



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2012

VIII Legislatura

Número 41

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 12 DICIEMBRE DE 2012

ORDEN DEL DÍA

I. Debate de totalidad de la Proposición de ley de modificación de la Ley 11/2006, de 22 de diciembre, sobre régimen del comercio minorista de la Región de Murcia, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

II. Debate de totalidad de la Proposición de ley de modificación de la Ley 10/2009, de creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones del transporte público regular permanente de viajeros por carretera, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 17 horas y 10 minutos.

I. Debate de totalidad de la Proposición de ley de modificación de la Ley 11/2006, de 22 de diciembre, sobre régimen del comercio minorista de la Región de Murcia.

Para defender la proposición de ley interviene el señor **Ruiz Vivo**, del G.P. Popular2281

En el turno general interviene:

La señora **Clavero Mira**, del G.P. Socialista.....2284

El señor **Pujante Diekmann**, del G.P. Mixto.....2286

En el turno de fijación de posiciones, interviene:

La señora **Clavero Mira**2289

El señor **Pujante Diekmann**2290

El señor **Ruiz Vivo**.....2290

II. Debate de totalidad de la Proposición de ley de modificación de la Ley 10/2009, de creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones del transporte público regular permanente de viajeros por carretera.

En defensa de la proposición de ley interviene el señor **Luengo Gallego**, del G.P. Popular2291

En el turno general interviene:

El señor **López Pagán**, del G.P. Socialista.....2294

El señor **Pujante Diekmann**, del G.P. Mixto.....2296

En el turno de fijación de posiciones interviene:

El señor **López Pagán**2298

El señor **Pujante Diekmann**2298

El señor **Luengo Gallego**2299

Se levanta la sesión a las 18 horas y 30 minutos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Se abre la sesión.

Primer punto del orden del día: [debate de totalidad, por solicitud de debate político, de la Proposición de ley de modificación de la Ley 11/2006, de 22 de diciembre, sobre régimen del comercio minorista de la Región de Murcia](#), formulada por el grupo parlamentario Popular.

Para la presentación de la proposición tiene la palabra el señor Ruiz Vivo.

SR. RUIZ VIVO:

Gracias, presidente.

Señor presidente, señorías:

Sean mis primeras palabras de saludo a las personas que asisten hoy a esta sesión, a los representantes de la Consejería de Universidades, Empresa e Investigación.

Traemos hoy a esta Cámara la Proposición de ley de modificación de la Ley 11/2006, de 22 de diciembre, sobre régimen de comercio minorista e la Región de Murcia. Se trata de una trasposición a términos autonómicos de las modificaciones legislativas que han supuesto el Real Decreto-ley 19/2012, de 25 de mayo, y el Real Decreto-ley 20/2012, de 13 de julio.

A la vista de los citados cambios normativos y en ejercicio de las competencia exclusivas en materia de comercio interior reconocidas en el artículo 10.1 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, se procede mediante esta proposición de ley a modificar determinados artículos de la Ley 11/2006, de 22 de diciembre, sobre régimen del comercio minorista de la Región de Murcia, en lo relativo a la exigencia de licencia para el ejercicio de la actividad comercial, a los horarios comerciales, régimen de apertura en domingos y días festivos, establecimiento con régimen especial de horarios, zonas de gran afluencia turística y determinados cambios de carácter puntual respecto a las ventas en promoción.

Es decir, señorías, estos son los ejes de la modificación de ley que hoy el grupo parlamentario Popular sitúa ante ustedes, con estos ejes fundamentales:

Primero, facilitar la apertura de establecimientos no superiores a 300 metros cuadrados, porque eso significa confianza en el emprendedor, agilizar la administración, simplificación administrativa, todo ello en la línea de licencias que ha venido ejecutando el Gobierno de España en los últimos meses.

También se fijan doce días al año como número de domingos y festivos que los comercios puedan permanecer abiertos. El establecimiento de estos días hay que decir, señorías, que ha supuesto el fruto de un consenso establecido dentro del Consejo Asesor, en el que periódicamente se han venido realizando reuniones con las partes afectadas. Entre un mínimo de 10 y un máximo de 16, la Comunidad Autónoma de Murcia ha fijado creemos que una fecha dentro del equilibrio, entre los intereses de unos, las peticiones de otros y las necesidades de todos.

También hay que dejar claro como eje importante de esta propuesta de ley de modificación la facilidad a los ayuntamientos para que puedan permutar dos de esas diez fechas en atención a las necesidades comerciales de cada ayuntamiento, y lo que es para mí una de las cuestiones más importantes, el establecimiento de “zona de gran afluencia turística”, y ahí la ciudad de Cartagena tiene mucho que decir. Señorías, una ciudad que tiene previsto albergar 115 cruceros en el año 2013, y que además tiene una legítima aspiración, que es la de convertirse en un puerto base de cruceros, necesita libertad de horarios, necesita por tanto una política que facilite la afluencia turística. Por eso también en este caso se han tenido en cuenta los intereses de los comerciantes y también los intereses de la ciudadanía en Cartagena.

En suma, señorías, esta modificación, esta proposición de ley de modificación de la ley, que traslada la normativa nacional al ámbito territorial, al ámbito autonómico, tiene unos puntos de

reflejo que este diputado quiere dejar un poco claros aquí, y exponente de lo que es nuestra posición en el grupo. Liberar horarios no quiere decir obligar a nadie a abrir. Yo creo que aunque parezca básico, señorías, lo primero que hay que señalar es eso, que la liberalización no obliga a nadie a abrir sus comercios. Liberar horarios no es obligar a abrir, es dejar la posibilidad para que se abra. Simplemente deja libertad al comerciante a abrir o no su establecimiento en función de lo que considere que será mejor para su negocio.

En toda España ya hubo doce días, los mismos que ahora se propone abrir aquí. En toda España ya hubo doce días de apertura en festivos al año, ahora serán diez, según la normativa nacional, pero creemos que en ese período, en el período en el que se restringió, hubo menos rendimiento económico que cuando había amplitud de horarios a doce días.

Por otro lado, las comunidades autónomas que han aplicado políticas de mayor liberalización comercial ofrecen mejores datos. Yo creo que solamente comparando los datos de una comunidad autónoma que se ha caracterizado por ser aperturista en los horarios, como Madrid, y su creación de empleo, con otra comunidad autónoma, como Cataluña, que se ha caracterizado por una política regresiva, se da uno cuenta de que efectivamente tanto el comercio minorista, como el comercio medio, como el gran comercio han aumentado en facturación y han aumentado en puestos de trabajo. Los datos están aquí y puedo reflejarlos en el turno de réplica si falta hiciera.

Por tanto, la liberalización de horarios, señorías, entendemos que crea empleo, que aumenta el consumo del producto interior bruto y además el número de locales comerciales. Así, hay un estudio, el de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, que establece que estas medidas en el conjunto de España pueden crear en torno a 160.000 puestos de trabajo, 17.000 nuevos locales comerciales y un incremento del gasto en consumo final de los hogares sobre el 1,3 %.

Hay otro estudio también importante, otro estudio con base científica, que es el publicado por el Instituto de Empresa, que también concluye de forma inequívoca que la liberalización de horarios contribuye al aumento de empleo y a las ventas del comercio minorista. A estos estudios cabe añadir que tanto el FMI, la OCDE, la Comisión Europea, la Comisión Nacional de Competencia, el Banco de España, entre otros, han reclamado en reiteradas ocasiones la necesidad prioritaria de que España liberalice su marco regulatorio en lo que se refiere a horarios comerciales y a libertad de establecimiento.

Como he dicho antes, señorías, esta proposición de ley es una firme y clara apuesta por el futuro turístico de Cartagena. Entre todos tenemos que convertir a Cartagena en la meca del turismo mediterráneo, y tenemos que hacerlo además porque es una ciudad abierta al turismo, es una ciudad que tiene reclamos internacionales, como es el Teatro Romano, como es el tesoro de Las Mercedes, y no se puede entender, sería una grave irresponsabilidad política, que alguien se opusiera, y me consta y quiero creer que no va a ser así, a que Cartagena sea declarada zona de alto interés turístico. Es una apuesta, lógicamente, que hay que hacer por el futuro de Cartagena.

En España hay 482 zonas de gran afluencia turística, y en estos municipios, todos ellos, ninguno ha dado marcha atrás, todos ellos han visto, han comprobado y han configurado en sus cuentas anuales que esa declaración ha supuesto un impulso para sus respectivas economías.

España, señorías, es la segunda potencia mundial a nivel turístico. Creemos que todos estamos de acuerdo, ustedes y nosotros, en que el turismo tiene que ser un motor de desarrollo para la Región de Murcia, y en concreto para la ciudad de Cartagena, que, insisto, el dato está ahí, son 115 cruceros al cabo del próximo año, de 2013, y además aspiración lícita y legítima de convertir a Cartagena en un puerto base de cruceros.

El comercio y el ocio por otro lado, señorías, tienen sinergias que dinamizan el consumo con carácter general. Por ello nosotros entendemos que el hecho de que los comercios estén abiertos durante los festivos, cuando los consumidores están realizando actividades de ocio, aumenta las posibilidades de que aumenten las ventas, y esto además lo hacemos bajo una perspectiva de equilibrio. Es decir, lo que se presenta aquí por parte del grupo parlamentario Popular es una apuesta

de equilibrio, como he dicho antes, entre las aspiraciones de unos, las necesidades de todos y las propuestas de los restantes. En el seno del Consejo Asesor de Comercio de la Región de Murcia ha habido y se ha alcanzado entre las asociaciones participantes un consenso, fruto del cual es esta proposición de ley, en la que quiero anunciarles, y ustedes lo saben, el grupo parlamentario Popular tiene una amplia voluntad de consenso, de llegar a acuerdos en el desarrollo de esta modificación de ley y en la aceptación de sus enmiendas, de negociación de ellas, y, lógicamente, de sacar con el mayor esfuerzo común una modificación de ley que creemos que va a ser positiva para la economía regional y para la vida de los ciudadanos. Porque nosotros entendemos también, señorías, que en la gran mayoría de los hogares ya trabajan ambos cónyuges, yo creo que esto es una realidad, y que por tanto facilitar la apertura de estos horarios concilia la vida familiar y laboral. No hacerlo sería perjudicar, evidentemente, esa conciliación. Concretamente el número de mujeres trabajadoras ha crecido desde el año 1995 casi en un 90 %, es decir que no todas, evidentemente, tienen facilidad de horario, sino que tienen unas coberturas de horario para poder realizar sus compras. Liberalizar horarios es facilitar también ese consumo y facilitar por tanto esa vida familiar.

En menos de veinte años el número de hogares ha crecido un 50 %, hasta superar los 17 millones en España, a la vez que el tamaño medio del hogar ha disminuido crucialmente. La tendencia es cada vez más hogares, más pequeños pero más hogares, como ha pasado en los países europeos. Por tanto, la liberalización de horarios comerciales va a favorecer la conciliación de la vida laboral y familiar de los consumidores.

Y luego, señorías, no podemos tener una mentalidad restrictiva con esto de la apertura de horarios, en esto de liberalizar horarios, porque les quiero llamar a una reflexión: ¿cuál es el comercio que está las 24 horas abierto los 365 días del año? Hay un comercio que está abierto las 24 horas los 365 días del año, y ese comercio está creciendo. Me refiero a la venta *on line*, me refiero al comercio por Internet. ¿Saben ustedes que el año pasado creció un 30 %? ¿Saben ustedes que este año va a terminar el año con cifras superiores al 40 % de crecimiento de facturación del comercio *on line*?, ese que está abierto a todas horas, ese que está abierto en todas las circunstancias los 365 días del año, y que probablemente el año que viene crezca un 50 %. Por tanto tenemos que abrirnos, no podemos ponerle puertas al campo. El futuro, a lo que se ve, es abrir.

Por eso nosotros hemos traído aquí esta proposición de modificación de ley, porque creemos, estamos seguros que va a ser un estímulo para la economía, porque, como he dicho antes, es fruto de un consenso, porque los consumidores quieren libertad de horarios. Las últimas encuestas de la OCU lo deja muy claro: el 76 % de los consumidores es partidario de la libertad de horario. Repito otra vez el dato, el 76 %, según la última encuesta de la OCU, y estos son datos concluyentes, esto es lo que quiere la gente, esto es lo que quiere la sociedad. Como le gusta referir a un compañero de la bancada Popular, la verdad es la verdad, la diga Agamenón o la diga su porquero, y aquí quien lo dice es la sociedad. 76 % de los consumidores son partidarios de la libertad de horarios.

La actual normativa laboral, por otro lado, tan denostada en otros aspectos, precisamente introduce medidas que facilitan la adecuación de las plantillas a esta ampliación de horarios y flexibilidad.

Por tanto, señorías, desde el grupo parlamentario Popular les invitamos a que apoyen esta proposición de ley, que significa la trasposición de la normativa legal estatal, que significa además una línea de consenso en la que este grupo parlamentario Popular ya se compromete a partir de este momento, que significa una apuesta por el equilibrio entre las propuestas que han hecho todas las asociaciones, Argem, Fecom y Asumur, y que en esa misma línea de apertura de la legislación estatal amplía el mínimo de 72 horas a lo mínimo que establece la legislación estatal, que es 90 horas semanales.

Por tanto, creemos que es una apuesta oportuna, es una apuesta real, es una apuesta equilibrada y es una apuesta más que se realiza desde el grupo parlamentario Popular, con la única finalidad de seguir sirviendo a la sociedad española y en concreto a la sociedad de la Región de Murcia.

Muchas gracias, señorías.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Ruiz Vivo.

Turno del grupo parlamentario Socialista. Tiene la palabra la señora Clavero.

SR. CLAVERO MIRA:

Gracias, señor presidente.

Señorías, yo creo que estamos confundiendo. Hoy hablamos del pequeño comercio y del mediano comercio y no de las grandes superficies, y cuando hay una petición explícita de ese pequeño y mediano comercio, porque la libertad de horario, la liberalización de horario sea condicionada por las instituciones, y los domingos y festivos también esté condicionado al mínimo por parte de las instituciones, creo que debemos hacerles caso, porque no podemos solo hacerles caso a las grandes superficies. Eso es como si el gordo le dice al flaco que adelgace. Inevitablemente, no podemos comparar y tenemos que atender a las peticiones del pequeño y del mediano comercio, que no es el que está normalmente en las grandes superficies.

La libertad horaria, la liberalización de horarios, evidentemente es libre, pero el hecho de que unos abran hace que el resto tenga que abrir. Por lo tanto, lo que tenemos que preguntarnos es a quien beneficia esa libertad de horarios y a quien perjudica esa libertad de horarios. Si contestamos a esas dos preguntas, evidentemente ya sabremos de lo que estamos hablando y de que esa libertad no es tan libre ni tan decidida.

Yo creo que de lo que se trata hoy es de adaptar la ley regional sobre comercio minorista al marco estatal, a las exigencias de la ley estatal recién aprobada. Tengo que decirles que me sorprende que no hayamos actuado como así han hecho otras comunidades autónomas, antes de que cambiara el contexto y el marco estatal, que ya se habían modernizado muchas comunidades y se habían actualizado la leyes de comercio minorista para adaptarlas al momento de crisis actual. Aquí llegamos tarde, nos obliga la ley, pero vamos a cambiarla y vamos a intentar mejorarla. En 2009 hubo una modificación pero no fue para mejor. Estamos en la obligación de modificarla en este momento para adaptarla a esas exigencias, y yo creo que debemos aprovechar esta modificación para hacer una ley mucho más ambiciosa que beneficie, por supuesto, al pequeño y al mediano comercio. Que esta modificación no se convierta en un mero trámite, sino que tras haber escuchado, y yo creo que lo hemos hecho todos los grupos políticos, a los agentes económicos y sociales afectados, debemos corregir las deficiencias o las carencias de las que adolece esta ley que ya tenemos desde 2006.

Desde el grupo parlamentario Socialista, y sobre todo tras ver como estos días, y especialmente ayer, de forma sistemática ustedes dijeron no a apoyar un plan regional al sector artesano, con campañas de promoción de la artesanía, cómo dijeron no también a la concesión de subvenciones a artesanos individuales y empresas artesanas, cómo dijeron no a una propuesta que hacía el Partido Socialista de establecer medidas de protección, ayudas y promoción del comercio regional, y encima tildaron estas propuestas del grupo Socialista como poco serias, pues evidentemente dudamos mucho de las modificaciones, aunque estamos en negociaciones y espero que lleguemos a un consenso.

Evidentemente, el miércoles 31 de octubre de 2012 ustedes dicen —perdonen que esté tan tachado, pero pueden recurrir a La Opinión— que “el PP no cree que haya una crisis del comercio minorista”. Yo les digo que sí hay una crisis del comercio minorista y que pueden perfectamente ver las estadísticas y todos los estudios del CES, del INE, etcétera, que pueden consultar ustedes tanto como yo. Existe una crisis y creo que es el momento, y se nos brinda la oportunidad de modificar esta ley, para conocer, para impulsar y para fomentar el comercio minorista en la Región de Murcia,

porque nos estarán muy agradecidos.

Ya que en la elaboración de los presupuestos no se ha hecho una apuesta seria por estas medidas de promoción del comercio minorista, pues creo que esta puede ser la herramienta que podamos utilizar para ello.

Son muchos los ejemplos a lo largo de este año que hemos estado viendo, desde que yo soy diputada en esta Cámara, de no apostar por el comercio minorista por parte del Partido Popular, del partido en el Gobierno. Por ejemplo, el caso de la partida que destinaban a fomento y promoción comercial, a la Feria del Mueble, Ifepa, Sepor, Feramur... Ya se les recortó por parte del señor Bernal antes del verano, poco después de aprobarse los presupuestos, dejándolas prácticamente a cero, y para 2013 más de lo mismo o menos de lo mismo.

A las cámaras de comercio, para la promoción del comercio minorista, nada de nada. Acuérdense que también fueron ustedes los que hace solo unos meses votaron a favor de unos recortes que trajo aquí el señor Bernal, que reducían en un cien por cien, es decir, se suprimían las cantidades destinadas a los programas de apoyo al comercio minorista, y por consiguiente las asociaciones de consumidores también se vieron afectadas y no salieron indemnes del tijeretazo.

Pero es que en los presupuestos de 2013 es más de lo mismo, o menos de lo mismo. Dejamos de hacer las transferencias de capital a las cámaras de comercio de Murcia, Cartagena y Lorca para programas dirigidos a comercio minorista. Suprimimos las cantidades destinadas a las corporaciones locales para infraestructuras comerciales de proximidad (eso es el pequeño comercio), así como para la modernización comercial de zonas urbanas insuficientemente dotadas. Reducimos la cantidad destinada a actuaciones en entornos urbanos para mejorar la competitividad y descuidamos la modernización de equipamientos comerciales en el ámbito rural.

Así que, señoras y señores diputados, mientras hoy, que me parece estupendo, estamos intentando llegar al consenso para que esta proposición de ley sea más ambiciosa de lo que en un primer momento eran las modificaciones que ustedes proponían. Después no presupuestamos absolutamente nada, y ya sabemos que todas las políticas no presupuestadas valen para bien poco, porque hay que presupuestar con dinero.

Una buena ley de comercio minorista, desde nuestro punto de vista, debería de contemplar planes de formación específicos para el sector del comercio. Si de verdad quisieran ustedes apostar por el comercio minorista deberían de recuperar las escuelas de comercio, que en su día diseñó, por ejemplo, Fecom, con el objetivo de crear una escuela de dependientes de comercio, especializados y preparados para cubrir las necesidades actuales del sector, ofreciendo un alto grado de más empleabilidad. Establecer en los municipios gabinetes de orientación comercial también sería muy importante. Sería interesante el diseño de un plan de dinamización anual, y eso sí que lo vamos a considerar en la ley. Y, bueno, después de las conversaciones espero que sea aceptada esta enmienda que proponemos: creación de consejos locales de comercio para trabajar conjuntamente ayuntamientos, asociaciones... en el desarrollo de este plan de dinamización del sector. Y una convocatoria anual, esto sería ideal, de subvención propia y exclusiva para el comercio minorista. Ayudas para asociaciones y federaciones de comerciantes, para la dinamización y promoción comercial, que podría estar dentro de ese plan de competitividad que proponemos. Planes de cooperación comercial entre las comarcas, programas de ferias comerciales, fomento del asociacionismo territorial... Es decir, esta ley podría ser muchísimo más ambiciosa de lo que se está planteando en la actualidad. Diseño de la marca del comercio de la Región de Murcia, podría ser también muy interesante. Sería muy interesante articular una imagen de marca del comercio regional, del comercio minorista, porque creo que podemos, y ofrecer subvenciones para la modernización en nuevas tecnologías del comercio, para actualizar al pequeño comercio en esto, porque las pequeñas empresas familiares normalmente todavía no se han adaptado a estas nuevas tecnologías. Misiones comerciales como actividades de dinamización y regeneración del comercio a través del intercambio de experiencias, tanto nacionales como internacionales, es decir, líneas de crédito, programas de ayuda para que resistan muchas de

estas empresas que se ven asfixiadas y van andando muy justamente como pueden. Una remodelación integral del establecimiento comercial. Diseño de un plan de competitividad del comercio, etcétera, etcétera.

Evidentemente, adquirir este compromiso supone presupuestar, como les decía. Los momentos por los que están pasando los pequeños y medianos comercios son muy difíciles, aunque ustedes lo duden en alguna declaración, por lo que es necesario que desde las administraciones en este momento hagamos de colchón para superar este, espero, largo ya paréntesis de crisis económica, para que no desaparezca el comercio de cercanía, porque al final es lo que tenemos que preservar, lo que tenemos que fomentar, y no exclusivamente esas grandes superficies comerciales, que establecen o hacen una competencia desleal al pequeño comercio.

Me hubiese gustado que estuviese aquí el señor consejero Ballesta o alguien de su Consejería. Evidentemente, no está aquí para que opine sobre la ley, pero, en fin, yo voy a proponerle nuestras cuatro enmiendas, dirigidas a mejorar esta ley y que van en la misma dirección que las reflexiones y peticiones de algunas organizaciones realizadas en un documento.

En primer lugar, convenimos que es necesaria una mayor participación de agentes económicos y asociaciones interesadas, por eso proponemos que en el Consejo Asesor Regional del Comercio Minorista haya mas representación, más pluralidad y que estén representados, por ejemplo, los supermercados que en este momento no lo están, y para hacer un órgano operativo y que no contemple a muchos representantes institucionales, puede haber un representante institucional menos y un agente de los supermercados.

También, una región como la nuestra, con diferencias importantes entre municipios y comarcas, necesita planes específicos locales, como decía, por lo tanto sería importante adicionar también una enmienda o una disposición para crear los consejos locales de comercio y empleo, que corregiremos más adelante para que sea exclusivamente de comercio, porque la ley no contempla el empleo.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señora Clavero, le ruego que concluya.

SRA. CLAVERO MIRA:

Voy terminando, señor presidente.

Otra de las enmiendas, y termino, es para que los horarios comerciales pasen de doce horas a diez horas, que es lo que piden los comerciantes, los pequeños y medianos comerciantes, no las grandes superficies, porque hoy estamos hablando de la ley de comercio minorista. Ellos quieren que se refleje el mínimo que la ley establece y el mínimo que la ley estatal establece es de diez días entre domingos y festivos a lo largo de todo el año. Nada más y espero que contemplen nuestras aportaciones.

Muchas gracias, señoras y señores diputados. Gracias, señor presidente.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora Clavero.

Turno del grupo Mixto, señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Buenas tardes, señorías.

La proposición de ley que se debate esta tarde en la Cámara deviene inicialmente de una

directiva europea de liberalización del sector servicios, y luego se concreta en el Decreto-ley 19/2012, y que sufrió posteriormente modificaciones como consecuencia de las enmiendas que los distintos grupos parlamentarios, tanto en el Congreso como posteriormente en el Senado, llevaron a cabo. Un decreto-ley que iba más allá de la mera regulación o liberalización del sector del comercio, también se abordaban cuestiones relativas, por ejemplo, entre otras, al comercio de armas y demás. Y aquí estamos tratando finalmente la trasposición específica a lo que es el comercio minorista.

El portavoz del grupo parlamentario Popular nos ha hecho un alegato fundamentalmente centrado en la defensa del concepto de libertad de horario. No es esa la única cuestión que se aborda, hay otra que sin duda alguna tiene que ver con el proceso de desregularización, o de simplificación, o de aligeramiento, que es el relativo a lo que se conoce comúnmente como “licencia exprés”, ¿no?, es decir, la renuncia a la autorización previa para el inicio de una actividad comercial.

Pero ha hecho hincapié en la cuestión del horario, fundamentalmente, no lo ha hecho exclusivamente pero fundamentalmente ha hecho referencia a la cuestión del horario, una cuestión que sin duda alguna ha suscitado mucha polémica. Usted ha hecho una referencia, sin justificación documental, de que una mayor libertad de horarios se traduce en mayor empleo y en mayor consumo. Eso habrá que verlo y habrá que comprobarlo, y esa es una de las cuestiones que yo creo que habría que plantear, que el propio Gobierno de la Región de Murcia pudiese objetivar el resultado o las consecuencias del proceso de liberalización. Es decir, en qué medida efectivamente se produce un incremento del consumo, en qué medida se produce un incremento de la actividad económica, en qué medida se produce un incremento de la empleabilidad, del empleo, en qué medida, además, ese incremento de la empleabilidad se produce en unas condiciones dignas y no hacia un proceso de retroceso en lo que se refiere a las condiciones laborales. Yo creo que eso es importante, es decir, tener todos los datos, conocer en definitiva la repercusión que el proceso pueda tener, más allá de las declaraciones de intenciones que se puedan hacer.

Tenemos por un lado lo que los consumidores plantean. Los consumidores desean, con el fin de conciliar la vida laboral y familiar, disponer del mayor tiempo posible de acceso a todas las actividades de consumo que sean posibles. Por otro lado, nos encontramos con que los pequeños y medianos comerciantes, sobre todo los pequeños comerciantes, en muchas ocasiones, en la inmensa mayoría, reúnen la doble condición de trabajadores y empresarios, es decir, son los dueños y propietarios del pequeño comercio y al mismo tiempo también desempeñan y realizan el trabajo. Difícilmente pueden conciliar la vida laboral y familiar esos pequeños comerciantes.

¿A quién en verdad le interesa la libertad de horarios? La libertad de horarios le interesa, le ha interesado y le interesa siempre a la gran superficie comercial. Si en verdad el argumento que ha utilizado aquí el señor Ruiz Vivo, de que la libertad de horarios favorece la actividad económica, favorece el empleo y favorece en definitiva la creación de más empleo y de más actividad económica, ¿por qué no plasmar en la proposición de ley 16 días en lugar de los 12 que se propone plasmar?, ¿por qué propone 12 y no 16?, ¿por qué le real decreto propone 16 como máximo y no se proponen 20?, ¿o por qué no proponemos que los 365 días del año sean días hábiles para la actividad comercial, si tan beneficioso es? Si en verdad se plantea una propuesta como la de los 12 días, en un tira y afloja con el pequeño y mediano comercio, es porque hay intereses obviamente contrapuestos y se intenta buscar de alguna forma un punto intermedio que sea más o menos asimilable.

Qué duda cabe que el pequeño y mediano comercio lo que prefiere no son los 12, son los 10 días, y por eso nosotros vamos a ir en ese sentido... por lo menos gran parte del pequeño y mediano comercio, habrá sin duda alguna sus diferencias, también va a depender mucho de la lejanía o cercanía con grandes superficies comerciales, por el contexto y determinadas coyunturas específicas, por el tipo concreto y específico de actividad, etcétera, etcétera. Hay factores que sin duda alguna determinan e influyen en que los intereses puedan ser unos u otros, pero desde luego el pequeño y mediano comercio lo que ha defendido, públicamente además, es una propuesta de mínimos en lo que se refiere al número de días que se pueda abrir.

En este sentido hay un conflicto de intereses entre el pequeño y mediano comercio y la gran superficie comercial en todo lo que tiene que ver con la política de precios, que perjudica y afecta sin duda alguna al pequeño y mediano comercio, en las propias condiciones laborales, mucho más beneficiosas sin duda alguna en el pequeño y mediano comercio que en lo que pueden ser las grandes superficies comerciales, en la propia competencia que se establece en todo el proceso de comercialización de productos. Salarios y conciliación son, sin duda alguna, elementos que afectan de forma diferente si estamos hablando de una gran superficie comercial o de un pequeño y mediano comercio.

Si además hablamos luego, y eso lo contempla la proposición de ley, y habrá que tener mucho cuidado en el establecimiento de las zonas de gran afluencia turística, que habrá que determinar con posterioridad, habrá que ser cuidadoso y evitar caer en la trampa de determinar o de limitar como gran zona de influencia turística aquellas zonas en las que cerca o muy cerca se puedan encontrar grandes superficies comerciales. Es decir, que realmente responda a los intereses que efectivamente estamos hablando, intereses de los usuarios, intereses económicos, del conjunto de la comunidad y de los propios pequeños y medianos empresarios, que no defendamos en consecuencia los intereses de las grandes superficies comerciales.

Yo creo que se podrían haber introducido contrapesos. En el debate presupuestario hemos tenido la oportunidad, todavía está abierta la posibilidad la semana que viene de introducir un impuesto a las grandes superficies comerciales que revierta directamente en la potenciación del pequeño comercio, del comercio pequeño y mediano, del comercio tradicional.

Podemos ver y comprobar también las consecuencias, que son palpables, de la instalación y desarrollo de grandes superficies comerciales, como por ejemplo toda la zona de Nueva Condomina. En Lorca tenemos el caso concreto, hubo una crítica en su momento de los pequeños comerciantes de Lorca hacia la gran superficie, la gran zona de superficie comercial de La Almenara, por los perjuicios que podría causar. Los procesos de deslocalización o desaparición literalmente de pequeños comercios tradicionales en la ciudad. Lo que ha pasado en París, donde grandes barrios son totalmente barrios fantasmas, meramente residenciales, donde ha desaparecido el pequeño comercio tradicional. Es decir, al final con esos procesos se produce una conversión de la ciudad, de una ciudad viva a una ciudad realmente fantasma. Y si no, señorías, y señor Ruiz Vivo, léase la maravillosa obra de Saramago "La Caverna", donde se plantea un conflicto entre un pequeño taller y una gran superficie comercial, para comprender la lógica de contraposición de intereses entre la gran superficie comercial y lo que es el pequeño taller, el pequeño comercio tradicional de toda la vida. Yo creo que es importante tener en cuenta eso. Por tanto, estudios sobre la repercusión en términos de empleo.

Antes, no hace mucho..., bueno, no hace mucho, depende de cómo interpretemos el paso del tiempo, indudablemente, pero yo recuerdo la época en la que era fácil pasearse por Murcia en determinadas zonas, acudir a pequeños comercios, el comercio de cercanía, y también acudir al cine, y ahora todo el mundo coge el vehículo, se traslada a Nueva Condomina, con todo lo que supone de contaminación, de gasto, de colapso de tráfico, etcétera, etcétera, y el proceso de cierre de pequeños comercios tradicionales en la propia ciudad de Murcia. Y eso lo estamos viendo, y lo estamos viendo también, por ejemplo, en Lorca con la nueva gran superficie comercial. Es decir, ese conflicto de alguna forma se tiene que resolver.

Por otro lado, más daño que la más o menos regulación que se pueda dar en términos de horarios, la subida del IVA que se ha llevado a cabo ha sido demoledora para el pequeño comercio, y así lo han puesto de manifiesto. Esa subida del IVA que ustedes negaron por activa, por pasiva y por perifrástica, cuando dijeron que no solo no iban a subir el IVA sino que es que además reconocieron que la subida del IVA iba a crear más paro y que era perjudicial y contraproducente. No valía la excusa de la especial situación económica de nuestro país, de la crisis económica o de la herencia, de la maldita herencia de Zapatero, a la que ustedes de forma recurrente se refieren, sino que, en cualquier caso, per se, por sí misma, es contraproducente la subida del IVA, ustedes lo dijeron,

independientemente de la situación de dificultad económica. Pues, ¡ale!, llegan al Gobierno y lo primero que hacen es todo lo contrario de lo que dijeron que iban a hacer, subir el IVA y por tanto perjudicar al pequeño comercio.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señor Pujante, le ruego que concluya.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Voy acabando, señor presidente.

Vamos, en términos generales, a aceptar la proposición de ley que ustedes plantean, y por eso no hemos planteado enmienda a la totalidad y debate político. Han hecho un esfuerzo al fijar en 12 días, y eso lo reconocemos, en lugar de los 16 días que establece como máximo la propia legislación estatal. Creemos y por eso pedimos que se haga el esfuerzo de bajar a los 10 días. Yo creo que eso es algo fundamental. Y creo que hay algunos aspectos de la propia proposición de ley que se pueden sin duda alguna mejorar, pero fundamentalmente el compromiso político no es tanto con medidas legislativas como las que se están planteando, que son de mera trasposición, sino también con medidas de compromiso económico, y por eso vuelvo nuevamente a insistir en la necesidad de ayudar directamente, económicamente, al pequeño y mediano comercio. ¿Cómo? Mediante un impuesto a las grandes superficies comerciales y por tanto una transferencia de los beneficios y las ventajas que disfrutaban las grandes superficies comerciales, para destinarlos directamente a la potenciación, a la mejora y modernización del pequeño comercio.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Turno de fijación de posiciones. Señora Clavero, de nuevo tiene la palabra.

SRA. CLAVERO MIRA:

Gracias, señor presidente.

El Partido Socialista por supuesto va a seguir negociando de aquí a mañana las enmiendas que proponemos a esta proposición de ley de comercio minorista, para que además de esta adaptación obligatoria a la ley estatal se acepten ciertos compromisos, y que espero que a lo largo del año podamos ir concretando en medidas concretas y presupuestadas, de alguna forma, para favorecer al comercio minorista.

Esperamos que atiendan ustedes a lo que piden las asociaciones, que es muy claro, respecto a la libertad horaria y la ampliación más que previsible. Yo les puedo leer un párrafo que nos hace llegar una federación de empresarios: “Con la anunciada libertad horaria y la ampliación más que previsible por el Gobierno central de la banda de aperturas en domingos y festivos para los próximos años se plantea un serio problema al comercio. Es cierto que el hecho de abrir más días no supone aumentar en ventas para el comercio de cercanía, para el comercio de proximidad, y sí que supone mayor contratación y mayor gasto para los empresarios, o mayor número de horas de trabajo para las familias que se ocupan del comercio”.

Por lo tanto, desde el Partido Socialista les pedimos que atiendan a esa petición que hacemos desde Izquierda Unida y desde el Partido Socialista para que podamos llegar a un acuerdo en este punto también.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señoría.

Señor Luengo... No, perdón, señor Ruiz Vivo. Disculpen.

¡Ah, no!, señor Pujante, perdóneme.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Hombre, a mí me hubiera gustado haber escuchado lo que tenía que decir el señor Ruiz Vivo para poder... En fin, me inventaré, me imaginaré la posible réplica, porque no va a haber posibilidad... Un tanto extraño, pero bueno.

En cualquier caso, manifiesto mi voluntad expresa de apoyar la proposición de ley. Creo que puede ser beneficiosa, con las cautelas que nosotros introducimos con las enmiendas que hemos presentado, yo creo que puede ser sin duda alguna positivo, pero sobre todo quiero llamar a la reflexión en el sentido de que el debate no acaba aquí sobre el pequeño y mediano comercio, que el problema que tiene el pequeño y mediano comercio no lo resolvemos exclusivamente con la proposición de ley que podamos debatir y que podamos aprobar, con la mera liberalización. Que hay que hacer esfuerzos y sobre todo hay que buscar la fórmula para conciliar los intereses de las grandes superficies comerciales y el pequeño y mediano comercio, que en la balanza el peso de la ventaja no sea hacia las grandes superficies comerciales, que además representan y suponen un *lobby* muy poderoso, muy potente, qué duda cabe, y yo creo que hay que hacer esfuerzos, sobre todo porque el mayor porcentaje de empleo lo generan los pequeños y medianos comerciantes, y además no solo generan la mayor parte del empleo sino que además la calidad del mismo es considerablemente superior al de las grandes superficies comerciales. En consecuencia, un mayor grado de exigencia a las grandes superficies para revertirlo en beneficio del pequeño comercio yo creo que puede ser muy positivo y creo que habría que trabajar en ello. No desdeñen y no acaben el debate aquí, y, sobre todo, una vez que se apruebe esta proposición de ley y se convierta en ley, creo que sería importante por parte de la Consejería el llevar a cabo los estudios convenientes sobre los efectos, tanto positivos como negativos que pudieran producirse como consecuencia del proceso de liberalización que se lleve a cabo, con el fin de establecer las medidas correctoras que sean necesarias.

Nada más.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Ahora sí, señor Ruiz Vivo.

SR. RUIZ VIVO:

Muchas gracias, señorías, presidente.

Señor Pujante, sabe usted que yo le tengo un afecto especial y personal y no me importa reconocerlo en público. No solamente he leído esa “Caverna”, leí también la de Platón, que en definitiva lo que trataba era de aconsejar que no proyectemos sombras hacia el futuro. No proyecte usted sombras hacia el futuro, deje que el futuro llegue, porque le aseguro que me gustaría que me dijese qué parte de la frase “liberalizar no significa imponer” no ha entendido usted, porque liberalizar no es obligar a abrir, liberalizar es dar la opción de abrir, no es obligar a abrir. Y vamos a datos en concreto. Yo creo que esta tarde ha quedado muy reflejado aquí que hay una diferencia

entre el rendimiento económico de aquellas comunidades que han ido a la liberalización de horarios y quienes han ido a un aspecto más restrictivo, por ejemplo Madrid y Cataluña. No sé si lo de la caverna iba usted por ahí, por la caverna mediática, Cataluña, Laporta o compañía. La Encuesta de Población Activa correspondiente al tercer trimestre de 2012 dice que se han creado cerca de 12.000 nuevos puestos de trabajo con respecto al trimestre anterior en Madrid, mientras que en el mismo período en Cataluña se han destruido más de 2.000 puestos de trabajo: la política de liberalización y la política de regresión, tenemos un ejemplo clarísimo.

Por otro lado, con respecto a los días. Miren ustedes, el aumento de 8 a 10 días festivos a nivel nacional no es una medida nueva, en el año 2004 se permitía abrir 12 festivos, recuérdense. Además, con anterioridad a 1996 existía la libertad total de apertura. Esta libertad, estas medidas, trajeron buen resultado, lo que pasa es que hubo una ley, la ley Montilla, que retrajo y produjo efectos negativos que todos sabemos y que los tengo aquí documentados, pero es que no merece la pena incidir en eso. Yo creo que debemos más trabajar en lo que nos une, y quiero agradecer a la señora Calero su actitud y su aptitud, con “p” y con “c”, ante la resolución de las negociaciones que tenemos los tres grupos políticos para alcanzar un consenso.

En definitiva, señorías, agradecer desde el Partido Popular, desde el grupo parlamentario Popular, el talante y la disposición de sus grupos parlamentarios. Indicarles que cuando la portavoz del Partido Popular hablaba de crisis de consumo no era crisis de comercio, son diferentes cuestiones, y que desde luego nosotros no tenemos nada en contra de las grandes superficies. Yo no sé, señor Pujante, a qué centros comerciales va usted los fines de semana, yo le aseguro que a los que voy veo muchas tiendas y veo muchos comercios minoristas que están encantados de vender. Y usted ha nombrado antes Nueva Condomina, o me parece que ha sido la señora Clavero, cuando la gente va al fútbol le puedo asegurar que si el comercio minorista que está en el entorno pudiera abrir se lo pasarían pero que muy bien.

Por tanto, vamos a centrarnos en lo que beneficia a los ciudadanos, en lo que beneficia a los consumidores, en lo que beneficie a los trabajadores que trabajen en grandes centros comerciales. Naturalmente que sí, que son miles y miles y miles de puestos de trabajo y de familias que hay que proteger, que hay que inducir, que no hay que penalizar, que hay que favorecer, y vamos también a intentar conciliar eso con los intereses del comercio minorista. En ese camino, señora Clavero, en ese camino, señor Pujante, nos van ustedes a encontrar, y yo me comprometo aquí y comprometo la posición de mi grupo a alcanzar líneas de consenso en la elaboración de esta modificación.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Ruiz Vivo.

Siguiente punto del orden del día: [Debate de totalidad, por solicitud de debate político, de la Proposición de ley de modificación de la Ley 10/2009, de creación del Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones del transporte público regular permanente de viajeros por carretera](#), del grupo parlamentario Popular.

Para la presentación de la proposición tiene la palabra el señor Luengo.

SR. LUENGO GALLEGO:

Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías, y buenas tardes también al público que nos acompaña esta tarde.

Esta tarde el grupo parlamentario Popular trae a esta Cámara la Proposición de ley para la modificación de la Ley 10/2009, de 30 de noviembre, de creación del sistema integral de transporte público de la Región de Murcia y modernización de las concesiones de transporte público regular

permanente de viajeros por carretera.

Desde que entrara en vigor la referida ley, muchos han sido los avances que el transporte público por carretera ha experimentado en nuestra región. Sin duda, y reconociendo que se pudo haber hecho más, creo que es justo reconocer estos avances y procurar que a pesar de las dificultades por las que estamos atravesando no se frenen los avances en las mejoras en el transporte público.

Hay que seguir mejorando a pesar de los duros momentos por los que estamos atravesando, por los que está atravesando el transporte público de viajeros como elemento vertebrador y dinamizador de nuestra sociedad. Esta es una prioridad para este grupo parlamentario y sin duda para el Gobierno regional, el transporte público debe adecuarse en su viabilidad a criterios de eficiencia técnica y exprimir al máximo los recursos públicos que se invierten en este servicio.

Son tiempos duros y debemos actuar con responsabilidad, siendo conscientes de la realidad económica del momento. Debemos huir, como dijo el consejero Sevilla en su última intervención en este Parlamento, de sobreactuaciones o de postulados ideológicos, tenemos que tener un buen transporte público, por supuesto, pero también el que nos podamos permitir, y en pro de mantener y reequilibrar este servicio público que actúa como motor laboral, económico y social capaz de realizar una importantísima tarea de distribución de riqueza, el grupo parlamentario Popular trae esta proposición de ley a esta Cámara.

Desde que se puso en marcha la Ley 10/2009, el transporte público de la Región de Murcia ha experimentado un antes y un después. Esta ley ha supuesto el desarrollo de un derecho fundamental en la sociedad de nuestros días, como es el de la movilidad, en el marco del Libro Blanco de los Transportes de la Unión Europea, que aboga por un transporte seguro, eficaz y de calidad.

La puesta en marcha de esta ley supuso poner en el panorama español y europeo el Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia, como elemento aglutinador de la oferta de servicios de transporte público que realizan los diferentes operadores de autobús. Esto ha sido posible gracias a la implementación de los sistemas inteligentes de transporte pioneros en España, lo que ha permitido la mejora de la accesibilidad a la información por parte de los usuarios para la planificación de sus viajes de una manera más cómoda y eficaz, y mejora en la eficiencia en la gestión por parte de las empresas de transporte público, optimizando los recursos de los que disponen y reduciendo sus costes de explotación.

Facilitar los datos de oferta de transporte público a los usuarios en tiempo real a través del suministro de esta información en las propias paradas de autobús y en Internet, introducir títulos tarifarios e integrar los significados, favorecer la implementación de la tecnología más moderna disponible, son algunos ejemplos más de los avances que esta ley ha traído a la Región de Murcia.

También ha permitido la implementación de manera más coherente de políticas tarifas que fomenten el uso del transporte público, incentivando al usuario habitual del mismo la aplicación de las nuevas tecnologías a los títulos (sic). Ha supuesto la modernización de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, que estaban desfasadas. Se han ampliado los años de concesión, en función del cumplimiento de los requisitos de los contratos-programa firmados por los operadores.

El contrato-programa fue una figura que se estableció en esta ley como un instrumento para fijar en detalle las condiciones de prestación de los servicios de transporte y las obligaciones asumidas tanto por la Administración como por los distintos operadores. Estos requisitos contemplados en los contratos-programa, por los que también se ampliaba el período de la concesión, han dado estabilidad a las explotaciones de las diferentes empresas, garantizándoles la continuidad de sus ingresos en años sucesivos, y como contraprestación se les ha exigido una apuesta decidida por la calidad, a través de la puesta en marcha de diferentes mejoras y adaptaciones que garanticen una modernización de los servicios de transporte que prestan a nuestros ciudadanos, tales como la implementación del sistema de ayuda a la explotación, sistema de monética, reducción de la edad media y máxima de los vehículos, y una accesibilidad a personas con discapacidad o personas con movilidad reducida,

con deficiencias visuales o auditivas entre otras mejoras.

Por desgracia, la crisis económica que está afectando a nuestra sociedad no ha pasado de largo por el sector del transporte público regional, el cual se ha visto especialmente comprometido, llegando a ponerse en peligro la continuidad de la prestación y la calidad de los servicios de transporte regular interurbano permanente de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Al incremento de los costes de prestación del servicio, tales como combustible, que han experimentado una escalada sin precedentes, se añade la reducción de los ingresos, motivada entre otros motivos por la reducción de la movilidad a los centros de trabajo. Estas circunstancias han impedido a las empresas concesionarias implementar en el plazo de tres años inicialmente establecido en la Ley 10/2009 la totalidad de las mejoras previstas en los contratos-programa firmados con la Administración, y que conllevan la realización de importantes inversiones y la asunción de elevados costes económicos. La aplicación de esta ley ha coincidido con un período de recesión económica, que ha hecho muy difícil a las empresas hacer las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos previstos en los plazos establecidos hasta diciembre de este mismo año, como son la adecuación de las flotas a la antigüedad y accesibilidad a las condiciones previstas inicialmente.

Por estos motivos, se hace necesaria la adopción de medidas legislativas que, en primer lugar, den cobertura legal a las empresas prestadoras de los servicios incluidos en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia, en virtud de los contratos-programa firmados en 2009 a tal efecto y que en la actualidad se encuentran pendientes de convalidación, y en segundo lugar permiten la adecuación de tales servicios a las mejoras técnicas y exigencias de otra índole establecidas en la referida Ley 10/2009. De este modo, se modificaría el apartado e) del artículo 4.1 de la ley, en el sentido de establecer con carácter genérico en cinco años el plazo de aplicación de las mejoras, llegando así hasta el 2 de diciembre del año 2014, en lugar del plazo máximo de tres años previsto en la redacción original de la ley y que obligaba a las empresas concesionarias a implementar tales mejoras antes del 2 de diciembre del presente año.

El grupo parlamentario Popular considera necesaria esta ampliación de dos años, a la vista de que la entrada en vigor de la Ley 10/2009, de modernización de las concesiones, y la consiguiente firma de los contratos-programa por los que las diferentes concesiones se incorporan al Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia se produjo en uno de los momentos de mayor contracción de la economía para el sector del transporte, lo que ha puesto muy difícil a las empresas concesionarias cumplir en plazo y en su totalidad las obligaciones adquiridas con la Administración regional.

Por todos estos motivos, mi grupo parlamentario considera acertado adecuar las obligaciones de inversión y mejora derivadas de la Ley 10/2009 a la realidad vigente, otorgando con la ampliación de dos años del período concedido para la implementación de las exigencias relativas al material móvil y su antigüedad y accesibilidad un plazo de aplicación de las mejoras más asequibles y ejecutables para las economías de las empresas del sector, y que permitirá a los concesionarios poder culminar la aplicación de los compromisos de inversión y mejora del servicio inherente al Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia.

Hay que resaltar que a pesar de las dificultades económicas por las que atraviesan las concesionarias, por todos los motivos ya expuestos, esto no ha sido óbice para que los objetivos que se establecían en la ley estén a día de hoy cumplidos en un elevado porcentaje, lo que ha supuesto tanto cualitativo como cuantitativo en el transporte de viajeros de la Región de Murcia. Asimismo se introduce un nuevo apartado en el artículo 3 de la mencionada ley, relativo a los efectos en caso de que las diferentes concesiones incorporadas al Sistema Integrado de Transporte Público de la Región de Murcia no hayan implementado en el nuevo plazo habilitado al efecto la totalidad de las mejoras previstas en la ley inherentes al referido sistema integrado, pudiendo ello llegar a suponer la caducidad de la concesión.

Nuestra sensibilidad con el problema económico del sector está hoy de manifiesto en esta Cámara, y nuestro compromiso de seguir apostando por un transporte público más moderno y accesible para todos también. Pero ha de quedar suficientemente claro o cristalino que las empresas concesionarias tendrán que acometer de aquí a dos años las inversiones en mejoras del servicio que se comprometieron a realizar con la firma de los contratos-programa hace ahora tres años. Esto, si me permiten, es ayudar al sector del transporte, esta es una iniciativa que nace para ayudar a las empresas concesionarias del transporte, que quiero recordar aquí hoy que son ni más ni menos que veinticinco.

Por otro lado, resulta necesario proceder a la convalidación de los contratos-programa firmados en 2009 con las diferentes empresas concesionarias de los servicios de transporte regulares interurbanos permanentes, de uso general de viajeros por carretera, de titularidad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, celebrados con motivo de la referida ley, a los efectos de dar cobertura y amparo legal a la actual situación de los mismos y asimismo de las concesiones objeto de aquellos.

La iniciativa del Gobierno regional que dio lugar a la aprobación por unanimidad en esta Asamblea Regional de la Ley 10/2009, de creación del Sistema Integrado de Transporte, sigue vigente en estos momentos. La apuesta del Gobierno regional por el transporte público y por su adecuación a estos tiempos es evidente, al igual que el esfuerzo que todos tenemos que hacer para tener un transporte público por carretera que nos podamos permitir. El deseo y el compromiso de fomentar un transporte público cada vez más accesible, cómodo, moderno, seguro y que contamine menos son objetivos con los que este grupo parlamentario está comprometido a alcanzar en beneficio de los usuarios de las empresas de transporte, y, en definitiva, de todos y para todos.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Luengo.

Por parte del grupo Socialista, tiene la palabra don Joaquín López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Buenas tardes y bienvenidas las personas que nos acompañan, representantes de los sindicatos, principales sindicatos de transporte en la Región de Murcia, así como los representantes de los trabajadores, del comité de empresa del grupo Latbus.

Señor Luengo, no puedo estar más en desacuerdo con su reflexión y con su diagnóstico y justificación -ya se lo imaginaría usted, claro-, porque, en fin, me ha parecido especialmente reseñable las referencias a los que nos importan o deberían importarnos aquí, que son los ciudadanos, excepto al final. Y, efectivamente, esta es esta proposición de ley que se nos presenta, es otro paso más, es otro hito más en esa historia de mala gestión del transporte público en la Región de Murcia, competencia del Gobierno regional del Partido Popular. Otro paso más, otro paso más cuando la situación probablemente ya no tiene demasiado arreglo.

La historia, por tanto, nos está dando resultados. Se pretende con esta proposición de ley, y hoy usted lo ha revelado aquí, salvar a empresas, empresas que están en malas condiciones fundamentalmente por su mala gestión, por su incompetente gestión, y resulta que van ustedes a salvarlas como si aquí no hubiera pasado nada, como si la responsabilidad de esta situación no fuera directamente imputable a ustedes.

Efectivamente, esta ley tiene su historia, año 2009, una ley que tenía intenciones -usted ha comentado algunas cosas- que podrían ser aceptables. Se aprobó por todos los grupos de la Cámara en su momento, pero hasta aquí hay un antes y un después, desde luego, pero para peor, hasta la

fecha, y no nos vale esta justificación que ustedes utilizan hoy, que es la crisis, para no asumir la responsabilidad de la gestión que ustedes han realizado.

Sistema integrado de transporte. Preguntaba en aquel debate mi compañera diputada, Teresa Rosique, que qué era aquello. Sigue siendo una incógnita; más bien un sistema desintegrado. Contratos-programa que no se han cumplido, mejoras técnicas de todo tipo que no se han cumplido, por eso estamos aquí. Según ustedes para ampliar plazos, cuando ya en el 2009 esta ley suponía un plazo, ya suponía una prórroga en el año 2009. Hoy una nueva prórroga más. Un antes y un después. Y además se repite la historia. Es absolutamente imposible de entender que una normativa como esta no se nos presente aquí por parte del propio Gobierno regional, no es posible entenderlo. Ustedes hacen de Gobierno, el Gobierno aquí no está. Es el Gobierno el que tiene que venir a dar estas normas a esta Asamblea Regional, por una razón muy sencilla, porque con este papel, con ese borrador de ley que tenemos, lo único que podemos hacer es discutir sobre papeles, sobre dos frases, sin ningún tipo de informe que a la oposición en esta Cámara le permita discutir con cierto sentido la necesidad o no de aprobar esta proposición de ley, informes que son necesarios en un asunto muy complicado y que realmente nos darían alguna información importante, como por ejemplo cuáles son las empresas que han cumplido, cuáles son las que no han cumplido, lo desconocemos absolutamente. Tenemos que tomar decisiones sin ningún tipo de información y luego se nos pide colaboración. Sí, sí, vamos a colaborar, pero desde luego es claramente denunciabile la falta de respeto a los grupos de la oposición por parte del Gobierno regional.

Cómo se nota que a ustedes esto del transporte público no les duele. Cómo se nota que ustedes no están en la calle, y por eso le digo que usted no ha hablado de los ciudadanos, que están hoy... no están contentos, no, están descontentos, están indignados, indignados porque tienen hoy muchos problemas para tener acceso al transporte público. Y esto no es... no, no, esto no es la crisis, esta es su gestión, la gestión que ha llevado a las empresas a tener muchos problemas. También las empresas tendrán su parte de culpa, también la crisis, yo no se lo voy a negar, pero, señor Luengo, esto es un parche, esto es un parche que no arregla lo que está mal hecho, y nosotros hemos pedido, y se lo pido otra vez, se lo pido al Gobierno y usted se lo transmite, porque nadie del Gobierno da la cara, que se ponga a hacer una ley de transporte nueva, un plan de impulso al transporte público que coordine y de verdad preste ese servicio, y dennos la oportunidad de opinar y poder aportar soluciones, que estamos en condiciones de dárselas. No somos una oposición destructiva; constructiva si ustedes nos dejan y no nos faltan al respeto cuando presentan proposiciones de ley que tendrían que presentar en esta Cámara el Gobierno de la Región de Murcia.

Improvisación, falta de información, y ahora una proposición de ley, señorías del Partido Popular, yo no sé si usted lo ha leído, yo sí, que tiene una dudosa legalidad, porque en este momento, si usted no lo sabe, hace tiempo que pertenecemos a la Unión Europea, y esta ley que aprobamos en esta Cámara antes de que entrara en vigor el reglamento, que usted conocerá, del Parlamento Europeo, ya está en vigor y condiciona la normativa que en materia de transporte se aplique en cualquier Estado miembro, por tanto también en España y en la Región de Murcia. Y ha habido, y le recomiendo que lo mire, una sentencia del Tribunal Superior de Justicia que ha anulado una normativa prácticamente idéntica a esta, aprobada mediante decreto por el Gobierno de la Generalitat Valenciana, del mismo signo político que ustedes, anulado, sin efecto, con los mismos contenidos, los mismos plazos y prórrogas, porque en la Unión Europea, que son serios, entienden que el transporte no puede quedar al albur de intereses privados, tienen que ser primeros los ciudadanos, la satisfacción de los ciudadanos, qué necesitan, cuál es el transporte que ponemos en marcha, después las empresas y los trabajadores, en definitiva el conjunto del interés general. Eso es lo que entiende la Unión Europea y por eso se está pronunciando. Esta proposición de ley, tal cual ustedes la han traído, ya se lo anuncio, tendrá dificultades para tener efectividad legal, una chapuza.

La Comisión Nacional de la Competencia, en este mismo sentido. La Comisión Nacional de la Competencia, del Ministerio de Fomento, lea usted el último informe, que hace referencia a las

prórrogas, incluidas las de esta ley en la Región de Murcia. Léalo, es un informe bastante fundado. Igualmente, discutir la legalidad en este momento.

Pero ustedes lo que plantean es una proposición de ley que pretende salvar algo, sin ninguna referencia a los que tenemos que salvar, que es a los ciudadanos, los que hoy tienen grandes dificultades para acceder al transporte público.

Yo le digo, señor Luengo, que nuestra posición en este sentido es y va a ser muy clara en este debate de aquí hasta que terminemos con esta proposición de ley: la defensa de los intereses públicos por encima de cualquier interés privado. Y para eso creemos que esta proposición de ley debe salir adelante, en el caso de que ustedes la aprueben, con al menos el interés público de los ciudadanos y también de los trabajadores que hoy prestan servicio en las empresas concesionarias, porque cuando ustedes recortan servicios y aluden a autobuses vacíos para recortar servicios, ya les digo yo que, claro, cómo no van a ir vacíos, y más vacíos que estarán; si los ciudadanos no entienden que estén ustedes satisfaciendo sus necesidades, ¿no pueden coger el transporte público!

Mire, le invito a que vaya en el autobús de El Palmar, de siete a cinco autobuses en este momento, y pregunte a los ciudadanos, o haga usted la prueba, y me dice si cuando están esperando allí y pasa un autobús completo tienen que volver a esperar al siguiente. Dígame usted si está vacío o no, y dígame si así estamos satisfaciendo el derecho de los ciudadanos del municipio de Murcia en este caso. Prevalecen las empresas y las peleas del PP, porque esto es lo que sigue aquí. No hay resolución, Valcárcel y Cámara, yacimiento de San Esteban, las pagas extraordinarias en el Ayuntamiento... Ustedes siguen peleados y mientras tanto los ciudadanos siguen pagando su incompetencia.

Le insisto, empresas con trabajadores que hay que respetar, que hoy están en huelga. El grupo Latbus hoy tiene trabajadores en huelga. ¿A quién salvamos?, ¿a las empresas o a los ciudadanos, señor Luengo? ¿Cuál es el criterio? Porque salvamos y aplazamos para qué, ¿para que sean viables o para que no? ¿Son viables? ¿Usted se lo ha preguntado? ¿Alguien del Gobierno le ha dicho si esta empresa es viable, para que le volvamos a aplazar lo que no ha cumplido tres años después? ¿A quién salvamos, a los ciudadanos o a las empresas?

Le insisto, si en esta Cámara podemos tener un debate útil es el del interés público, y el interés público es el mantenimiento del servicio público de transporte en la Región de Murcia. Para ello tienen nuestra propuesta en la mesa, que, en todo caso, si se conceden aplazamientos hoy improcedentes para las empresas, será porque somos capaces de comprometernos en esta Cámara con la garantía de un servicio público de transporte hacia los ciudadanos, manteniendo los puestos de trabajo y condiciones laborales actualmente existentes, y de lo contrario ese aplazamiento no deberá tener efecto. Si no lo hacen así asumirán ustedes la responsabilidad del desastre que ya tienen, y terminarán por acabar con el transporte público en la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias.

Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

En primer lugar quiero saludar a los trabajadores y representantes de los trabajadores del transporte, de Latbus, aquí presentes, y decir con rotundidad y con claridad al comienzo de mi intervención, y también lo volveré nuevamente a decir al final de la misma, que solo aprobaremos esta proposición de ley si se acepta la enmienda, bien sea la del grupo parlamentario Socialista o la de Izquierda Unida-Verdes, que son similares, en el sentido de mantener la prestación del servicio público, las condiciones de los trabajadores y los puestos de trabajo. Si es así, sí. Si no es así

votaremos en contra de la proposición de ley que trae el Partido Popular aquí a esta cámara, porque lo único que pretende esta proposición de ley es sacarle las castañas del fuego a una negligente forma de actuación por parte de la empresa Latbus, y también a un negligente política en materia de transporte público, negligente y contradictoria política en materia de transporte público llevada a cabo por el Partido Popular, que no hace mucho estuvo aquí en esta cámara defendiendo y haciendo loas a la Empresa Pública del Transporte como una entidad magnífica y que desempeñaba su labor de un forma maravillosa en la gestión y en la racionalización del transporte público, y a la vuelta de la esquina coge y se carga a la Empresa Pública del Transporte, esa misma Entidad Pública del Transporte que el señor Sevilla aquí defendió como una entidad positiva, una entidad necesaria, y luego se la carga sin ningún tipo de problema.

Y aquí estamos debatiendo una proposición de ley en la que el propio consejero Sevilla no está, y aquí tiene que hacer una vez más el grupo parlamentario Popular de mamporrero del Gobierno de la región para sacarle y resolverle el problema. Por eso entiendo yo que esté harto el grupo parlamentario Popular y quiera aquí modificar y reformar el Estatuto de Autonomía, para que sea el propio Gobierno el que por lo menos tenga aquí que venir a defender los desaguisados que el grupo parlamentario tiene que venir aquí a resolver (sic).

Nosotros no vamos a aceptar, tal y como viene planteada, la proposición de ley. La situación ha sido denunciada por muchos usuarios del transporte público. Yo creo que la mejor forma de comprender la situación del transporte público es utilizando el transporte público y no hablando imaginariamente del mismo quienes utilizan sus vehículos privados de alta gama. Yo creo que hay que utilizar más el transporte público para comprender la situación real del transporte público en la Región de Murcia, sus problemas y las dificultades y deficiencias que tiene:

Autobuses viejos. Hay usuarios que utilizan de manera sistemática autobuses que se encuentran en una situación realmente lamentable, en las líneas 6, 29, 39 y en alguna que otra más, y de vez en cuando se cuelan también algunos autobuses muy viejos en la 44, en la 61, en la 26 y en la 21. Es absolutamente indispensable en consecuencia la renovación de la flota, y solo se puede entender un aplazamiento si hay, precisamente por mor de lo que se indica en la exposición de motivos de la propia proposición de ley, atendiendo a la situación de crisis y a los efectos de la crisis, y uno de ellos fundamentalmente son los expedientes de regulación de empleo, los despidos, el paro y las consecuencias humanas y sociales que ello entraña, si por lo menos se palía en alguna medida esa situación y no se profundiza aún más en la situación de crisis, se podría entender y se podría aceptar ese aplazamiento, si no, desde luego, es totalmente inaceptable, porque lo que se plantea es un aplazamiento para finales del año 2013, que en realidad tendría efecto sobre el año 2014 y no sería una renovación completa de la flota de autobuses, sería una renovación progresiva, no sería un ritmo de 12 al año, aunque en ese primer año se adquiriesen 4 de alta eficiencia energética. Actualmente son alrededor de 37 los autobuses que se encuentran en una situación ya de una antigüedad inasumible por los propios criterios de la Unión Europea. De estos hay con más de veinte años a su espalda algunos, y sin duda alguna es una situación realmente inasumible. Según el dato del propio comité de empresa de Latbus, el 25% de los autobuses tienen ya 16 años o más de antigüedad. Algunos de ellos alcanzan incluso los 20 años, y otro 35% de la flota tiene entre 10 y 15 años. Es una situación, por tanto, difícil, y sobre todo aquellos que viven en pedanías, y los que hemos vivido en pedanías, porque yo he vivido en pedanía, en la pedanía de Monteagudo, yo he utilizado y he sido usuario de transporte público y lo sigo siendo ocasionalmente, conocemos muy bien cuál es la realidad y cuáles son las dificultades de los vecinos, de los miles de vecinos que viven en las pedanías y en el área metropolitana de Murcia.

Por tanto, concluyo como empecé, esta proposición de ley que se nos trae aquí, que tiene además bastantes dudas jurídicas en cuanto a su legalidad, solo será aceptada si efectivamente sirve para paliar uno de los elementos que se plantea en la exposición de motivos. Es decir, garantizar el carácter público del transporte público de la Región de Murcia y fundamentalmente los puestos de

trabajo de los trabajadores y sus condiciones laborales. Si es así, aceptaremos ese aplazamiento; si no es así, desde luego no lo aceptaremos.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señoría.

En el turno de fijación de posiciones, por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra don Joaquín López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señor presidente.

Brevemente, para continuar con los argumentos que hemos expuesto anteriormente, y fundamentalmente incidir en que el transporte público en la Región de Murcia hoy necesita un impulso, necesita reinventarse y necesita evolucionar a los tiempos que estamos viviendo, a esta crisis, sin duda, ajustando los ingresos y los gastos, pero teniendo en cuenta que a quien debemos servir es a los ciudadanos de la Región de Murcia, miles de usuarios en la Región de Murcia que hoy están siendo claramente afectados por esta crisis del transporte y la crisis del Partido Popular. Y yo lo que les digo es que ya que son ustedes los que tienen que dar la cara, que lo transmitan al Gobierno, que venga aquí, que redacte una ley, que cuente con la oposición, que cuando cuentan con nosotros y nos dan la oportunidad de ayudarles saben ustedes, lo sabe el grupo parlamentario Popular, que lo hacemos de buena fe y lo hacemos en beneficio de los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia.

Hoy hemos conocido, para que usted lo tenga claro, que los datos de viajeros en el mes de octubre, el INE hoy lo publica, ha descendido un 6% en la Región de Murcia, cada vez menos ciudadanos utilizan el transporte público, muy caro. Tenemos que recuperar el bonobús, tenemos que en definitiva hacer lo correcto, y es que esta proposición de ley no nos vale. Tenemos que redactar una nueva, tenemos que ponernos a ello, y, en todo caso, lo que sí les pedimos es que sean conscientes de la responsabilidad que asumen. Si no establecemos un marco por el que salgan satisfechos los intereses de los ciudadanos, el mantenimiento de los puestos de trabajo, el mantenimiento del servicio público, no van a contar con el Partido Socialista, con el grupo parlamentario Socialista. En cualquier otra tarea, como les digo -le vuelvo a tender la mano-, estaremos dispuestos a trabajar en esta línea.

Muchas gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señoría.

Es el turno nuevamente de don José Antonio Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Pues está todo dicho, señorías del Partido Popular. Ustedes tienen la palabra. Si quieren que se apruebe la proposición de ley no tienen más que garantizar los puestos de trabajo, garantizar que no se lleve a cabo ningún expediente de regulación de empleo, garantizar que se mantienen las condiciones de los trabajadores. Si no, votaremos que no.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Gracias, señor Pujante.

Turno del grupo parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Luengo.

SR. LUENGO GALLEGO:

Bueno, después de haber escuchado a estos dos parlamentarios, que desde luego con mucho respeto yo los he escuchado a ellos, pero ellos desde luego no me han escuchado a mí, porque todas estas medidas que yo decía, que los contratos-programa estaban contemplados en la Ley 10/2009, que he repetido una y otra vez, todas estas medidas creo que son para los usuarios, son para los vecinos y no para ningún extraterrestre. Me parece que eso es hablar de los ciudadanos, de mejorar el transporte público precisamente para ellos y para los usuarios.

La falta de respeto no es de este grupo, que intenta echarle una mano a las 25 concesionarias, a las 25 empresas, no a una empresa. Ustedes hablan de que legislemos para una empresa... Hombre, creo que nosotros tenemos que legislar para las 25 empresas. Esto es una manera de echarle una mano a esas empresas, esta es una forma. ¿Usted ha aportado algo en esta charla que nos ha dado, alguna idea, habéis tomado nota de alguna idea del grupo parlamentario Socialista o de Izquierda Unida para mejorar la situación? Yo no he oído ninguna y sí que les he escuchado atentamente, yo sí.

Lo decía antes, que lo dijo el consejero Sevilla...

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Señorías, por favor, respeten el uso de la palabra.

SR. LUENGO GALLEGO:

... responsabilidad con este tema tan importante en estos momentos de crisis, que sí la hay, porque si usted no se ha enterado de que hay crisis, ni se enteraban antes ni se hayan enterado ahora. La crisis ha incidido en todos los sectores y en el del transporte no iba a ser menos. Le he dicho que, aparte de la subida de gasolina, había una cosa muy importante también por la cual ha decrecido el número de usuarios y de viajeros en el transporte público. ¿Sabe usted cuál es y por qué? Pues son los 5,5 millones de parados que hay en este país, y en esta región muchos, que ya no van a coger el autobús cada día. ¿Ustedes tienen algo que ver con eso? ¿Ustedes tienen algo que ver con eso, o también es responsabilidad nuestra? Gratuito, todo gratis, así nos iba con ustedes.

Así que simplemente decirles que aquí está este grupo parlamentario para intentar echarles una mano a todas las concesionarias, a los usuarios, a los trabajadores y a todo el mundo con discurso serio y con propuestas y sin demagogia.

Gracias.

SR. GARRE LÓPEZ (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señoría.

Agotado el orden del día del Pleno, se levanta la sesión.