanos, metropolitanos o interurbanos de viajeros que discurran íntegramente en territorio andaluz. Ahí sustituiríamos lo de “andaluz” por “de la Región de Murcia”. Es que no sé qué página es, es la 17.753.

En el tercer folio se hace referencia al territorio andaluz. Yo sé que estamos muy pendientes de las elecciones andaluzas, pero creo que sería más conveniente que fuese el territorio de la Región de Murcia.

Entonces, con alguna corrección de esa naturaleza, pero, en fin, es extrapolable. Es decir, hay muchas leyes que también las ha hecho el Grupo Parlamentario Popular, otras leyes, aragonesas y de otros lugares que también se han traspuesto, y quiero decir que son perfectamente extrapolables, y sobre todo esta andaluza, porque fue además hecha por Izquierda Unida. Por eso vamos a votar que sí a todas las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, con esas matizaciones.

Nada más y muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Pujante.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Martínez.

SR. MARTÍNEZ MUÑOZ:

Gracias, señor presidente.

Comenzaré la defensa de las enmiendas por las que presenta el Grupo Parlamentario Popular.

En la 17.771 pretendemos la incorporación del concepto de transporte metropolitano, con la finalidad de coordinar el sistema de transporte en las grandes concentraciones demográficas de la región, y de esta manera planificar las condiciones de desplazamiento de la población, que permitan dar una mejor accesibilidad a las ciudades y mejorar las condiciones de movilidad en los entornos.

En la 17.772 mejoramos la normativa mediante la aclaración de que los nuevos servicios solo podrán iniciarse una vez haya sido aprobado el plan de coordinación, ahora hablaremos del plan de coordinación, señor López.

En la 17.773 integramos la normativa con el artículo 19, clarificando los términos correspondientes, para evitar así la confusión competencial de ambas administraciones, y en segundo lugar clarificamos la posibilidad de hacer el transporte a demanda, tanto por operadores que sean titulares de contrato de gestión de servicio público como por quienes dispongan de autorización para prestar servicios discrecionales o de autobús, y en tercer lugar, porque clarificamos el contenido mínimo que debe de disponer el transporte a la demanda.

La 17.774, integrando la normativa con el artículo 15, y así clarificamos los términos correspondientes, para así también evitar la confusión de la distribución de competencias entre administraciones, también clarificando la posibilidad de hacer el transporte a la demanda, tanto, como señalaba anteriormente, por operadores titulares como por quienes dispongan de autorización, y en tercer lugar, clarificando el contenido mínimo del que debe disponer el servicio de transporte a la demanda.

La 17.775, incorporando a la regulación la normativa de los transportes metropolitanos, una vez ya han sido definidos en el artículo 3.3.3.1. Eso creo que también es algo de lo que ambos grupos de la oposición hablaban, del transporte metropolitano.

La 17.776. La presente disposición trata de garantizar la seguridad jurídica y evitar criterios jurídicos interpretables respecto a la normativa vigente en materia de transporte regular de viajeros.

La 17.777, ya que entendemos que es necesario establecer un margen temporal mayor que el de aprobarla al siguiente día. Le daríamos un plazo de tres meses.

Y la 17.778, puesto que se trata de una errata de transcripción, ya que los tráficos no son solo autorizados por los ayuntamientos, sino también por la Comunidad Autónoma en el ámbito de sus competencias y como titular de los contratos de gestión en los servicios públicos regulares de transporte.

Esto es en lo referente a las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular.

En las del Grupo Parlamentario Socialista, la 17.741 no procede, ya que no es coherente con lo redactado, ya que en el 3.3 se recoge una definición de lo que es el transporte colectivo de personas.

La 17.742 tampoco procede, ya que no estamos hablando de una ley de movilidad. Ya lo dijimos en el debate de totalidad y lo volvemos a repetir en este debate de enmiendas.

La 17.743 tampoco procede, porque es concordante con las últimas modificaciones de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, donde la clasificación de regular, permanente y temporal ha desaparecido.

La 17.744 tampoco procede, ya que en virtud de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre el sometimiento al arbitraje de la Junta es voluntario, y nadie puede ser obligado a someterse a la misma, porque lo contrario, como es sabido, resultaría contrario a la Constitución española del 78, que en su artículo 14 dispone que todos tienen derecho al juez predeterminado por la ley.

La 17.745, esta sí la vamos a aceptar por parte del Grupo Parlamentario Popular.

La 17.746 no procede, porque no clarifica mejor el contenido de las competencias y queda mejor redactado de la actual forma en la que nosotros dividimos las competencias autonómicas y municipales, sobre todo incidiendo en que una vez aprobada recientemente la reforma local es necesario definir de una manera mucho más nítida y mucho más clara las competencias a nivel local.

La 17.747 tampoco procede porque no clarifica la eliminación de dos apartados y la justificación, evidentemente, no es acorde a lo propuesto.

La 17.748, ya que esto no supondría más que una reiteración de lo que ya hay regulado por el Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

Sobre la 17.749, sí aceptaríamos una transacción, que sería la relativa a los servicios discrecionales en autobús, pero habría que incorporarlos, nosotros entendemos que deberíamos de incorporarlo como un artículo nuevo al final del título III de la ley.

La 17.750 no procede. Volvemos a insistir en que esto no es una ley de movilidad.

La 17.751 tampoco procede, porque es una ley de clarificación competencial de las actuales

administraciones locales y autonómicas. Con esta enmienda lo que se pretende es otra cosa distinta.

La 17.752 no procede tampoco porque el contenido de dicho título debe de venir reglado en los propios contratos de gestión de servicio público, y está estipulado en las principales reglas básicas de la normativa estatal en materia de transporte y en materia de subvenciones.

La 17.753 no procede porque es una materia ya reglada en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y puede verse complementada y reforzada en cada uno de los contratos de gestión de servicios públicos cumpliendo la normativa vigente en materia de contratos del sector público.

Y la 17.754 sí que procede, sí la vamos a aceptar, pero sería como una adición al artículo 7, no como una adición del artículo 7, sino incorporarla al final del título IV.

Esto es en lo referente a las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.

Y respecto a Izquierda Unida, la enmienda 17.756 entendemos que no procede, porque no es coherente con lo redactado en toda la ley, y eliminar lo que se persigue sería incongruente con nuestra filosofía y lo que pretendemos con la misma.

La 17.757, entendemos desde el Grupo Parlamentario Popular que con nuestra enmienda ya está suficientemente explicada la configuración del transporte metropolitano, tal como pretenden en su enmienda. Entendemos que ya viene perfectamente definido. Por tanto, le ofreceremos una transacción, porque al fin y al cabo decimos lo mismo, pero nos gusta más nuestro texto, señor Pujante, y en definitiva yo creo que recoge también lo que usted persigue con su enmienda.

La 17.758 no la podemos aprobar tampoco, porque no es concordante con las últimas modificaciones de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, en donde, de la misma forma que le decíamos al Grupo Parlamentario Socialista, la clasificación de regular permanente y temporal ha desaparecido.

La 17.759, esta enmienda sí nos parece bien, pero nos gusta más la modificación que ya le aceptamos al Partido Socialista relativa al punto 5 c), con lo cual yo creo que ahí en ese punto coincidimos y entendemos, y ambos estaremos de acuerdo en que la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista recoge lo que ambos grupos perseguimos, o por lo menos lo que nosotros entendemos, y que es lo mismo que usted pide ya en su enmienda.

La 17.760, sobre esta le ofrezco una transacción, que versaría en los términos que a continuación le leo. El artículo 6.3.d) quedaría de la siguiente manera: “coordinar las distintas clases de transporte público colectivo de viajeros de la Región de Murcia, promoviendo las políticas de armonización y cooperación que sean necesarias para conseguir, con la aportación de los ayuntamientos, una red de transportes autonómicos armónica e integrada”.

El artículo 6.3 no clarifica mejor el contenido de las competencias y queda mejor redactado, así lo entendemos nosotros, de la actual forma.

El artículo 7, tampoco entendemos que es necesario incorporar, ya que sería una nueva ley, y por tanto no estaríamos hablando de lo que en definitiva nos trae aquí esta mañana a la comisión.

La enmienda 17.763, esta sí se la vamos a aceptar, la relativa al artículo 8.2.

La enmienda 17.764, entendemos que el actual texto es más amplio lo que nosotros recogemos, y regula de una manera mucho más clara, mucho más nítida el concepto de Junta Arbitral del Transporte.

La enmienda 17.765, relativa al artículo 11.4, le ofrecemos también una transacción sobre la misma que versaría en los siguientes términos: “Los planes de coordinación aprobados al amparo del presente artículo deberán incluirse en los correspondientes estudios y planes de movilidad municipal”. Quedaría, por tanto, el artículo 11.4 redactado de esta manera si usted nos acepta la transacción.

La enmienda 17.766 no se la podemos aprobar, ya que entendemos que es necesario tener claros los términos, y esto es un fiel reflejo de lo que ya hay establecido por las relaciones ante las concesiones estatales, y estas con las autonómicas, en el marco de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y su reglamento, y que precisan las concesiones autonómicas de disponer del mismo régi-

men, por tanto.

La 17.767 no procede, porque es concordante con las últimas modificaciones, como le decía, y donde la clasificación de regular permanente y temporal ha desaparecido.

La 17.768 tampoco la podemos aprobar, porque es concordante con las últimas modificaciones de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y el marco normativo de la Unión Europea.

Y la 17.769, al igual que en la 768, no es concordante con las últimas modificaciones de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y el marco normativo de la Unión Europea.

En definitiva, señorías, habiendo hecho un gran esfuerzo por parte del Grupo Parlamentario Popular, yo creo que les aprobamos enmiendas que son importantes para mejorar la ley. Le agradezco ya de antemano al señor Pujante su apoyo en algunas de nuestras enmiendas.

Y nada más, señor presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez.

Una vez fijada la posición del Grupo Popular, tiene la palabra el Grupo Parlamentario Socialista. Señor López, puede hablar.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Respecto de las salvedades o sobre las cuestiones que se han planteado respecto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, sin dudar del esfuerzo que se hace por parte del Grupo Parlamentario Popular, hay algunas de ellas que se desestiman que a nosotros nos parecen vitales para que la ley tenga un contenido y un marco adecuado, insisto, sin dejar de valorar el esfuerzo de algunas de las cuestiones en las que hemos sido coincidentes. No hablamos de obligación, de sometimiento al arbitraje, sino de promoción. No estamos conculcando ningún principio constitucional, estamos incluyendo un precepto en el que la Comunidad Autónoma se encargue de promover el que ese arbitraje se produzca, no es imperativo. Por tanto, el argumento que se nos da, revíselo, porque no es así. Es además un precepto también incluido, efectivamente, en dos leyes que nos han inspirado, que son la andaluza y la castellano-manchega, ambas leyes socialistas, además del año 2003 y 2005, en donde se han puesto en marcha sistemas que están funcionando, es verdad que en comunidades autónomas más grandes que la nuestra geográficamente y por población, con sistemas de transporte que evidentemente atienden a muchas más personas que en nuestra región, pero que son un marco de organización razonable y que está funcionando razonablemente bien. Por eso hemos utilizado estos textos legales, porque nosotros no tenemos quien nos haga las leyes, nos las tenemos que hacer nosotros, y por tanto puede haber un error en la transcripción de las mismas que, bueno, consignamos para la corrección de estilo, donde diga “andaluz” debe decir “el territorio de la Región de Murcia”, señorías, estilo o mecanográfico, si usted, señor presidente, me lo permite. Correcto.

En la transcripción hemos tenido un error que, como le digo, no tenemos la suerte de que vengan otros a hacernos las leyes a nosotros, nosotros nos las hacemos nosotros mismos, y entonces es una ventaja y un inconveniente, pero, bueno, la idea es aportar, como digo, dos regulaciones, que son regulaciones, como digo, socialistas del año 2003 y del año 2005. En todo caso, como hemos hecho todos.

No da tiempo a más, por esta tramitación absolutamente, en fin, errónea y que no permite hacer una ley en condiciones. Eso es lo que es lamentable, no poder tener el tiempo en esta Asamblea de hacer leyes importantes como esta con más tiempo.

Respecto a la oferta transaccional que se nos ha hecho a dos de ellas, en este momento difícil-

mente podemos valorar. La primera de ellas era la enmienda 17.749, respecto del servicio discrecional en autobús, y he entendido que era añadir ese artículo exclusivamente en otro texto, en otra parte de la ley. Bien, en principio sí, estaríamos de acuerdo con esa transacción, por aquello de que menos es nada. Y también se hacía referencia a la transacción de la 17.754, si no me equivoco, en donde se incorporaría, entendemos, el texto íntegro del artículo que hemos propuesto con el número que corresponda por la ordenación que se dé finalmente, entendemos que por el texto íntegro de ese artículo, que habla del plan director de transporte en la Región de Murcia. Bueno, pues, lógicamente estaríamos de acuerdo y agradecemos ese esfuerzo, independientemente de que consideremos insuficiente el texto de la ley, y por ello en el turno final de posiciones fijaremos nuestra posición respecto de las restantes enmiendas.

Gracias, presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor López.

Señor Pujante, de Izquierda Unida-Verdes, Grupo Mixto, tiene la palabra.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Sí, muchas gracias, señor presidente.

Inicialmente decir que había tres enmiendas del Grupo Parlamentario Popular sobre las que no nos habíamos pronunciado, y entonces, la 17.771 sería abstención; la 17.772, en la medida en que no hay un plazo para aprobar el plan, si se hubiese incluido algún plazo quizá no hubiésemos tenido inconveniente, pero en principio votaríamos abstención, y en la 17.773 votaríamos que sí. O sea, que sobre esas tres no nos habíamos pronunciado, nos pronunciamos.

Y sobre las transacciones ofrecidas, en principio tengo predisposición a apoyarlas, pero necesito tener el texto, estudiármelas, y entonces ya en el Pleno contestaría, pero necesito verlas, contrastarlas, pero, vamos, en principio no tendría inconveniente, salvo que, en fin, a resultados de un estudio más pormenorizado pueda tener otra posición que ya explicaría lógicamente en el Pleno.

Y nada más. Muchas gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Bueno, a la vista del debate, vamos a fijar las posiciones, para lo cual le concedo la palabra al señor López. Sí, sí, para fijar la posición.

El señor López tiene la palabra para fijar posición.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Para seguir con el orden del debate, simplemente me posicionaré por las enmiendas de los restantes grupos parlamentarios.

Respecto de las enmiendas de Izquierda Unida, votaremos favorablemente a todas ellas. Y respecto de las enmiendas del Partido Popular, todas en contra, excepto dos de ellas, lo diré ahora mismo, que nos abstendremos, porque están dentro de la línea que se ha visualizado en el debate donde puede haber un acuerdo de los tres grupos parlamentarios, que las diré ahora mismo, que son la 17.771, en la que nos abstendremos, y la 17.775, en la que también nos abstendremos y creo que, sí,

la 17.777, en la que también nos abstendremos, como digo, para dejar para el debate en el Pleno la revisión del texto en su totalidad y poder analizarlo.

Nada más, presidente, gracias.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor López.

Bueno, vamos a proceder entonces....

¡Ah!, el señor Martínez tiene la palabra para fijar posición.

Tiene la palabra el señor Martínez.

SR. MARTÍNEZ MUÑOZ:

Gracias, señor presidente, por un segundo creía que nuestro grupo era el minoritario de la Asamblea y que no íbamos a tener ningún turno más.

Señor presidente, señorías, la posición del Grupo Parlamentario Popular ha quedado bastante definida. Lamentamos, nosotros que hemos sido más efectivos que ambos grupos de la oposición, ya manifestábamos nuestra posición respecto a las enmiendas, así como las transacciones que les ofrecíamos a ambos grupos. Agradecer la predisposición y la colaboración del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, y lamentar que de nuevo el Partido Socialista no apruebe ninguna de las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, y además nos insinúe que no hemos trabajado en esta ley ni hemos redactado la ley ni hemos hecho ningún esfuerzo, porque puestos a hacer esfuerzos, no sé quién hace más, si aquel que está trabajando para que se redacte o el que la copia literalmente, y además de una manera flagrante, como ha quedado esta mañana demostrado en una de sus enmiendas. En cualquier caso, señor López, yo sí sé que usted ha trabajado la ley, sé que ha trabajado sus enmiendas, y eso es un error tipográfico que, en fin, por la cercanía a veces todos nos podemos confundir, confundir Andalucía con la Región de Murcia.

En cualquier caso, agradecer su colaboración, señor Pujante, y esperar que el Partido Socialista, el Grupo Parlamentario Socialista se sume a esta ley, se sume al apoyo de la ley, que es una ley de clarificación competencial y no una de movilidad, la de movilidad es la verdaderamente importante, y la verdadera ley que, en definitiva, contribuirá a mejorar el transporte de personas en la Región de Murcia. Esto es algo meramente competencial, es una ley más técnica que lo que verdaderamente nuestra región necesita. Yo entiendo que es necesaria una ley de movilidad, y esa es la ley sobre la que, una vez aprobada esta, que define competencialmente el transporte de viajeros por carretera en la Región de Murcia, tendremos que sentarnos y empezar a estudiar, y empezar a trabajar para tener la mejor ley posible.

Nada más, señor presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez.

Ahora sí, ahora vamos a proceder a la votación.

Vamos a hacer un receso de cinco minutos escasos para proceder a reordenar las enmiendas, con sus aprobaciones, sus rechazos y sus abstenciones de una manera razonable.

Tienen ustedes cinco minutos de receso.

Señores, se reanuda la sesión.

Vamos a hacer votación conjunta de las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista.

La enmienda 17.745. Votos a favor. Unanimidad.

Voy a ir más despacio incluso, para que se pueda...

La 17.749 conjuntamente con la 17.754. Votos a favor. Unanimidad.

Y ahora el resto de todas, con la transacción incluida propuesta por el Grupo Popular, y el resto de todas las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, nueve. Ninguna abstención.

Ahora, votación conjunta de las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Mixto. Perdón, votos a favor de la enmienda 17.763. Votos a favor. Por unanimidad.

Y ahora el resto de todas las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Mixto. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, nueve. Quedan rechazadas.

Vamos a ver, enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Popular.

A la 17.771, votos a favor, nueve. Votos en contra, ninguno. Abstenciones, cuatro.

Ahora, enmiendas 17.774, 17.772 y 17.776. Votos a favor, nueve. Votos en contra, tres. Abstenciones, una.

Enmiendas 17.775, 17.777, 17.778 y 17.773. Votos a favor.

Perdón, un momento.

Bueno, vamos a ver, vamos a modificar la votación, habida cuenta de que algunas enmiendas tenían algún tipo de apunte individualizado. Por consiguiente, vamos a votar la 17.775 y la 17.777 en su conjunto. Votos a favor, diez. Votos en contra, ninguno. Abstenciones, tres.

Y ahora 17.778 y 17.773. Votos a favor, diez. Votos en contra, tres. Quedan aprobadas las enmiendas.

Bien, señores, vamos a ver si nos ponemos en forma.

Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia. Vamos a ver, artículos que no han sido enmendados: exposición de motivos, título de la ley, disposición adicional primera, disposición derogatoria única -estoy en el uso de la palabra-, disposición final primera y disposición final segunda. Votos a favor, nueve. Votos en contra, cuatro. Quedan aprobados.

Ahora, artículo 3, artículo 11, artículo 15, 19 y 21, disposición adicional segunda y disposición final tercera. Votos a favor, nueve. Votos en contra, cuatro.

Ahora, artículo 5 y artículo 7. No, el artículo 5 lo votamos por separado, artículo 5. Votos a favor. Votos en contra, cuatro.

He dicho que son artículos enmendados por el Grupo Socialista, cuyas enmiendas han prosperado. Exacto.

Bueno, artículo 5. Votos a favor. Unanimidad.

Artículo 7. Unanimidad.

Vamos a ver, artículos enmendados por el Grupo Parlamentario Mixto, cuyas enmiendas han prosperado. Artículo 8 y artículo 11. Votos a favor. Unanimidad.

Bueno, y una vez hecha esta votación, vamos a votar el resto de lo que queda. Votos a favor, nueve. Votos en contra, cuatro. Abstenciones, ninguna.

Pues ya queda resuelto todo.

Vamos a ver, vamos a hacer un turno de intervención de los grupos.

Por el Partido Socialista, señor López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Para hacer la reserva expresa de las enmiendas no aprobadas para el Pleno.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Igualmente, para reservar para Pleno las enmiendas que no han sido aceptadas.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Señor Martínez, Grupo Popular.

SR. MARTÍNEZ MUÑOZ:

Nada, señor presidente, simplemente agradecer a la Mesa el trabajo que ha realizado, porque había cierta confusión y era complicado. Buen trabajo, señor presidente.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Martínez.

Queda aprobada la ley a la vista del Pleno, y se levanta la sesión, señores.