



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES PLENO

Año 2015

VIII Legislatura

Número 113

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 11 DE MARZO DE 2015

ORDEN DEL DÍA

(SEGUNDA REUNIÓN)

V. Debate y votación, por el sistema de lectura única en Pleno, de la Proposición de ley de modificación de la Ley 1/2014, de 13 de marzo, de Artesanía de la Región de Murcia, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

VI. Debate y votación del dictamen de la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua a la Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, y de las enmiendas reservadas para su defensa.

SUMARIO

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 15 minutos.

V. Debate y votación, por el sistema de lectura única en Pleno, de la Proposición de ley de modificación de la Ley 1/2014, de 13 de marzo, de Artesanía de la Región de Murcia.

Para presentar la proposición de ley interviene la señora [Aquilino Artero](#), del G.P. Popular6151

En el turno general interviene:

La señora [García Retegui](#), del G.P. Socialista6152

El señor [Pujante Diekmann](#), del G.P. Mixto6154

[Votación](#) de la proposición de ley6155

VI. Debate y votación del dictamen de la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua a la Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, y de las enmiendas reservadas para su defensa.

El señor [Guillamón Álvarez](#), presidente de la Comisión Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua, presenta el dictamen6155

En el turno de fijación de posiciones sobre el dictamen y de defensa de las enmiendas reservadas interviene:

El señor [López Pagán](#), del G. P. Socialista6156

El señor [Pujante Diekmann](#), del G.P. Mixto6160

El señor [Martínez Muñoz](#), del G.P. Popular6163

[Votación](#) de las enmiendas6167

[Votación](#) del dictamen6168

En el turno de explicación de voto interviene:

El señor [López Pagán](#)6168

El señor [Martínez Muñoz](#)6168

Hace uso de la palabra el señor [Bernabé Pérez](#), consejero de Fomento, Obras Públicas y Ordenación del Territorio6168

Se levanta la sesión a las 18 horas y 45 minutos.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Se reanuda la sesión.

Orden del día, primer punto: [debate y votación por el sistema de lectura única en Pleno de la Proposición de ley de modificación de la Ley 1/2014, de 13 de marzo, de Artesanía de la Región de Murcia, formulada por el grupo Popular.](#)

Para la presentación de la proposición, tiene la palabra la señora Ana Aquilino Artero.

SRA. AQUILINO ARTERO:

Gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, muy buenas tardes. Muy bienvenido, señor Consejero de Industria, Turismo, Empresa e Innovación. Como sé que está usted en su casa, pues no tengo que decir más nada.

Señoras y señores diputados, el grupo Popular trae una proposición de ley de modificación de la Ley 1/2014, de Artesanía de la Región de Murcia, para su aprobación esta tarde en esta Cámara. Como recordarán sus señorías, en el mes de marzo de 2004 se presentó en esta Cámara y se aprobó por unanimidad una nueva Ley de Artesanía para la Región de Murcia. Esta ley que se aprobó por unanimidad, a la que se llegó después de un trabajo importante por parte de todos los grupos de esta Cámara, un trabajo intenso, un trabajo difícil en algunos momentos, pero que sin duda ninguna fue eficaz, porque dio como resultado esa votación que les recordaba, la de aprobarla por unanimidad. Y todo ello se realizó y se llevó a cabo en la Comisión de Industria, que en ese momento estaba magistralmente presidida y dirigida por el señor diputado don Vicente Balibrea, y en la que pudimos tener la ocasión de escuchar como invitados a todos y cada uno de los representantes de los distintos sectores de la artesanía de la Región de Murcia.

Sus intervenciones, ya lo pusimos de manifiesto aquí en aquel momento, fueron sumamente enriquecedoras para todos los diputados, porque nos transmitieron con fuerza la necesidad que había de renovar la Ley de Artesanía, que venía ya de 1988, y cogían con muy buen ánimo esta nueva ley, y además tenían un apoyo incondicional y extraordinario hacia el nuevo texto de la ley que se estaba preparando en este momento.

Para nosotros, para todos los diputados, sin diferencias de ningún tipo, para los tres grupos, yo creo que fue muy importante e interesante escuchar sus aportaciones, sus ideas, porque no solamente apoyaban la nueva ley de forma positiva, sino que transmitían además unas propuestas, unas iniciativas que nacían desde el conocimiento del día a día de sus empresas. Entonces, para nosotros fue cuestión de tomar nota y transformar, por lo menos el grupo Popular lo hizo así, y yo creo que también los demás grupos, esas iniciativas en enmiendas que luego presentamos a esta Cámara, enmiendas que luchamos, que debatimos, que consensuamos, hasta un máximo casi podría decir de agotamiento, pero se consiguió y esa ley salió por unanimidad, cosa que nos llena de satisfacción. Esa ley, como es normal, sigue su curso y llega a la Comisión de Seguimiento de Disposiciones Actos y de las Comunidades Autónomas, y ahí, en un examen que hacen a dicha ley, se encuentran con que hay algunos artículos con los que pueden discrepar, y que ellos consideran que redactándolos de nuevo podrían quedar en mejor condición para esta ley. Y entonces surge, en aplicación del artículo 33.2 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, esa comisión bilateral entre el Estado y la Comunidad Autónoma nuestra, y de las reuniones de esa comisión surge un acuerdo de cómo deben quedar definitivamente redactados todos los artículos con los que ellos habían tenido pequeñas dudas, a la hora de que podían ser mejorables.

Ese texto es el que hoy vamos a votar, un texto que ha quedado perfectamente estructurado y presentado gracias a los servicios técnicos de esta casa y que nosotros con mucho gusto vamos a apoyar, porque consideramos que, efectivamente, nuestra ley era muy buena, pero todo en la vida es

susceptible de mejorar. Si la redacción es más clara en algunos artículos, si la redacción es más completa, bienvenido sea, y nosotros estamos dispuestos a apoyar esta ley en estos términos, como no podía ser de otra manera.

Teniendo en cuenta también una cosa muy importante, yo, señorías, no les voy a leer el texto, porque ya les he dicho que lo han preparado los servicios técnicos de esta Cámara, están perfectos y no les voy a aburrir repitiendo algo que todos conocemos y que tenemos añadido en esta proposición de ley, pero sí quiero decirles, como resumen, que podríamos decir que las mejoras que lleva esta proposición de ley son de tipo técnico, mejoras que van añadidas, pero en ningún caso, señorías, en ningún caso alteran para nada el sentir, el espíritu, el empuje, la eficacia, lo importante de la Ley de Artesanía que nosotros aprobamos en esta Cámara, y que sin duda ninguna, vuelvo a repetir aquí, va a ser la ley que va a dar el impulso que el sector necesita para llegar a grandes cotas, porque ellos están preparados para ello.

Por tanto, señorías, termino mostrando en esta primera intervención mi apoyo a estas disposiciones y a estos cambios que se realizan en la Ley de Artesanía.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora Aquilino.

Turno del grupo Socialista. Tiene la palabra la señora García Retegui.

SRA. GARCÍA RETEGUI:

Gracias, presidente.

Doy la bienvenida al consejero de la cosa, y, bueno, no estamos debatiendo ahora el contenido de la Ley de Artesanía ni lo que nos pareció o no en aquel momento, lo que estamos debatiendo ahora es una proposición de ley que viene de mano el grupo parlamentario Popular, que lo que viene es a dar satisfacción al acuerdo que han suscrito en la comisión bilateral el Gobierno regional y el Gobierno de España, ante la petición del Gobierno de España de modificación de bastantes artículos de la ley y puntos de la ley, porque el Gobierno de España consideraba que no eran plenamente constitucionales, y si no se modificaba pues nos llevarían al Tribunal Constitucional.

¿Por qué no son constitucionales? Pues simple y llanamente porque son artículos que contravienen directivas europeas que impiden que haya una especie de panocharismo, diría yo, es decir, que no se puede ser, afortunadamente, demasiado nacionalista, afortunadamente, porque yo no soy nacionalista, soy internacionalista, soy de un país que se llama España pero no me gusta nada el reduccionismo ni el nacionalismo en ninguna de sus vertientes. Y, en cierta manera, la ley que se aprobó en la Asamblea Regional creaba un registro que daba una protección ciertamente un poco nacionalista, especial, en un intento de mayor protección, yo no lo dudo, o de mayor estímulo, pero, claro, las directivas europeas están y uno no puede, para hacer un favor a un colectivo determinado, ir en detrimento de otras personas que son artesanas.

Bueno, yo entiendo las razones de quien en su momento, en un proyecto de ley, puso esos artículos, de hecho nosotros apoyamos la ley en su momento. También es verdad que el Consejo Jurídico hizo un dictamen muy potente en aquel momento. Entiendo las razones del Gobierno de España, y también hubiera entendido que si el Gobierno regional creía de verdad que podía seguir defendiendo los artículos que tenía la ley, hubiera hecho un esfuerzo porque no hubiera una corrección tan intensa de determinados artículos. Si el Gobierno regional al final ha dejado que el Gobierno de España llegue a un acuerdo para modificar tantos artículos, es porque es plenamente consciente el Gobierno regional de que esos artículos vulneraban directivas europeas y de que sí o sí nos tocaba modificarlas.

Dicho eso, no tenemos problema con el fondo de la cuestión. El fondo de la cuestión es el que es, el Gobierno de España nos dice que no cumple las directivas europeas y hay que modificarla. No entendemos que haya venido a través de una proposición de ley. Eso es lo que no entendemos, y no porque consideremos que no tenemos capacidad, porque nosotros hemos presentado alguna proposición de ley de esta naturaleza, después de observar que el Gobierno regional había pasado más de seis meses y no había hecho la modificación oportuna que le había pedido el Gobierno de España, sino porque este acuerdo es de apenas... hace muy poco tiempo. Es decir, que no estamos hablando de algo que el Gobierno de España nos dijo que modificáramos hace ocho meses y que el Gobierno regional no lo ha hecho, no, es que se ha publicado en el Boletín hace menos de un mes.

Por tanto, nosotros hubiéramos entendido perfectamente legítimo y lícito que el Gobierno regional hubiera hecho un anteproyecto de ley y lo hubiera mandado a algunos órganos que intervinieron, por ejemplo, al Consejo Jurídico, porque, a nuestro juicio, lo mismo que dictaminó en su momento el Consejo Jurídico, sería bueno que analizara el proyecto de ley, la modificación de la ley, el acuerdo con el Gobierno de España, porque el Consejo Jurídico tampoco entró en aspectos que ahora ha entrado el Gobierno de España. Es decir, el dictamen del Consejo Jurídico es de agosto de 2013, la ley es de marzo de 2014, y entre una cosa y otra ha habido aprobación de directivas europeas que, a nuestro juicio, hubieran hecho muy, muy interesante que el Gobierno regional hubiera mandado el proyecto de ley, que hubiera llegado aquí por lo menos habiendo pasado... no porque el Consejo Jurídico nos dijera lo que tenemos que hacer, porque lo que tenemos que hacer está claro, está en el documento que hoy se va a votar. Eso está claro, yo no voy a discutir el documento, ni más técnico ni menos técnico, pero efectivamente el Consejo Jurídico hubiera tenido conocimiento de primera mano de las modificaciones legales de las que él informó. Y nos parece que utilizar la vía del grupo parlamentario para un acuerdo al que han llegado el Gobierno de España con el Gobierno regional no es la vía mejor, y lo dijimos con ocasión del debate anterior, en donde yo intervine como ponente en el tema... bueno, por lo menos para hablarlo con los grupos, en el tema de la autoridad docente. Consideraba incluso, y lo dije entonces, que probablemente el Reglamento de la Cámara debería de tener algún requisito que dijera que los grupos parlamentarios pueden hacer proposiciones de ley, pero igual, cuando hay un acuerdo de la comisión bilateral, no sea una proposición de ley de un grupo, o que por lo menos, si el Gobierno regional ha llegado al acuerdo y se ha publicado ya en el Boletín, se imposibilite que entonces... porque les hago la misma pregunta que entonces ocurrió. Cuando la proposición de la autoridad docente el Gobierno regional había empezado a mover los papeles. Si en este momento el consejero de Educación hubiera mandado a la Asamblea Regional un proyecto de ley con la misma modificación que planteaba el grupo parlamentario Socialista, hubiéramos tenido un debate sobre... Y les tengo que decir una cosa, en el Congreso de los Diputados es muy sencillo, porque los proyectos de ley tienen prioridad sobre las proposiciones de ley, pero en la Asamblea Regional no. Yo suscité un debate entonces, en el sentido de que creía que deberíamos de hacer alguna modificación al Reglamento para evitar que se pudiera hacer lo que vamos a hacer hoy, que no digo que no sea legítimo, que no digo que no sea legal, que digo que se puede hacer, que además digo y recojo que la exposición de motivos, sobre todo después de las modificaciones técnicas que han hecho los servicios de la Cámara queda muy claro lo que se va a modificar, pero que debía de haber venido como un proyecto de ley, sobre todo por respeto a la tramitación que en su caso llevó el proyecto de ley, para que el Consejo Jurídico sea plenamente conocedor de qué ha ocurrido. Entre otras cosas porque es verdad que el anteproyecto de ley anterior de la Ley de Artesanía fue modificado, bueno, fue informado por el Consejo Jurídico, y el Gobierno regional asumió bastantes de los postulados del Consejo Jurídico, pero en este momento esos mismos postulados que asumió son los que el Gobierno de España nos dice que tenemos que eliminar, y voy a poner algún ejemplo muy sencillo.

En el artículo 30, si no me equivoco, nos dicen que la condición necesaria para declarar un acontecimiento de interés artesano regional será únicamente que los participantes sean artesanos. Eso

es lo que nos pide que ponga el Gobierno de España. ¿Qué se había puesto en la ley?: “La condición necesaria para declarar será que los participantes sean artesanos inscritos en el Registro Artesano de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia”. Quiero decir, plenamente íbamos en contra de una directiva europea, no podemos mantener... es decir, una persona siendo artesana puede participar, es verdad que estando inscrito en el Registro de Artesanos se puede dar otra serie de facilidades a los artesanos regionales, que yo creo que era el objetivo loable que tenía la ley, pero creo que esta vez el Gobierno de España ha acertado poniéndonos límites para que nuestra Ley de Artesanía aprobada por todos sea plenamente constitucional y de acuerdo con la directiva.

Por tanto, aunque a veces sea difícil de entender, porque yo si ahora mismo estuviera en uno de los medios de comunicación diría que todo esto es un lío técnico y de debate que no tiene un objetivo político, porque no lo tiene, es decir, esto es la adaptación a una directiva de una ley que hemos aprobado de forma global. Nosotros hoy no vamos a votar a favor, no porque no estemos de acuerdo con las modificaciones técnicas, que lo estamos, sino porque nos parece que debemos de tomarnos esto en serio, y no digo que no se lo haya tomado en serio el grupo Popular, en ese sentido no va, en el sentido de que efectivamente debemos llamar la atención y producir una modificación del Reglamento para evitar que a través de proposición de ley acabemos dando satisfacción al Gobierno, que tiene una tramitación un poquito más complicada si lo hace como proyecto de ley, pero nosotros no estamos aquí para sacar todos los marrones del Gobierno, y si el Gobierno ha llegado al compromiso con el Gobierno de España de modificar la Ley de Artesanía de la Región de Murcia lo podía haber hecho a través de una proposición de ley, porque, como bien decía la señora Aquilino, los aspectos más importantes de la Ley de Artesanía no quedan modificados, y los artesanos de la Región no van a sufrir por las modificaciones técnicas. Sí van a sufrir porque el presupuesto es insuficiente, lo reconoce el propio consejero que le hubiera gustado tener más presupuesto en el presupuesto general de este año de la Comunidad Autónoma, y es ahí donde sí nosotros pedimos, ya que está el consejero, que haya celeridad y apoyo, y si pueden conseguir algunos recursos, de donde sea, para que los artesanos de la Región de Murcia tengan lo que todos, y hablo en nombre de todos, creo que sabemos que merecen, y que la marca y llevar a gala a la artesanía de la Región de Murcia creo que es importante.

En ese sentido nuestro voto va a ser una abstención, pero porque son aspectos técnicos, no cambiamos en nada la Ley de Artesanía, y nuestro voto al conjunto de la Ley de Artesanía ustedes lo saben que fue positivo entonces y sigue siendo una ley que consideramos también nuestra.

Muchísimas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señora García Retegui.

Señor Pujante.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias.

En primer lugar, dar la bienvenida al consejero de Industria, de Turismo y de Artesanía.

Y comenzar señalando que a mí me han asaltado las mismas dudas y las mismas cautelas que ha puesto de manifiesto la señora García Retegui. Lo que pone de manifiesto la proposición de ley de carácter técnico que aquí se plantea esta tarde es que algo se ha hecho mal, que en su momento el proyecto de ley de artesanía no tuvo en cuenta al menos algunas de las advertencias que el Consejo Jurídico estableció, otras no, otras correcciones que se han hecho no venían advertidas por el Consejo Jurídico, pero alguna de ellas sí que venían advertidas y eso no se tuvo en cuenta en su momento. Luego, naturalmente, algo se ha hecho mal, porque son muchos los artículos del proyecto de ley, de

la ley, que han sido alterados como consecuencia de esa interpretación que la comisión bilateral, es decir, fundamentalmente el Gobierno de España, plantea al Gobierno de la Región de Murcia para que sean tenidos en cuenta y se adapte en definitiva a la directiva europea. En cualquier caso, yo sí que quisiera hacer la advertencia, o por lo menos que quede constancia, de que las directivas europeas per se no son positivas. Algunas de las directivas europeas que se han aprobado causan verdaderos sarpullidos en mucha gente. Por tanto, no por el hecho de que sea una directiva europea por sí misma ha de considerarse que ha de ser necesariamente positiva. Ahora, bien es cierto que una vez aprobada, nos guste más o nos guste menos la directiva europea, la trasposición como tal ha de tenerse en cuenta, o cuando menos, si es perjudicial para los intereses de la Región de Murcia, en este caso para los intereses de los artesanos, pues habrá que buscar las cautelas necesarias o la capacidad de redacción que permita en definitiva minimizar al máximo los efectos negativos que pueda tener.

También me asalta la duda acerca de si se ha consultado con el sector, porque la ley, en cuanto proyecto de ley, sí que fue consensuada con el sector, con el sector se habló, con el sector se dialogó, del sector se recibieron aportaciones, y en la misma situación y en la misma reciprocidad entiendo yo que ahora con estas modificaciones al menos la información como tal y el conocimiento de la misma debe de darse.

En cualquier caso, como se trata de una cuestión de trasposición obligada, por lo menos entiendo yo que es de trasposición obligada, no sé el margen de maniobra que pudiera haber habido, quizás podría haber habido algún margen de maniobra con una lectura distinta por parte del Consejo Jurídico, pero en cualquier caso lo que se hace al final es seguir fielmente lo que el Gobierno de España en esa comisión bilateral plantea, pues yo en principio me voy a abstener, pero en la idea de que nosotros seguimos manteniendo nuestro apoyo que en su día dimos a lo que fue la Ley de Artesanía. En esa idea, como es una cuestión de obligado cumplimiento, pues que se trasponga.

Nada más.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Pues tras las intervenciones de los grupos estamos en condiciones de someter a votación la proposición de ley, puesto que no hay ninguna enmienda, según han manifestado los grupos, que sea objeto particular de debate. Ha habido una transacción aprobada, de manera que voy a someter a votación la proposición de ley en su conjunto. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. El resultado de la votación ha sido de 25 votos a favor, ninguno en contra y 11 abstenciones, y queda por tanto la Proposición de ley de modificación de la Ley 1/2014, de 13 de marzo, de Artesanía de la Región de Murcia, convertida en ley de la Comunidad Autónoma.

Y el siguiente punto del orden del día es el [debate y votación del dictamen de la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua a la Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, y de las enmiendas reservadas para su defensa en este Pleno](#).

El dictamen de la Comisión lo presentará a la Cámara el señor Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Buenas tardes, señorías, señor presidente.

La tramitación de la Proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, presentada por el grupo parlamentario Popular, tuvo entrada en la Cámara el día 16 de febrero de 2015.

La referida proposición de ley fue admitida a trámite por la Mesa de la Cámara en sesión

celebrada el día 23 de febrero de 2015, y ha sido publicada en el Boletín Oficial de la Asamblea Regional número 168, de 25 de febrero de 2015.

Los grupos parlamentarios Socialista y Mixto presentaron sendas enmiendas de totalidad, que fueron rechazadas en la sesión plenaria del 4 de marzo de 2015. Además se presentaron 36 enmiendas parciales, 8 del grupo parlamentario Popular, 14 del grupo parlamentario Socialista y 14 del grupo parlamentario Mixto. Todas fueron admitidas por la Mesa de la Cámara en sesión de fecha 10 de marzo de 2015.

La Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua celebró sesión el día 10 de marzo actual, aprobándose las 8 enmiendas del grupo parlamentario Popular, una del grupo parlamentario Mixto y 3 del grupo parlamentario Socialista, dos de ellas mediante transacción.

Tras la aprobación del dictamen por la Comisión han quedado reservadas para su defensa en el Pleno 11 enmiendas del grupo parlamentario Socialista y 13 del grupo parlamentario Mixto.

La Junta de Portavoces, en sesión celebrada el día 3 de marzo, acordó que el debate y votación del dictamen tuviera lugar en la sesión plenaria de hoy, día 11 de marzo de 2015.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Guillamón.

Turno de fijación de posiciones de los grupos. En primer lugar el grupo Socialista, que lo hará a través de su portavoz, el señor López Pagán.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías.

Todos los días para casi cualquier actividad que los ciudadanos decidan desarrollar, deseada o no, deben desplazarse por la ciudad o acceder a ella para trabajar, asistir a la escuela, comprar, ir al cine, pasear... Al cabo del día se producen millones de desplazamientos en nuestros pueblos y ciudades. La movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse es por tanto un derecho social que es necesario preservar y garantizar de una forma igualitaria.

En las últimas décadas, como producto de la primacía absoluta del vehículo privado frente a otros modos de transporte y de la continua expansión urbana que aleja cada vez más las zonas residenciales de los centros de trabajo, ocio, comercio, etcétera, el ejercicio de este derecho se ha convertido en el origen de muchos de los males endémicos que hoy sufren las ciudades, al tiempo que el modelo de movilidad instaurado es fuente de conflictos y de desigualdades sociales. Ruido, contaminación, alta incidencia de enfermedades relacionadas con la concentración de contaminantes en el aire, atascos crónicos, pérdida de horas productivas y de ocio en ellos, con el estrés añadido que producen estas situaciones... despilfarro energético, dificultades de desplazamiento para personas con movilidad reducida, ancianos o simplemente no conductores, son los rasgos de las ciudades modernas y sus entornos periurbanos.

El papel de las administraciones a la hora de promover la transición hacia un modelo de movilidad urbana sostenible es básico, ya que son responsables de crear los mecanismos y estructuras necesarios para lograrlo, pero no lo es menos el de los ciudadanos, ya que el cambio de los hábitos de movilidad se basa en el conjunto de decisiones individuales que todos ellos toman cotidianamente. A este respecto hay que señalar que el hacer un uso más racional y eficiente del vehículo privado, uno de los principales responsables del deterioro del medio ambiente urbano, requiere una alta concienciación y participación ciudadana, eso sí, apoyada por alternativas reales que cada vez sean más sostenibles, eficaces y confortables.

La movilidad urbana es una necesidad básica y un derecho colectivo que todos los ciudadanos deben tener garantizado. La movilidad -buenas tardes señor consejero- de los ciudadanos es una fuente de cohesión social que se ha convertido en la cuarta condición de integración social después de la vivienda, la salud y la educación.

Señorías, el objeto de la movilidad es el movimiento de personas, de todas las personas, independientemente del medio que utilicen para desplazarse (a pie, en transporte público, en automóvil, en bicicleta...). Esta característica hace que movilidad sea un término mucho más amplio en cuanto a su objeto de estudio e intervención que transporte o tráfico, términos que a menudo se utilizan erróneamente como sinónimos de movilidad.

Desde luego las políticas de creación de proximidad buscan conjugar la máxima accesibilidad con unas necesidades mínimas de movilidad.

Las definiciones oficiales de movilidad son variadas, pero yo les voy a dar un par de ellas. Algunas de ellas están elaboradas desde un punto de vista sectorial que prácticamente identifica movilidad y transporte. Por ejemplo, la encuesta de movilidad de las personas residentes en España, Movilia, que realiza el Ministerio de Fomento en tiempos anteriores, en donde la movilidad se establece como una estrategia que utilizan las personas para organizar su actividad diaria y que tiene como objetivo principal conseguir la mayor eficiencia en el uso de las distintas infraestructuras de transporte. La Estrategia Española de Movilidad Sostenible definió la movilidad como el conjunto de procesos y acciones orientados a desplazar personas y bienes en el territorio para acceder a las actividades y servicios. Además, al incorporar a la movilidad como tal derecho el elemento del desarrollo sostenible, simplemente incorpora el desarrollo que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

Señorías, movilidad sostenible es la movilidad que se satisface en un tiempo y con unos costes razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas. Ya sé que esto a ustedes no les interesa, pero yo lo tenía que decir porque este es el fundamento por el que el grupo parlamentario Socialista votará en contra de esta proposición de ley, porque esta proposición de ley que ustedes nos han presentado es un parche que no incluye lo que para nosotros sería clave para poder hablar de una ley de transporte en la Región de Murcia, de transporte y de movilidad sostenible, que es lo que necesitan los ciudadanos de la Región de Murcia.

Los ciudadanos de la Región de Murcia no necesitan que se aclaren las competencias solamente. También sería necesario que se aclararan las competencias entre municipios y Comunidad Autónoma pero no es suficiente. Ustedes enfocan la ley, la proposición de ley, como la simple resolución de un problema, un problema que al final de la legislatura les ha dado a ustedes por resolver, los problemas entre el municipio de Murcia y la Comunidad Autónoma. No hay que olvidar que el mayor número por millones de pasajeros de transporte público en la Región de Murcia se da en la ciudad de Murcia, y es ahí, por ese número de pasajeros, en donde se ha producido el foco de las mayores deficiencias del transporte: ciudadanos discriminados en las pedanías que forman parte del mismo municipio y ciudadanos en el casco urbano que tampoco tienen un servicio suficientemente ágil e intermodal y razonable en el precio.

Esta es la realidad de la proposición de ley que ustedes han traído a la Cámara. Nosotros, en todo caso, como siempre, hemos tratado de aportar algunas cosas para que lo que es un parche pueda ser un parche un poco más grande, porque esa es nuestra obligación y porque su mayoría legítima así hará que hoy sea, aunque sea en contra de nuestra voluntad. Nuestras enmiendas han ido en la línea de plantearles precisamente que esto en primer lugar es una ley que debió traer el Gobierno, una ley que debería estar desde luego informada y analizada por los que principalmente son receptores de la misma, que son los ciudadanos. Desconocemos desde luego, porque no tenemos esa información, cuál es la realidad de las necesidades de los ciudadanos en cada uno de los municipios de la Región de Murcia, tenemos que acudir a organismos externos para conocer cuál es el grado de satisfacción

de los ciudadanos de la Región de Murcia respecto del transporte público, desconocemos cuáles son las líneas más eficientes, desconocemos cuáles son los medios de transporte público que se deberían incorporar, que para nosotros serían todos los transportes públicos en la Región de Murcia, y esto no es algo que diga yo por decirlo, sino porque la legislación comparada autonómica nos dice claramente en las legislaciones más modernas que ese planteamiento de leyes de transporte y movilidad incorporan en esas leyes todos los transportes públicos que deben ser objeto de uso por parte de los ciudadanos. Es razonable, es una buena forma de no dispersar la ley, es la mejor forma de dar respuesta a los ciudadanos. Les diré un ejemplo que además ustedes deberían analizar, la ley que el año pasado, 2014, aprobó el Parlamento de las Islas Baleares. El Parlamento de las Islas Baleares y con un Gobierno del Partido Popular aprobó una ley de transporte terrestre y movilidad sostenible. En esa ley, de un buen número de artículos, se regulan todos los transportes públicos en las Islas Baleares, incluido el ferrocarril, incluido el taxi, y se establece el marco adecuado normativo de planificación y coordinación, incluido el transporte metropolitano que han incluido ustedes después con las enmiendas de los distintos grupos parlamentarios, porque ese es sin duda el concepto que se debió incorporar a esta ley, que en vez de hacerla con prisas se debió hacer de manera debatida, se debió traer por el Gobierno, con los informes adecuados, porque es la mejor manera de debatir una ley importante. Esta no es una ley para salir del paso, porque está atendiendo a necesidades claves. Así lo dicen todas las organizaciones que tienen algo que decir en esta materia, tanto nacionales como internacionales, respecto del derecho a la movilidad, que no al transporte, el derecho a la movilidad de los ciudadanos y de las ciudadanas.

Siendo así, como decía, nuestras aportaciones han ido en la línea de intentar aportar esta visión, hablar del transporte público de forma clara y simplificando algunos de los conceptos que ustedes han incluido en la ley. No se ha incluido ningún principio en la ley que tenga que ver con los ciudadanos, ningún principio. Una ley de transporte que solo se utiliza para parchear una cuestión de competencias y guerras entre municipio y región con el mismo signo político. Ni un solo principio, ni uno. Por ejemplo, uno muy claro, el servicio público como tal, reconocido como transporte público para atender los intereses y demandas generales de movilidad de las personas -eso debería decir esta ley-, la satisfacción, por tanto, 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, entre otros muchos principios que, como les digo, están en la mayoría de las legislaciones autonómicas que han regulado de forma seria esto del transporte público de viajeros.

Desde luego, incluir en el texto de la ley las menciones expresas a la protección de los usuarios, a la participación de los ciudadanos, de las asociaciones de consumidores y usuarios, que tienen mucho que decir en este tema, en las decisiones de organización y planificación del transporte público. También hemos aportado una distinta visión y regulación de las competencias en la ley respecto de los municipios, como competentes de base en el transporte público de cada territorio, y en aquellos que trasciendan al municipio que sea la Comunidad Autónoma la que tenga que intervenir.

Hemos incluido -y en esto hemos coincidido después en el trabajo de la comisión- en la ley la figura del transporte metropolitano. Esta es una figura también recogida en el resto de las legislaciones autonómicas. Hablamos por tanto de los núcleos urbanos que por su dimensión, como ocurre en el municipio de Murcia, están interconectados por su cercanía con otros municipios, y es necesario que se establezca un plan de transporte específico, un plan de transporte metropolitano que regule las frecuencias y las líneas de los transportes públicos en general entre distintos municipios con un buen número de habitantes, como son, como digo, repito, en el área metropolitana de Murcia. Hemos celebrado que se hayan incluido enmiendas en ese sentido, porque, dentro de lo que creemos que es una ley insuficiente, permitirá al menos que esa figura se pueda desarrollar, aunque esperamos desde el Gobierno hacer una ley de transporte seria y en condiciones.

Hemos incluido por tanto como instrumentos de coordinación el plan de transporte metropolitano para esas zonas de mayor afluencia. Otra cuestión que no aparece en la ley, porque ustedes no creen en el transporte público sino en una ley para salir del paso; el transporte público se financia hoy con dinero público, mucho dinero público. Cada presupuesto, desde que he podido debatir el presupuesto en esta Cámara, son 4-5 millones de euros dirigidos fundamentalmente al municipio de Murcia para subvencionar el desastre. Es el dinero público peor gastado que haya visto yo en mi vida, con un transporte deficiente que no da respuesta más que a unos ciudadanos y discrimina a otros, pero la ley en ningún caso se refiere a las fuentes de financiación del transporte público, porque, claro, eso ya se verá cómo se hace. No hay ninguna transparencia, ninguna referencia, a las fuentes de financiación, a cómo se reparten los ingresos y las subvenciones públicas en materia de transportes, porque esa es la clave. Esa es otra de las cuestiones que echamos en falta en la ley y que no se han admitido en nuestras enmiendas.

También es increíble que no se haya incluido en la ley todo un capítulo, como en la mayoría... vamos, todas las legislaciones de transporte, respecto de un régimen de inspección y sanción en materia de transporte. Es absolutamente increíble, porque es otra de las partes de este tipo de legislaciones que son importantes, saber que se está cumpliendo por parte de los operadores con la ley y con el servicio y también un servicio de inspección para poder conocer qué es lo que está ocurriendo con la autoridad de los funcionarios de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Esto yo, simplemente, considero que es una cuestión de sentido común que tampoco se incluye en la ley.

Al respecto de las enmiendas que se aceptaron y agradeciendo en todo caso el esfuerzo que se hace por parte del grupo parlamentario Popular y el esfuerzo de la Mesa de la Comisión, también en el trabajo de votación y debate, han aportado estas líneas que creemos que son importantes, por ejemplo, haber incluido en la ley estas entidades metropolitanas supramunicipales como una forma de organización del transporte, e igualmente haber transaccionado respecto del transporte discrecional de autobús, y, como cuestión que a nosotros nos parece relevante, haber incluido en la ley lo que es una figura de la legislación comparada que ha funcionado, una legislación que tiene origen en gobiernos socialistas en Andalucía y en Castilla-La Mancha, leyes del año 2003 y 2005, y en el caso de Castilla-La Mancha con una figura tal cual es el Plan Director de Transportes de la Región de Murcia, que ha sido incluido como enmienda por parte de la Comisión. Nos alegramos de ello porque creemos que esta enmienda del PSOE, del grupo parlamentario Socialista, aporta luz a una ley que es un parche, porque permite tener un instrumento de reglamentación y ordenación regional del transporte en general en la Región de Murcia, nos parece desde luego interesante que así haya sido con los conceptos que en la misma incluíamos en la enmienda.

Esta es nuestra posición y este ha sido nuestro trabajo. La ley consideramos que es insuficiente, porque la ley como tal para resolver el problema de transporte hemos dicho que no atiende a lo que para nosotros sería la filosofía de una ley en esta materia, la movilidad, el derecho a la movilidad de los ciudadanos. Creemos que la ley no lo cumple suficientemente, es una ley apresurada, que no cumple con esos criterios. Habrá quien diga “esta no es una ley para esto”, esa es su posición. Ustedes creen que con esto es suficiente, regular las competencias. No, como se está haciendo en la mayoría de los lugares en donde se quiere regular seriamente el transporte público, no hablamos de competencias, hablamos de una regulación que compendie las necesidades de los ciudadanos con todos los transportes públicos integrados, el autobús, el tranvía donde lo haya, el ferrocarril, cualquiera de los transportes, el taxi... Hemos hecho una ley independiente que en la mayoría de las legislaciones autonómicas está incluida en esta legislación de transporte público. Eso es una cuestión de sentido común, esa es la ley que a nosotros nos hubiera gustado ver aquí, pero esa es la ley que espero que podamos ver a partir de mañana.

Muchas gracias.

SR. NAVARRETE MONTOYA (VICEPRESIDENTE PRIMERO):

Muchas gracias, señor López.

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

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Bien, muchas gracias.

Dar la bienvenida al público que asiste esta tarde a esta sesión en la que debatimos una proposición de ley, no lo olvidemos, una proposición de ley mal llamada de transporte urbano e interurbano, porque en realidad es una proposición de ley de clarificación competencial, no va más allá, no es una ley en consecuencia ambiciosa, una proposición de ley que, aunque la haya anunciado el consejero como ley del Gobierno, en verdad es una proposición de ley del grupo parlamentario Popular, aunque los medios de comunicación reiteradamente hayan hecho referencia a lo que en verdad debería haber sido un proyecto de ley y no una proposición de ley, y, en consecuencia, como proyecto de ley sí hubiese sido pertinente que el consejero la hubiese presentado. Además hubiese venido acompañada del informe del Consejo Económico y Social, enriquecida y mejorada, hubiese venido acompañada del informe del Consejo Jurídico, y en consecuencia el anteproyecto hubiese sido mejorado, hubiese sido pulido adecuadamente y tendríamos lo que sería un proyecto de ley. Probablemente, si el delfinato se hubiese resuelto con mayor antelación hubiésemos tenido un proyecto de ley, o ni siquiera hubiésemos tenido ni proyecto de ley ni proposición de ley, pero el furor legislativo ha llevado a que por lo menos alguna de las iniciativas legislativas permanezcan vivas en esta Cámara y esta es una de ellas. Esta es una de ellas, claramente insuficiente, porque no resuelve el problema fundamental que debe resolver una ley de transporte, que es garantizar de manera integral la movilidad de las personas, de los ciudadanos y ciudadanas de la Región de Murcia. Garantizarla de forma integral y abordar de manera integral toda la problemática de la movilidad de las personas en la Región de Murcia, y eso no se ha hecho en la Región de Murcia, no solo no se ha hecho, sino que la movilidad ha ido empeorando con el paso de los años. Las dificultades se han ido incrementando con el paso de los años. Las dificultades en movilidad ahora se incrementan aún más como consecuencia de la crisis, lo que hace que las personas que tienen necesidad de desplazamiento tienen a su vez menos recursos económicos, y eso entraña una dificultad añadida. Se han ido incrementando esas dificultades y hoy no tenemos, por ejemplo, la Región de Murcia comunicada por ferrocarril con Andalucía. No tenemos una conexión digna de la Región de Murcia con el centro de la península a través del ferrocarril. La variante de Camarillas no está terminada, no está acabada, no se quiere terminar, no se quiere acabar, porque se privilegia un transporte enormemente costoso que tiene un impacto ambiental tremendo y que no resuelve los problemas de movilidad de la gente y que nos obliga a desviarnos por la variante de Monforte. Tenemos un aeropuerto sin aviones, además me lo ha recordado el señor Guillamón cuando bajaba, que no hacía falta me lo recordase, pero en cualquier caso le agradezco al señor Guillamón el apunte, que no se le olvide, me ha dicho, cuando acudía a la tribuna, recordar el aeropuerto de Corvera, la desaladora de Escombreras y otros... ¡ah!, bueno, la deuda histórica, efectivamente, y hay más cosas que se pueden recordar, pero no es necesario el apunte. En cualquier caso denota claramente la mala conciencia que tiene el Partido Popular, y en este caso quien se erige en esa voz de la conciencia es el señor Guillamón, que ya en una ocasión aquí en esta tribuna recordarán ustedes que se le ocurrió hablar de la señora Merkel, como si fuese poco más o menos que un diablo, un diablo perverso y malvado que hacía un daño tremendo a España y a la Región de Murcia, y desde luego yo le aplaudí aquella intervención, que fue sin duda alguna maravillosa. El problema es que luego ya no hubo ninguna intervención de similar tenor, tuvo que cerrar la boca y no pudo abrirla. Previsiblemente recibiría algún tirón de orejas por aquella magnífica intervención. Pero, en fin, *l'enfant terrible* del Partido Popular al final

ha tenido que callarse y cerrar la boca, lo cual es una pena, porque sería sin duda alguna bastante interesante que usted hubiese seguido siendo *l'enfant terrible* del Partido Popular, de la derecha murciana, aquí, en esta tribuna. Sin duda alguna hubiese sido algo de prestigio.

Pero, en fin, efectivamente, tenemos un aeropuerto sin aviones, un aeropuerto que no resuelve los problemas de movilidad y que supone una losa tremenda sobre la Región de Murcia, sobre su presupuesto, y en consecuencia ha imposibilitado con esa hipoteca de alrededor de 200 millones de euros que se pueda abordar el problema del transporte de manera integral en la Región de Murcia.

Tenemos una línea de cercanías en la C-2 con todas las inconveniencias a las que se ha hecho referencia, tanto en lo que se refiere al tendido de la vía, como a los vagones, como a la propia maquinaria obsoleta, las cabezas que se utilizan en la Región de Murcia. El transporte de autobuses deja también bastante que desear. He hecho en más de una ocasión referencia aquí, en esta Cámara, a la difícil, tremendamente difícil comunicación directa que hay entre el Guadalentín y la comarca de Cartagena, particularmente entre Lorca y Cartagena, dos horas y media, aproximadamente, se tarda en llegar desde Lorca hasta Cartagena. Es un auténtico y verdadero suplicio llegar aquí, a Cartagena, de manera directa desde la tercera ciudad de la Región en población a la segunda ciudad de la Región de Murcia. Los problemas de comunicación, de movilidad, no están resueltos, y en esta ley tampoco se abordan de manera suficiente. Entonces se aborda ahora, al final, un problema de competencias, de resolver las competencias, que indica claramente falta de ambición, indica claramente que no se puede o no se aborda la resolución completa de los problemas ni las necesidades que tiene la gente para resolver el problema de la movilidad que tanto se necesita en la Región de Murcia.

En este sentido, y con estos condicionamientos que supone una proposición de ley poco ambiciosa, que se ciñe fundamentalmente al ámbito competencial, se ha intentado mejorar la norma con una serie de propuestas, de enmiendas, algunas de las cuales se han admitido, concretamente tres, una de ellas de manera directa, a dos de ellas se ha hecho oferta de transacción en la Comisión, que he estudiado y ahora después, al final de mi intervención, me pronunciaré sobre las mismas favorablemente, con alguna matización que ya ha sido aceptada por el portavoz del grupo parlamentario Popular y que se va a incorporar al texto de la ley.

Planteamos enmiendas, una, concretamente, que hace referencia a que la norma diseñada, a nuestro juicio, hace referencia, fundamentalmente está pensada en medios de transporte de gran capacidad. Sin embargo entendemos que la norma debe servir también para regular otros medios de transporte que se van imponiendo en nuestros municipios, como la bicicleta pública, la bici pública, es decir, la bicicleta concebida como un medio de transporte público que no tiene ese carácter de colectivo. Esta fórmula, a nuestro juicio, es más acorde con la definición que se hace posteriormente en el artículo 3.1 de medio de transporte. Creemos que ese elemento debe ser consignado y debe ser referido en la propia norma.

Todavía, paradójicamente, aquí, en el sur de la Unión Europea, no se ha asimilado ni asumido suficientemente ni se ha potenciado desde los poderes públicos el papel de la bicicleta, cuando en otros países del norte de Europa, Alemania, por ejemplo, tiene una cultura, o se ha asumido una cultura del transporte por bicicleta bastante importante. Es muy interesante en este sentido mencionar, por ejemplo, la ciudad alemana de Friburgo, donde el uso de la bicicleta forma parte de la vida cotidiana de sus habitantes, o el parking de la Universidad de Friburgo es un manto de miles y miles de bicicletas, en contraposición con otros campus universitarios, donde lo que priman son vehículos a motor.

También una enmienda en la que planteamos que deben reconocerse en el ámbito de esta ley las áreas metropolitanas de transporte, aunque su regulación se pueda recoger en una norma ulterior, pues las áreas metropolitanas como tal son, a nuestro juicio, algo que debe ser tenido en cuenta.

También planteamos una enmienda en la que a nuestro juicio se debe garantizar la necesidad de regular la posibilidad de establecer servicios para determinados eventos que se repiten periódicamente, y por eso hemos presentado una enmienda que dice lo siguiente, que se añada un apartado al

artículo 3.2 que diga lo siguiente: “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 -este es el añadido- 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”. Ahí también debe ser tenida en cuenta esa circunstancia. Es verdad que no es una continuidad permanente, pero sí que hay una recurrencia, año tras año, y en consecuencia debe ser contemplada, a nuestro juicio.

Otra enmienda plantea que sean tenidas en cuenta también entidades de ámbito superior al municipio, que estarán para satisfacer a las necesidades propias del transporte metropolitano, para que no se refiera única y exclusivamente al ámbito municipal sino también al colindante que pueda tener sin duda alguna influencia sobre el municipio principal.

A nuestro juicio, en torno a ciertos municipios, y particularmente el de Murcia, donde se da el área metropolitana propiamente dicha con otros municipios colindantes, como el de Molina de Segura, principalmente, y también el de Alcantarilla, se ha generado un área metropolitana que precisa a nuestro juicio de un instrumento de coordinación específico, porque el tránsito y el tráfico que hay de movilidad entre Molina, Alcantarilla y Murcia es sin duda alguna considerable, así como otras poblaciones también cercanas, pero por reseñar las que más población tienen.

Otra enmienda que planteamos es añadir una serie de puntos a las competencias de la Comunidad Autónoma, concretamente la aprobación de los planes de transporte metropolitano, la armonización de las tarifas y la creación de títulos de transporte de carácter supramunicipal, que se trabaje por la intermodalidad entre los diferentes servicios de transporte, que se garantice 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. Que se vele por la calidad del 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.

Otra enmienda en la que lo que planteamos es que se delimiten las competencias de las entidades de derecho público. Estas entidades se crean, a nuestro juicio, y así lo planteamos en la enmienda al artículo 7.bis), para satisfacer las necesidad de transporte metropolitano o supramunicipal. Las competencias de los ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las entidades que se creen y las de la propia Administración autonómica, de acuerdo con el marco legal que se establezca.

Otra enmienda en la que lo que planteamos es lo siguiente. El artículo 8 se refiere a los usuarios de transporte y a la posibilidad de estos de acudir a la Junta Arbitral de Transporte para reclamar sus derechos, y, sin embargo, cuando se regula el artículo 9, que es el objeto de la enmienda concreta a la que hago referencia, se refiere a las partes intervinientes en el contrato de transporte, con lo que no sabemos si se refiere al contrato suscrito entre la Administración y el Transportista, o entre el transportista y los usuarios. Establece además una especie de equidistancia entre las partes, quien ofrece el servicio y quien lo recibe, que no es real, puesto que los intereses y derechos de los usuarios, a nuestro juicio y objetivamente, son sin duda alguna los más vulnerables, estos intereses y derechos, los de los usuarios. Por ello planteamos una redacción que a nuestro juicio es más clarificadora.

Planteamos otras enmiendas, que han sido rechazadas, en las que se hace referencia a la gestión propiamente dicha del transporte, a la forma de gestión, y aquí se hace referencia a la gestión privada de un servicio, se hace referencia a la gestión reconocida en el transporte interurbano, que es la externalización o gestión privada de un servicio, y se renuncia de manera expresa en la norma a la gestión pública y directa al transporte. Nosotros creemos que se debería de establecer por lo menos la posibilidad, y, en cualquier caso, opcionalmente se podrá determinar qué tipo de gestión es la que en un momento determinado se asume en un sentido o en otro, pero no renunciar o no cerrar en definitiva la vía o la posibilidad de que la gestión pública y directa del transporte se pueda efectuar.

De hecho hay países de Centroeuropa donde la gestión pública directa del transporte se lleva a cabo, y en consecuencia lo que planteamos es una enmienda para que por lo menos se contemple esa opción.

Otra enmienda, que va en sentido similar a la anterior, en la que establecemos lo siguiente: que 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 a que constituyen un servicio de interés, en consonancia con una enmienda también de similar tenor anterior.

Hay varias en las que se hace referencia precisamente al modo de gestión concreto, y por eso planteamos distintas enmiendas en las que nos referimos a que se contemple la opción o la posibilidad de la gestión pública, de la gestión directa y la gestión pública propiamente dicha.

Dejo para el final las dos enmiendas transaccionales que aceptamos, la 17.765 y la 17.760. Las aceptamos. Y una concretamente, la 17.760, plantea lo siguiente. El texto propuesto es: 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 armónica, integral e intermodal. Sería la inclusión del término “intermodal” a la enmienda transaccional que ha presentado el grupo parlamentario Popular y que yo acepto. Acepto, en consecuencia, la que se me ofreció en su momento y también esa con la inclusión de la intermodalidad.

En cualquier caso, y por las razones que he expresado al comienzo de mi intervención, la ley no va a ser apoyada, no voy a votar a favor, voy a votar en contra de una proposición de ley que tendría que haber sido un proyecto de ley mucho más ambicioso y en el que se hubiese planteado de manera valiente los pasos necesarios y las orientaciones y direcciones necesarias para garantizar la movilidad. No es un problema que se resuelva con la ley, la ley puede marcar la orientación; hace falta una inversión pública considerable, una planificación a lo largo del tiempo y se necesitan desde luego varios años para que efectivamente se pueda garantizar, mejorar de forma importante y sostenible la movilidad.

Eso no se da en esta ley concretamente, en esta proposición de ley, y por tanto nosotros confiamos que en el futuro, que en la próxima legislatura, quienes gobiernen aborden desde el comienzo, desde el principio, una ley de movilidad sostenible, y digo desde el comienzo de la legislatura porque el problema de la movilidad es un problema serio, como se ha señalado ya en distintas intervenciones, y como es un problema serio tiene que ser abordado desde el principio, tiene que planificarse y tienen que hacerse inversiones por lo menos para dejar mínimamente orientada una mejora en la movilidad sostenible en la Región de Murcia, por lo menos la siguiente legislatura, los próximos cuatro años, dejar enderezado el camino para garantizar esa movilidad.

Por eso para los que estemos aquí o estén aquí en la próxima legislatura yo creo que es un reto a abordar, pero no al final de la legislatura próxima sino al comienzo de la legislatura será cuando se tenga que abordar esa cuestión fundamental y central, que es la de la movilidad sostenible para el conjunto de murcianos y murcianas.

Nada más y muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante.

Por el grupo Popular, tiene la palabra don Víctor Martínez.

SR. MARTÍNEZ MUÑOZ:

Buenas tardes, señorías.

Saludar en primer lugar al presidente del Consejo de Gobierno -presidente Garre, buenas tardes-, y a los consejeros, el señor Ruiz, que no sé por dónde andará, bueno, y el consejero de la cosa, el señor Bernabé, que en estas últimas semanas está teniendo un protagonismo importante, relevante, y además yo me atrevo a decir que muy beneficioso para la Región de Murcia, a través de las diferentes leyes que estamos debatiendo en esta Asamblea.

Déjenme que felicite también a todo el sector, que hoy nos acompañan, sobre el que está dirigida esta ley, y también al otrora parlamentario señor Iniesta y a otro compañero como es el señor Segado, concejales responsables de la materia que esta tarde debatimos en los diferentes ayuntamientos. También está por ahí el concejal de San Javier, me apunta el futuro alcalde que se encuentra con nosotros. Sean todos, en cualquier caso, bienvenidos.

Hoy podría empezar mi intervención hablando de un artículo que leía este fin de semana en El País, de Íñigo Errejón, este chico que han apartado de la universidad, y que hablaba de lo que siempre nos habla el señor Pujante, de Stiglitz y de Krugman. Le copian las ideas, señor Pujante. Les han quitado el partido y ahora le copian también las ideas. O podríamos hablar también de las elecciones andaluzas, podríamos hablar de cómo van las encuestas, de cómo va la señora Díaz, de cómo va el señor Moreno, o incluso podríamos hablar de cocina si nos apeteciera, porque en realidad de lo que hoy veníamos a hablar poco o nada han hablado los grupos de la oposición.

Yo les reconozco, y ya les pido disculpas de antemano por mi voz, estoy tremendamente resfriado y además tengo algo de fiebre, y, claro, uno ya llega a pensar que hasta sufre determinadas alucinaciones, porque uno viene aquí a hablar de la ley del transporte y lo que se encuentra es al señor Pujante hablando, eso sí, una parte de su intervención, de las diferentes enmiendas, las cuales sabe usted que las hemos tratado con un extraordinario cariño por parte del grupo parlamentario Popular, e incluso hemos hecho un esfuerzo para añadirlas porque entendíamos que eran enmiendas que mejoraban el texto que esta tarde vamos a aprobar, y de la misma forma con el grupo parlamentario Socialista, que el señor López ha pasado más tiempo hablando de una ley de movilidad, que nosotros ya le hemos anunciado que es en la que se está trabajando y que próximamente, en la siguiente legislatura... yo sé que ustedes tienen serias dudas de cómo quedará compuesta y cuál será la siguiente configuración. Estén ustedes tranquilos, será el Partido Popular de nuevo el que traiga la ley de movilidad. No sé si ustedes y en qué número tendrán la oportunidad también de hacer la valoración, pero en cualquier caso esa ley de movilidad saldrá adelante en la siguiente legislatura gracias a los votos del grupo parlamentario Popular.

Miren, hoy de lo que hablamos es de una ley sobre la que nuestra comunidad autónoma tenía una orfandad manifiesta, una ley que necesitábamos y que necesitaba un marco normativo adecuado, que es el que nosotros le hemos dado a través del texto que hemos presentado y que hemos estado debatiendo en las últimas semanas, una ley con la que, una vez aprobada, daremos un paso importantísimo para clarificar y ordenar el marco competencial y jurídico del transporte, una ley que hemos querido hacer con el sector, una ley que la hemos hecho con su consenso y una ley que la hemos hecho trabajando conjuntamente Gobierno, grupo parlamentario, sector y ayuntamientos afectados, porque entendíamos que era la única manera de poder sacar adelante esa proposición de ley que el grupo parlamentario Popular presentaba para su debate.

Hemos hecho un esfuerzo importante también, un esfuerzo para intentar sumar a nuestro texto sus enmiendas. Han sido cinco las que hemos aprobado, entre transacciones y enmiendas de adición del grupo parlamentario Mixto, y dos por parte del grupo parlamentario Socialista. Nos podrán acusar de que la ley se queda escasa. Nosotros ya lo hemos explicado, ya dijimos desde el primer momento que esto no era una ley de movilidad, era una ley en donde pretendíamos una serie de cosas que los grupos de oposición... quedémonos en que no hemos conseguido explicárselo o no nos han entendido lo que pretendíamos con esta ley, y esa ley de movilidad la dejábamos para un momento posterior, un momento posterior en donde nosotros, además, ya les anticipábamos que reconocíamos

muchos de los fallos y muchas de las cosas que hay que corregir sobre el transporte en nuestra región, y sobre la que nuestro grupo parlamentario es plenamente consciente, pero estando en el momento en el que nos encontramos, en el final de legislatura, y en donde además entendíamos que esa ley requería de un trabajo previo y de un trabajo importante, no solamente por parte del grupo parlamentario, del Gobierno y del sector sino de toda la sociedad en su conjunto, pues no era procedente traerla a esta Asamblea Regional en estos momentos. De ahí que lo urgente era definir ese marco competencial, y es lo que hicimos a través de esta proposición de ley.

Como les decía, son cinco las enmiendas de Izquierda Unida, de las cuales dos son coincidentes con las que ya presentaba el grupo parlamentario Popular. Y dije dos... son tres enmiendas del PSOE, que, bien de transacción o de adición, se han incorporado al texto por parte de Izquierda Unida mejorando la configuración del transporte metropolitano, generando instrumentos de coordinación específica supramunicipales, fundamentalmente en el entorno del Ayuntamiento de Murcia. Otra de sus enmiendas mejora la coordinación de las distintas clases de transporte. También introducimos el término metropolitano, cambiamos suburbano por metropolitano. Y una de ellas también que habla de los planes de coordinación y la necesidad de incluirlos en los planes de movilidad.

Por tanto nuestro esfuerzo ha sido máximo, entendíamos que sus aportaciones enriquecían el texto. Ahora, lo que no terminamos de entender es que nosotros hagamos el esfuerzo, el grupo parlamentario esté abierto a ese diálogo, que lo incorporemos en el texto, porque además saben ustedes que lo enriquece, pero que ustedes solamente nos planteen un acuerdo de máximos, en donde o aceptamos todo lo que ustedes nos proponen o el acuerdo es imposible. ¡Hombre!, no nos pueden acusar a nosotros, que alcanzamos el consenso con el resto de la sociedad, con el sector, siendo sensibles al problema que atraviesa y que está atravesando en estos últimos años, con un descenso en el número de viajeros y con unas pérdidas económicas importantes, que nosotros seamos sensibles ante esos problemas, que tratemos de llegar a acuerdos con ellos, que lo hagamos con los municipios, que al final son los grandes afectados por esta ley del transporte, que incluyamos muchas de las enmiendas que ustedes nos planteen, y que cuando lleguemos al momento decisivo, el momento en el que tenemos que manifestar nuestra postura, la suya sea contraria a la que propone el Partido Popular, la cual ya previamente ha incorporado alguna de sus enmiendas. Yo creo que merece por lo menos un poquito más de esfuerzo de su parte, de comprensión, sobre todo porque más allá de ese acuerdo de máximos al que ustedes quieren llegar, y que no es el momento, porque, insisto, esto no es una ley de movilidad, merecía por lo menos que ustedes se hubieran sumado, ya que nosotros sí hemos hecho el esfuerzo por intentar sumarles a ustedes. No lo hemos conseguido, lo lamentamos por parte del grupo parlamentario Popular, pero, insisto, hubiera sido una grandísima oportunidad para haber alcanzado un acuerdo global en el que solo faltan ustedes, ¡es que solamente faltan ustedes!, solamente falta el grupo del Partido Socialista y el grupo de Izquierda Unida, el resto estamos todos sumados.

Usted hablaba, señor López, de voluntad. Bueno, la voluntad es esto, ¡esto es la voluntad!, la máxima expresión de voluntad popular, y hoy 33 diputados que representan a la mayoría y a la confianza de la mayoría de la sociedad murciana van a votar a favor de una ley del transporte. Por tanto no nos acuse de ausencia o de falta de voluntad. La voluntad la tenemos, y además hemos querido sumar la suya. Ha sido imposible. Es una lástima, insisto, pero, en fin, por el esfuerzo no va a ser, ¡si hasta le hemos incluido enmiendas que son importantes!, como la de incluir ese plan director, un plan director que beneficia a la ley, que la enriquece, y lo hemos incluido y no hemos tenido ningún reparo. Del mismo modo que hemos incluido el apartado relativo a los servicios discrecionales en materia de autobuses. También entendíamos que tenía que introducirse en la ley porque la mejoraba, mejoraba el texto que hoy vamos a aprobar. Y sin embargo de nuevo, y, permítanme, yo creo que por la cercanía de las elecciones, ustedes no quieren pactar con el Partido Popular. Ya lo hicieron la semana pasada con la ley de vivienda. Esta tarde, con una modificación intrascendente en materia de artesanía, se abstienen. No pasa nada. Damos muchas más credibilidad

desde esta Asamblea Regional cuando conseguimos alcanzar consensos, cuando sacamos leyes que son importantes, leyes que son necesarias, leyes que nuestra sociedad nos está demandando, como esa clarificación competencial, como era la vivienda, como es la artesanía, como puede ser mañana la de las cámaras de comercio, o como cualquier otra ley en la que nuestro grupo siempre ha estado abierto al diálogo, pero nunca les encontramos, ¡es que no hay manera, es que no hay manera!, es que esto ya es oponerse por oponerse, porque no existen razones para oponerse a esta ley del transporte, porque por poco que mejore ya mejora lo que tenemos, y aun sí les encontramos de nuevo enfrente, no de nosotros, que eso ya es habitual, sino enfrente del sector. Yo creo que merecía por lo menos un poco más de estudio y ceder también a aquellas cosas de máximos que ustedes habían planteado. Nosotros hemos intentado llegar hasta ese máximo que ustedes planteaban, pero, evidentemente, entiendan que nosotros también tenemos derecho a opinar y a presentar nuestra ley, habiendo hecho el esfuerzo, insisto, por incorporar parte de sus enmiendas a este texto, enmiendas que también el Partido Popular presenta, como la de ese plan de coordinación, incorporando el transporte metropolitano, en el que coincidíamos con el grupo de Izquierda Unida, clarificando el transporte a demanda y sus prestatarios, ampliando el plazo de entrada en vigor de la norma que pasa del día siguiente a dar tres meses para que todo el mundo pueda tener pleno conocimiento de la ley que esta tarde vamos a aprobar en esta Cámara. En definitiva, señorías, una ley que lo que perseguía, y sigue persiguiendo, créanme, y desde esa parte de iluso que pueda tener, aún creo que están a tiempo de apoyar esta ley, aún están a tiempo... Es cierto, señora Retegui, y tengo fiebre, pero el sector que está ahí merecería que ustedes hicieran ese esfuerzo, están a tiempo de hacer ese esfuerzo.

Esto es como los colegios, los colegios de los ricos y de los pobre, y los del PP no cogemos el autobús, los del PP vamos en Rolls Royce todos los días, los autobuses los cogen solamente los del PSOE y los de Izquierda Unida. Oigan, yo creo que eso ya tienen que ir superándolo, ¡eh!, tienen que empezar a superar todos esos prejuicios que tienen... Ya no existe ese mundo de las ideologías en el que ustedes se han quedado anclados, eso ya no existe, no existen los rojos, los azules, los ricos, los pobres... no, no, no, se equivocan, se equivocan, existen las personas que quieren mejorar su región y su tierra... Cuando uno quiere mejorar las cosas, señora Retegui, las ideologías se pueden quedar al margen, se lo puedo garantizar. Si se trata de ayudar a las personas, las ideologías se pueden quedar al margen. Es más, deberían de quedarse al margen, si de lo que hablamos es de ayudar y solucionar los problemas de las personas...

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Guarden silencio, señorías.

SR. MARTÍNEZ MUÑOZ:

Como les decía, señorías, esta es una ley que no tiene más, una ley que clarifica competencias, una ley que se ha hecho con el consenso y el acuerdo de todos, que se hace para ayudar a los ayuntamientos, para ayudar a la Administración regional... en definitiva, para ayudar a nuestra sociedad. Una ley que ordena el marco competencial en materia de transporte público colectivo de personas, que define las competencias municipales y autonómicas, una ley que tiene por objeto determinar el régimen jurídico aplicable al transporte público colectivo de personas en el ámbito del territorio de la Región de Murcia, un ámbito de aplicación que es para todos los servicios de transporte público colectivo y que tiene tres principios inspiradores esenciales. En primer lugar, y vuelvo a insistir en él porque ese es el objeto de la ley, ordenar el marco competencial en materia de transporte público colectivo de personas, incrementar la cooperación de los operadores de transporte para lograr la máxima eficacia del sistema del transporte y coordinar los servicios de transporte colectivo, de sus tarifas y cuantos mecanismos sirvan para conseguir una red atractiva de servicios de

transporte público. Y además es una ley que incorpora mecanismos novedosos dirigidos a una mayor eficacia y a un mayor ahorro en el gasto de los servicios que prestamos en nuestra región. Me refiero al transporte a demanda, un transporte que suscitó ya cierto debate en el pleno anterior y que ya se lo explicábamos, volveré a insistir en el día de hoy, también mejorábamos en la comisión donde se producía el debate de las enmiendas, y un transporte a demanda que es algo muy sencillo. También preguntaban los medios de comunicación porque es quizás lo que más interés ha despertado en la sociedad. En definitiva de lo único que se trata es que los autocares no circulen vacíos por nuestra región, con el gasto aparejado que eso conlleva para las arcas públicas y el perjuicio para otra serie de servicios a los que podríamos destinar esas inversiones. Un transporte a demanda que lo que hace es garantizar por supuesto el servicio a todos y cada uno de los ciudadanos de esta región, pero garantizamos el servicio cuando así lo demanden, cuando así lo necesiten. El término “a demanda” es perfectamente clarificador, y yo creo que nadie tiene que tener dudas sobre en lo que consiste.

En definitiva, señorías, una ley que mejora lo que tenemos en la Región de Murcia, una ley que es un primer paso para avanzar en la mejora. Somos conscientes desde el grupo parlamentario Popular de que nos queda muchísimo camino por recorrer.

Hablamos de transporte, hemos dado el primer paso subiéndonos al autobús, ahora quedan muchísimas paradas hasta alcanzar lo que a todos nos gustaría: tener uno de los mejores transportes públicos a nivel nacional. Pero para tener un mejor transporte público a nivel nacional era necesario dar ese primer paso, y ese primer paso además darlo con la seguridad de estar respaldados por lo más importante... La opinión nuestra cuenta, por supuesto, pero aquí podríamos legislar de espaldas a la sociedad. Hoy no hacemos eso, hoy lo que hacemos es legislar con la sociedad, legislar con un sector que ha estado trabajando con nosotros, un sector que nos ha ayudado a tener la mejor ley posible, un sector y unos ayuntamientos que han estado colaborando con nosotros hasta el último momento, para, entre todos, hacer la mejor ley del transporte posible, que, insisto, es el primer paso para alcanzar nuestro objetivo final, un objetivo final que no les quepa la menor duda de que llegará, que será el de tener un servicio de transporte público de los mejores de todo el territorio nacional.

Nuestro reto es ambicioso, señor consejero, pero desde luego le felicito a usted por esta primera iniciativa, felicito al señor Garre por traer la ley del transporte a esta Asamblea Regional, y yo creo que hoy debemos de felicitarnos todos y felicitar a un sector que nos escucha, que ha trabajado con nosotros y que gracias a ellos y gracias a los ayuntamientos, que también han querido aportar su granito de arena a esta ley, hoy tenemos una ley del transporte de todos y para todos, y que, insisto, es un primer paso de todos y para todos.

Y esos pocos que hoy se quedan al margen están a tiempo de sumarse, y si no lo hacen ahora lo harán mañana con la ley de movilidad. Nosotros no vamos a cejar en nuestro empeño de alcanzar el máximo consenso posible en esta o cuantas leyes traigamos a la Asamblea Regional de Murcia.

Muchas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Martínez.

Señorías, vamos a someter a votación las enmiendas, y se puede hacer, dado lo manifestado por los grupos, de la siguiente manera: en primer lugar, someter a votación las enmiendas del grupo parlamentario Socialista en su conjunto. Solicito votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. El resultado de la votación ha sido de once votos a favor, veintiocho en contra, ninguna abstención. Han sido rechazadas.

Ahora, en relación con las enmiendas del grupo Mixto, se someten a votación en primer lugar las dos que han sido objeto de transacción, las ha citado el señor Pujante, 17.760 y 17.765. Sobre estas dos enmiendas transaccionadas solicito votos a favor. Gracias, señorías. Estas enmiendas han sido aprobadas por unanimidad.

Ahora sometemos a votación el resto de las enmiendas del grupo parlamentario Mixto. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Resultado de la votación: once votos a favor, veintiocho en contra, ninguna abstención.

Por último se somete a votación única y de conjunto el dictamen. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Resultado de la votación: veintiocho votos a favor, once en contra, ninguna abstención. Queda, por tanto, la proposición de ley por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia convertida en ley de la Comunidad Autónoma.

¿Los grupos van a utilizar alguno de ellos el turno de explicación de voto? ¿Señor Pujante, señor López...? Sí. Pues tiene la palabra.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Presidente, hemos votado que no porque los ciudadanos de Santo Ángel, de La Alberca, Patiño o la carretera de Santa Catalina no tienen transporte público en autobús durante varias horas los sábados y los domingos; porque los ciudadanos de Beniel, una población que de Murcia está a poco más de quince kilómetros, tardan cuarenta minutos en cualquier medio de transporte público para ir, por ejemplo, a Murcia. Hemos votado que no contra una ley que no tiene en cuenta a todos los ayuntamientos de la Región de Murcia. Y hemos votado que no, ratificándonos oído al grupo parlamentario Popular, porque es una ley que sí podrá amparar al sector pero desde luego no ampara a los que nosotros debemos amparar: a los ciudadanos usuarios de transporte público que lo necesitan para sus vidas, para ir al trabajo, esos son a los que nos debemos, y a nadie más.

Gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Señorías, guarden silencio, por favor.

Señor Martínez, ¿va a intervenir? Tiene la palabra.

SR. MARTÍNEZ MUÑOZ:

Señor presidente, el grupo parlamentario Popular ha votado que sí a su proposición de ley porque es una ley buena para la Región de Murcia. Ha votado que sí a su ley porque solo hay que mirar el patio de butacas para saber que esta ley cuenta con el apoyo de todo el sector, y a día de hoy, y me lo van a permitir ustedes, señorías, no conozco a ningún sector que vaya en contra del público sobre el que trabaja, no conozco a ningún sector que lo que quiera sea perjudicar al usuario sobre el que tiene que prestar el servicio, porque si lo que hacemos es perjudicar al ciudadano, perjudicar al usuario de los servicios que nosotros prestamos, suele ocurrir dos cosas: que al final esos servicios acaban quebrando, o, en el caso de las elecciones, que unos tenemos treinta y tres diputados porque confían en nosotros y otros tienen los que tienen porque los ciudadanos dejan de confiar en ellos.

Nada más, señorías.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor Pujante... señor Martínez, no señor Pujante.

Tiene la palabra el consejero.

SR. BERNABÉ PÉREZ (CONSEJERO DE FOMENTO, OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO):

Gracias, señor presidente.

Muy brevemente. Cuatro agradecimientos. Voy a ser muy rápido, señorías.

En primer lugar, al formidable trabajo del grupo parlamentario Popular en la tramitación de esta ley, muy intenso, me consta, los portavoces se han dejado la piel durante todos estos días y desde luego les quiero dar las gracias a ellos como a las aportaciones que ha hecho la oposición al texto.

Asimismo, señor presidente, señorías, les quiero agradecer el trabajo que ha realizado la Dirección General de Transportes, a todas las personas que han colaborado con el grupo Popular para que esta ley salga adelante, que, de verdad, han hecho una labor verdaderamente excepcional.

Quiero dar también las gracias a la Federación de Municipios de la Región de Murcia en su conjunto, y muy en concreto a la labor que los representantes de los grandes municipios han realizado en esta ley, así como otros más pequeños que han colaborado en todo momento.

Y por último y de forma más especial que a nadie, le quiero dar las gracias, señorías, a las aportaciones que ha hecho Fenebús, la patronal del transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia, cuyos representantes han hecho un soberano ejercicio de generosidad y de compromiso con todos los ciudadanos de la Región de Murcia para que tengamos el mejor transporte de todos los que tenemos ahora mismo en España.

Muchísimas gracias.

SR. CELDRÁN VIDAL (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Se levanta la sesión.