



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE INDUSTRIA, TRABAJO, COMERCIO Y TURISMO

Año 2017

IX Legislatura

Número 11

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 13 DE FEBRERO DE 2017

ORDEN DEL DÍA

I. [Moción 273, sobre regulación mediante decreto de un nuevo modelo de gestión del servicio de las inspecciones técnicas de vehículos](#), formulada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.

II. [Moción 274, sobre solicitud al Gobierno de la nación de actuaciones y medidas para impulsar el desarrollo e implantación de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico en todo el territorio](#), formulada por el Grupo Parlamentario Socialista.

III. [Moción 275, sobre acuerdo de apoyo para la declaración de interés turístico regional de las fiestas del carnaval de Santiago de la Ribera](#), formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

IV. [Moción 276, sobre solicitud al Gobierno de la nación de aumento de plazas para bicicletas en trenes de las líneas Murcia-Águilas, Murcia-Cartagena, Murcia-Alicante y Feve Cartagena](#), por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, formulada por el Grupo Parlamentario Podemos.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 9 horas y 45 minutos.

I. Moción 273, sobre regulación mediante decreto de un nuevo modelo de gestión del servicio de las inspecciones técnicas de vehículos.

Defiende la moción el señor López Morell , del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....	216
El señor Martínez Baños defiende la enmienda a la totalidad formulada por el G.P. Socialista.....	219
El señor Pedreño Cánovas defiende la enmienda a la totalidad formulada por el G.P. Podemos.....	220
En el turno general interviene el señor Segado Martínez , del G.P. Popular.....	221
El señor López Morell fija el texto de la moción.....	222
Votación de la Moción 273.....	223
Votación de la enmienda a la totalidad formulada por el G.P. Socialista.....	223
Votación de la enmienda a la totalidad formulada por el G.P. Podemos.....	223

II. Moción 274, sobre solicitud al Gobierno de la nación de actuaciones y medidas para impulsar el desarrollo e implantación de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico en todo el territorio.

Defiende la moción el señor Martínez Baños , del G.P. Socialista.....	224
El señor Pedreño Molina defiende la enmienda de totalidad formulada por el G.P. Popular.....	225
En el turno general interviene:	
El señor Pedreño Cánovas , del G.P. Podemos.....	227
El señor López Morell , del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....	227
El señor Martínez Baños fija el texto de la moción.....	228
Votación del texto transaccionado de la Moción 274.....	229

III. Moción 275, sobre acuerdo de apoyo para la declaración de interés turístico regional de las fiestas del carnaval de Santiago de la Ribera.

Defiende la moción el señor Iniesta Alcázar , del G.P. Popular.....	229
En el turno general interviene:	
El señor Guillamón Insa , del G.P. Socialista.....	230
El señor Pedreño Cánovas , del G.P. Podemos.....	231
El señor López Morell , del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....	231
En el turno final interviene el señor Iniesta Alcázar	232
Votación de la Moción 275.....	232

IV. Moción 276, sobre solicitud al Gobierno de la nación de aumento de plazas para bicicletas en trenes de las líneas Murcia-Águilas, Murcia-Cartagena, Murcia-Alicante y Feve Cartagena, por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Defiende la moción el señor Pedreño Cánovas , del G.P. Podemos.....	233
En el turno general interviene:	
El señor Guillamón Insa , del G.P. Socialista.....	233
El señor López Morell , del G.P. Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía.....	234

El señor Guillamón Álvarez , del G.P. Popular.....	235
En el turno final interviene el señor Pedreño Cánovas	235
Votación de la Moción 276.....	236
Se levanta la sesión a las 11 horas y 30 minutos.	

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Señorías, damos inicio a esta sesión de la Comisión de Industria, Trabajo, Comercio y Turismo.

El primer punto del orden del día es la aprobación del acta de la sesión anterior, del pasado 16 de noviembre.

Si les parece, por asentimiento, damos por aprobada el acta.

El segundo punto del orden del día es la [moción presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos-Partido de la Ciudadanía sobre regulación mediante decreto de un nuevo modelo de gestión del servicio de las inspecciones técnicas de vehículos](#).

Tiene la palabra para su defensa el señor Miguel López Morell.

SR. LÓPEZ MORELL:

Muchas gracias, señor presidente.

Querría hacer una alusión a una serie de datos generales sobre la base fundamental que sustenta nuestra moción, que entendemos que le da sentido y que entendemos también que pueden derivar en un debate importante con respecto al asunto de las inspecciones técnicas de vehículos, al hilo de una información aparecida en fechas recientes sobre un supuesto concurso de la Administración regional a este respecto.

Bueno, en definitiva, según los datos publicados por la Jefatura Provincial de Tráfico, a principios de 2015, casi la mitad de los vehículos que circulan por las carreteras de la Región superan los diez años de vida y el 83% tenían más de seis años. La Dirección General de Tráfico ha confirmado que actualmente la antigüedad media del parque de automóviles español ha aumentado en 3,7 años en el período que va desde el año 2007 al 2014, en buena medida debido a la recesión económica y al hecho de retrasar la compra de un vehículo nuevo.

En la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles manifiesta que el parque automovilístico regional supera los 12 años de vida, frente a los 11,4 de la media española. Esta cifra justifica de manera incuestionable el envejecimiento del conjunto de automóviles matriculados en nuestra comunidad autónoma, el aumento de la siniestralidad y el aumento de inspecciones por parte de las ITV, hasta el punto de generar largas colas y listas de espera, con el consiguiente perjuicio para el usuario.

El Real Decreto 2042, de 1994, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, señala la necesidad de atender las demandas de inspecciones existentes a través de una red de estaciones distribuidas por el territorio español, algo que ya se está haciendo, si bien han transcurrido, aproximadamente, veinte años desde la última adjudicación en régimen de concierto administrativo, obligándonos a realizar una serie de reflexiones.

Dada la elevada cifra de vehículos del sector sujetos a inspección se advierte, por un lado, de que el número de estaciones de ITV es insuficiente para atender la demanda actual, y, por otro lado, la actual política de concesiones administrativas no está en consonancia con las tendencias de liberalización del servicio de inspección técnica de vehículos que se observa en la mayoría de los países desarrollados de la Unión Europea.

De otra parte, mencionar que la Región de Murcia no cuenta con normativa regulatoria propia en esta materia, sino que ha de subordinarse a la legislación existente de carácter estatal, entre otros, al Real Decreto anteriormente mencionado, dejando sin regulación autonómica actuaciones tan importantes como la reforma de vehículos, homologaciones, inclusive el propio reglamento de vehículos, que integre las particularidades del sector automovilístico murciano, como son los vehículos agrícolas, remolques, control de emisiones, etcétera, que tan extendidos están en nuestra región en sectores como la agricultura y la ganadería.

En nuestra comunidad autónoma el mapa regional de estaciones de ITV está dividido en ocho zonas de actuación: Murcia, Alcantarilla, Lorca, Caravaca de la Cruz, Molina de Segura, San Pedro del Pinatar, Cartagena y Jumilla. En seis de ellas la gestión y explotación se realiza en régimen de concesión administrativa por parte del Servicio de Inspección Técnica de Vehículos, dependiente actualmente de la Dirección General de Energía y Actividad Industrial y Minera, perteneciente a la

Consejería de Desarrollo Económico. La publicación de dicho servicio fue establecida por resolución de la Secretaría General de Industria en 1997, el 22 de septiembre, estableciendo el 21 de julio como fecha de adjudicación. En la misma fecha el próximo año, 2017, los conciertos administrativos adjudicados en la mencionada resolución se habrían extinguido, atribuyendo a la Consejería competente la asunción del Servicio de Inspección de Vehículos. Las dos estaciones de inspección restantes no están sujetas a concesión administrativa: la primera, ubicada en Alcantarilla, es gestionada directamente por la Administración regional; en cambio, la emplazada en Espinardo desarrolla su labor en régimen de autorización administrativa, prestando servicio público como entidad colaboradora de la Administración.

El programa electoral de mi partido, de Ciudadanos, articula en su desarrollo que se deben arbitrar medidas necesarias para evitar el conflicto de intereses, en muchos casos puertas giratorias, o puede desprenderse de manera directa que el actual sistema de gestión puede llevar a entender que hay un cierto nivel de cercanía en la Administración y poco control, en el momento en el que solamente hay dos empresas que gestionan y monopolizan todo el sistema de prestación del servicio, y, si tenemos en cuenta el pliego de cláusulas entre Administración y particulares establecidas en su momento, limitando el acceso a nuevos competidores y generando un conflicto de interés hacia los concesionarios habilitados más interesados en consolidar la renovación de concesión, léase, la posibilidad de prórroga de gestión, que es dirigida a la Junta Regional de Contratación Administrativa para abordar estos nuevos retos que se presentan.

De otra parte, el artículo 268 del mismo cuerpo legal introduce la exigencia de transparencia y buena gestión en la contratación pública, reivindicando que se contrate por procedimientos abiertos a la competencia, que son los que más benefician al ciudadano, y que deberá asegurarse que la contratación por parte de organismos públicos cumpliera con los principios de publicidad, neutralidad, transparencia y buena gestión.

La Ley 12/2014, de 16 de diciembre, de Transparencia y Participación Ciudadana de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de hecho expresa en su artículo 17.7 que: “En materia de concesión de servicios públicos, y con el fin de ayudar a garantizar una prestación de calidad, la Administración pública recogerá en los pliegos de cláusulas administrativas las previsiones necesarias para garantizar, como mínimo, a las personas usuarias, físicas o jurídicas, los siguientes derechos”. Y en el punto e) aparece: “A ser tratadas con respeto al principio de igualdad en el uso del servicio sin que pueda existir discriminación, ni directa ni indirecta, por razones de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición”. De su lectura se constata la ausencia de regulación relativa a la igualdad y concurrencia en el proceso de licitación, entre otras, como así queda contextualizado en el artículo 131 del Real Decreto 3/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

Por otro lado, se aboga porque los concursos públicos se resuelvan de manera objetiva, sin discriminación y con eficiencia, estableceremos la separación entre decisiones políticas y técnicas y restringiremos la adjudicación directa.

Frente a esto, la eliminación de las concesiones, por las que abogamos, y la introducción de la autorización administrativa ayudarían en buena medida a paliar la discriminación en las adjudicaciones.

Los datos y reflexiones expuestos nos abocan a plantearnos los siguientes objetivos:

En primer lugar, liberalizar el Servicio de Inspección de Vehículos en la Región de Murcia, estableciendo como modelo el de adjudicación de autorización administrativa.

Segundo. Promover la regulación normativa de los diferentes aspectos que incardinan la prestación del servicio de ITV.

Tercero. Armonizar la normativa europea y regional con el fin de mejorar la seguridad vial y posibilitar que una inspección realizada en la Región de Murcia tenga validez en cualquier país de la Unión Europea.

Cuarto. Establecer un sistema de seguimiento de los instrumentos de registro y análisis de averías, con el objetivo de mejorar la seguridad vial a partir de dichos datos.

Y, último, crear una carta de servicios donde, entre otros términos, se recojan los compromisos

de calidad e indicadores para su evaluación y mantenimiento.

Con la actual situación el sistema de gestión de ITV es arbitrario, por los intereses contraídos; es obsoleto, pues carece de resortes necesarios para incrementar y consolidar la innovación, y adolece de una política definida que apueste por potenciar la formación permanente del personal técnico, mejorar la oferta de servicios prestados y llegar a toda la ciudadanía en igualdad de condiciones.

Mientras tanto, observamos que en otras comunidades autónomas encontramos una situación que precisamente va en esta línea que estamos nosotros anunciando. Concretamente, si analizamos el régimen jurídico de las ITV en la Comunidad de Madrid constatamos que el servicio fue liberalizado en el 2009, permitiendo que cualquier persona física o jurídica podría instalar una estación de inspección de vehículos. El proceso se adjudica mediante autorización administrativa, siempre y cuando se acredite que la instalación proyectada cumple los requisitos para los que ha sido diseñada. Este cambio del régimen de autorización ha permitido garantizar la competencia efectiva entre los diversos operadores y, por otro lado, asegurar que el servicio prestado atiende a cánones de calidad.

En la Comunidad de Canarias sucede algo parecido, el sector está liberalizado y la autorización se otorga siempre que el titular acredite que la instalación donde se proyecta realizar los servicios de inspección y cumple los requisitos del reglamento. Además, las concesiones otorgadas antes de la entrada en vigor de dicho decreto siguen habilitadas, pudiendo seguir ejerciendo el servicio si abre las puertas al resto de los operadores.

Por cierto, aprovecho para comentar que el hecho que nosotros abogemos por la liberalización no quiere decir que queramos que se privatice, por ejemplo, la instalación regional de Alcantarilla, como defiende en su moción el Grupo Podemos. Entendemos que no son, de ninguna manera, incompatibles.

Por último, la Comunidad de Castilla-La Mancha se rige por la autorización administrativa como instrumento de adjudicación del servicio, si bien, con una pequeña variación, ha sectorizado geográficamente la comunidad evitando los problemas de concurrencia de solicitudes sobre la misma zona, hecho que está en contra de lo propuesto en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. No obstante, la orden que regula la planificación de las instalaciones de nuevos servicios de inspecciones técnicas de vehículos finaliza su periodo de vigencia el 28 de mayo de 2017, quedando a partir de entonces liberalizado plenamente.

Y, por último, enfatizar que la tendencia europea es liberalizar la actividad y con ello mejorar la eficiencia y la prestación del servicio, fortaleciendo la concurrencia competitiva. La propia Comisión Europea recibió en 2014 una propuesta del Ejecutivo español para liberalizar el sector de las ITV, y dicha moción fue apoyada por ANFAC, por FACONAUTO, por GANVAM, es decir, a través de los fabricantes, de los concesionarios y de los vendedores. Actualmente están en estudio, con lo cual entendemos que debiera ser el discurso general del Partido Popular, como partido del Gobierno, no solo en Madrid sino en todas las comunidades autónomas. Y la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia concluyó en un informe, publicado el 7 de junio de 2014, que el régimen concesión administrativa limita el número de operadores así como su capacidad de competencia, aduciendo que dicha medida no es proporcional ni necesaria.

En definitiva, tengo más datos para poder asentar mi propuesta. No quería tampoco aburrirles pero sí dar a entender que existe una extensa literatura y una retahíla, si les vale la propia expresión, de la propia Unión Europea, de la propia Administración central, que aboga por nuestras propuestas, amén de que en otros países como Alemania, el Reino Unido e Italia existe una liberalización incluso mayor, es decir, cualquier vehículo puede ser inspeccionado en cualquier taller autorizado.

Esa es la razón por la cual nos ha sorprendido sobremanera el anuncio sin ningún tipo de publicidad -denunciado por los sindicatos- de que la propia Administración ya, parece que adelantándose a nuestra propuesta, que se presentó en noviembre, parece que se adelanta y se acelera para poder conservar un modelo que entendemos que es caduco, como es el de las concesiones, simplemente ampliándolo, generando unas barreras de entrada que entendemos que no son en absoluto deseables en el contexto económico actual y evitando que cualquier emprendedor de esta región con un mínimo de recursos suficientes, teniendo en cuenta el marco financiero en el que nos encontramos, pueda optar a este servicio.

Por consiguiente, nuestro grupo presenta esta moción por la cual pedimos a la Asamblea Regio-

nal de Murcia que inste al Consejo de Gobierno a la regulación mediante decreto de un nuevo modelo de gestión de servicio en las inspecciones técnicas de vehículos, mediante la liberalización del mismo en régimen de autorización administrativa y que entre en vigor previamente a la renovación de las concesiones ya existentes, como viene anunciándose, para mediados del mes próximo, marzo.

Y eso es todo. En cualquier caso, estoy abierto a cualquier tipo de preguntas a este respecto por parte del resto de los grupos de la Cámara.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Muchas gracias.

Para el turno de presentación de la enmienda de la totalidad presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Alfonso Martínez Baños.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Gracias, presidente. Buenos días.

Bien, en este tema partimos de concepciones totalmente diferenciadas, especialmente con el Grupo Parlamentario Popular y con el grupo parlamentario proponente de esta moción, Ciudadanos.

¿Imaginamos privatizar la inspección alimentaria, o la inspección sanitaria, o la inspección de trabajo? Desde luego, sería una temeridad hacerlo. Todos entendemos que son servicios básicos que deben seguir siendo públicos para garantizar la seguridad y la salud.

Es verdad que en una economía libre de mercado la competencia es buena e imprescindible, pero siempre hay un límite, y en este caso el límite debe ser el de garantizar la seguridad y la salud de las personas. Abrir al libre mercado, tal y como pretende el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, la inspección técnica de vehículos podría poner en riesgo la seguridad vial y la salud de las personas. Someter a la competencia pura y dura el funcionamiento de las ITV podría hacer prevalecer el interés económico. De hecho, existe un riesgo real de que esto ocurra en la Comunidad de Madrid y en Canarias, en donde el servicio se ha liberalizado, tal y como pretende hacer en la Región de Murcia el Grupo Parlamentario de Ciudadanos.

Coincidiremos todos en que las ITV no pueden convertirse en un negocio privado. Señorías, no perdamos la perspectiva de que la misión de este servicio es la de garantizar la seguridad vial y la salud de las personas. Si tenemos clara cuál es la misión de las ITV, ¿por qué hay que privatizar la inspección técnica de vehículos? En el Grupo Parlamentario Socialista no hemos encontrado razones que nos aconsejen la privatización de este servicio, a no ser que existan otros motivos ajenos al interés público.

Durante el año 2016 se han realizado casi 800.000 inspecciones de vehículos en los ocho centros de inspección de la Región de Murcia. Estas inspecciones han supuesto unos ingresos cercanos a los 35 millones de euros. Los costes de una estación de ITV, incluida la amortización de las instalaciones, el salario del personal y los gastos de mantenimiento y operaciones, son de 1.100.000 euros, aproximadamente. Es decir, estamos ante un servicio público muy rentable.

Por tanto, si la garantía de seguridad vial y la salud de las personas no es una razón para la privatización de este servicio, ni tampoco lo son las cuestiones económicas, ¿cuáles son las razones para privatizar este servicio de ITV? Espero que alguno de los intervinientes en este debate nos las puedan explicar.

Por el contrario, sí que hay argumentos de peso para que este sea un servicio público prestado desde la empresa pública. Es la mejor garantía de la prevalencia de la seguridad y la salud de las personas. Aseguramos la total independencia del sistema de inspección técnica de vehículos, proporcionaremos estabilidad al sistema, evitaremos que nadie tenga la tentación de convertir un servicio que debe ser público en un negocio privado, los beneficios de un servicio público se reinvertirán en lo público, se creará empleo de calidad, se podrá abaratar el coste para los ciudadanos... Es decir, señorías, existen razones más que suficientes que aconsejan no privatizar este servicio.

El Grupo Parlamentario Socialista propone que las ocho estaciones de ITV existentes, más las once previstas, se gestionen a través de un modelo profesionalizado, estable y alejado de cualquier interés ajeno, garantizando el cumplimiento del servicio público con total independencia y transparencia, por medio de una empresa pública dependiente de la Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo. Este no es un modelo que nos estemos inventando, es un modelo que ya existe con enorme éxito en Extremadura, Asturias, Cantabria y Andalucía.

Muchas gracias, señorías.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias.

Turno para la presentación de la enmienda a la totalidad formulada por el Grupo Parlamentario Podemos.

Tiene la palabra el señor Andrés Pedreño.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias, señor presidente.

La moción presentada por parte del Grupo Ciudadanos, que tiene como objeto la presentación de un nuevo modelo de gestión del servicio de inspecciones técnicas, la denominada liberalización, que no es otra cosa que dejar en manos del mercado la regulación de un servicio que en la medida en que justamente el mercado es el que regula y por tanto es el beneficio lo que prima, la tendencia, como la experiencia nos demuestra, es que estamos ante una propuesta privatizadora de un servicio que debería ser público.

La única ITV existente en la Región de Murcia que podemos considerar que se presta en condiciones de servicio público es la ITV de Alcantarilla. Justamente, no la podemos presentar como un modelo de lo que debería ser la regulación del conjunto de las ITV en la Región de Murcia, porque a lo que hemos asistido todos estos años atrás es a una degradación de la ITV de Alcantarilla. De tal forma que nos encontramos ante el programa político del Partido Popular: primero se degrada un servicio público, se le deja abandonado, los ciudadanos empiezan a perder confianza en ese servicio, y a partir de ahí llega la propuesta de privatización, de liberalización, de tal forma que nos encontramos de nuevo que pierde legitimidad lo público justamente porque previamente se le ha dejado degradar.

Afortunadamente están las hemerotecas para que podamos ver cómo se ha ido dejando caer este servicio público que representa la ITV de Alcantarilla, que, efectivamente, y creo que se ha dicho, es una ITV que genera un enorme rendimiento para la Administración pública, pero que sin embargo ha ido perdiendo inversiones tanto en personal como en capital fijo.

Si vemos las hemerotecas, pues nos encontraremos cómo ya en una fecha no muy lejana, 2013, aparece en la prensa que de las cinco líneas de la ITV de Alcantarilla dos están averiadas; ya en 2013 el sindicato CSIF está denunciando la falta de personal suficiente en la ITV de Alcantarilla, el mismo sindicato está denunciando cómo no se están cubriendo las bajas; en 2015 este mismo sindicato ya habla directamente de una reducción de la plantilla de la ITV de Alcantarilla, de una falta de mejora de las condiciones de trabajo de sus empleados, de que falta formación, de que falta desarrollo de la carrera profesional; en octubre de 2016 de nuevo la prensa refleja que se ha tenido que cerrar durante un día la ITV de Alcantarilla porque ha entrado agua en las instalaciones... En definitiva, nos vamos encontrando cómo, efectivamente, se ha ido dejando degradar un servicio público, y habría que decirlo más precisamente, se ha construido políticamente desde la Administración la degradación de este servicio para que, claro, cobren legitimidad las propuestas de privatización o de liberalización de este servicio.

Para nosotros una ITV debe tener como prioridad, y esto solamente lo puede garantizar un servicio público, no tanto la obtención de beneficio como los objetivos de seguridad vial, de control de la contaminación, etcétera, y esto solamente lo puede garantizar un servicio público que garantice la suficiente calidad del servicio.

Las experiencias -creo que también se ha dicho- de Canarias y de Madrid deberían ser evaluadas

antes de apostar por un nuevo modelo de gestión del servicio de las ITV, y deberían ser evaluadas porque lo que desde Madrid y Canarias nos llega es que desde la liberalización de las ITV los controles se han hecho mucho más laxos, se ha reducido el porcentaje de rechazos, todo se hace con bastante más rapidez, hay una pérdida evidente de calidad del servicio.

En ese sentido, antes de proponer un nuevo modelo de gestión creo que se debería de evaluar cuáles son las experiencias que se están dando ya en este país de liberalización de las ITV y se debería apostar por el contrario, a nuestro modo de ver, por mantener las ITV como un servicio público, y para ello es fundamental que la ITV de Alcantarilla sea dotada de inversiones, sea dotada de personal, sea dotada de modernización tecnológica, para que, efectivamente, podamos ver que lo público en las ITV también es un modelo a seguir defendiendo.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Pedreño.

Turno general de intervenciones. Tiene la palabra el señor Domingo Segado, por el Grupo Parlamentario Popular.

SR. SEGADO MARTÍNEZ:

Muchas gracias, señor presidente.

La posición de mi grupo, como no puede ser de otra manera, será la de apoyo a la actuación del Gobierno. Desde luego, en planteamiento y en cercanía, mucho más acorde a lo que piensa Ciudadanos en cuanto a modelo de liberalización que en cuanto al posicionamiento del Grupo Socialista o del Grupo Podemos, que han defendido en sus enmiendas de totalidad. La diferencia es que el Gobierno ha optado por una liberalización como concesión administrativa y el Grupo Ciudadanos plantea una liberalización como autorización administrativa, pequeño matiz que no creo que pueda enturbiar lo que es un concepto de la gestión de la inspección técnica de vehículos, desde luego, como digo, mucho más cercano entre el Grupo Ciudadanos y el Grupo del Partido Popular que a los grupos de la izquierda.

No podemos apoyar, por tanto, ni la enmienda de totalidad del Grupo Socialista, que plantea la creación de esa empresa pública que gestione todas las ITV, ni tampoco el planteamiento del Grupo Podemos, de esa apuesta por lo público en la ITV de Alcantarilla. Y tampoco podemos apoyar, como digo, la iniciativa de Ciudadanos, puesto que el Gobierno ha optado por la concesión administrativa. ¿Los motivos?, pues el aumento de la seguridad, el acercar más las ITV a todos los ciudadanos de la Región de Murcia, que haya una ITV más cerca de todos los pueblos y ciudades, de todos los municipios de nuestra región, y mantener que las tarifas sigan siendo... sean las más bajas de toda España.

No comparto tampoco el planteamiento del señor Pedreño, del portavoz de Podemos, en cuanto a que se ha dejado morir. Mire usted, según la propia iniciativa del Grupo Ciudadanos la concesión administrativa se produjo en el año 97, donde solo quedaba ya viva, si no me equivoco, como pública, la ITV de Alcantarilla. Lo que queda en este nuevo pliego, en esta nueva concesión, que se ha publicado recientemente, es que todas las ITV serían como concesión administrativa. No se ha dejado morir nada, simplemente el planteamiento era el mismo que inicialmente, como digo, allá por el año 97.

Por lo tanto, reiterar la posición del grupo en el sentido de que no vamos a apoyar ni la iniciativa de Ciudadanos ni las enmiendas de totalidad de los grupos de la izquierda.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

A continuación se abre el turno para fijación del texto de la moción por parte del ponente de la misma, don Miguel López Morell, del Grupo Ciudadanos.

SR. LÓPEZ MORELL:

Muchísimas gracias, señor presidente.

Me gustaría contestar a todos los grupos y voy a hacerlo individualmente, resaltando una serie de elementos con los que no estoy de acuerdo y que además entiendo que no tienen nada que ver con lo que ha propuesto mi grupo.

Empezando por el señor Martínez Baños, del Partido Socialista, y que como el representante de Podemos ha usado continuamente el concepto de privatizar, creo que ese concepto no aparece en nuestro discurso ni en nuestra moción. Hablamos de liberalizar el sector que ya, por cierto, está en manos privadas, de hecho está solo en dos manos privadas. Precisamente el elemento que queremos nosotros resaltar es la necesidad de que podamos aprovecharnos de las capacidades profesionales de los murcianos, de los cuales yo no desconfío en absoluto. Es decir, partir de un apriorismo de que un empleado público va a hacer siempre mejor el trabajo que un profesional liberal me parece una aberración, me parece una aberración y una injusticia para con ellos hacer alusión a un negocio privado como si los negocios privados fueran malos. Me da la sensación de que los negocios privados son los que levantan los países, y de hecho el sector público se mantiene en base a los impuestos que genera el sector privado, salvo que queramos ir al comunismo. En definitiva, entiendo que hay negocios privados que sí que efectivamente están en el entorno de los servicios públicos, por supuesto. ¿Qué hay más importante que la salud de las personas? Le recuerdo al señor Martínez Baños que los certificados médicos en esta región y en toda España los dan profesionales liberales, no los dan un servicio público. Pida usted un certificado médico en su centro de salud, vamos a ver qué le dice el médico. Me parece que más importante que la salud de las personas no hay, incluso de la salud de nuestros vehículos, que, por cierto, insisto, salvo en el caso de Alcantarilla, en todos los demás casos los están dando dos empresas privadas.

Precisamente por lo que nosotros estamos abogando es porque muchos profesionales muy capacitados puedan desarrollar en el mejor ámbito de mercado esta situación, y por supuesto que es obligación de la Administración el regularlo. No estamos hablando de desregularizar, ¿quién ha dicho eso, quién ha dicho eso? Esos son planteamientos conservadores que nunca han estado en nuestro discurso. El Estado tiene que regularizar y, efectivamente, si tenemos una serie de servicios públicos el Estado tiene que velar porque esos servicios públicos se den en plenitud a los ciudadanos, que son los que tienen todos los derechos y a los que tenemos que servir como sociedad. La Administración tiene que regular, y si efectivamente la Inspección Técnica de Alcantarilla no funciona como es debido, como a las privadas, es la propia Administración la que tiene que llamar la atención a ese tipo de instalaciones para desarrollarse de la mejor manera posible.

Nosotros por lo que estamos abogando es precisamente en defender a los contribuyentes, a los usuarios de ese servicio, que si están exclusivamente en manos de dos empresas están al albur de estas empresas. Estamos hablando de defender un oligopolio, un oligopolio que se podrá hacer un poquito más amplio pero seguirá siendo un oligopolio, y que no crean los señores del Partido Popular que pueden defender en base a ningún pliego de condiciones, porque precisamente en la Región de Murcia no es más barata que estas regiones que he mencionado yo, donde funciona el sistema liberalizado, como en Canarias y Castilla-La Mancha, donde los precios son más bajos que en la Región de Murcia.

Entonces, en ese aspecto, no entiendo muy bien los criterios que se están planteando por parte del resto de los grupos de la oposición. Lo que nosotros planteamos es intentar tumbar esas barreras de entrada y evitar ese capitalismo de amiguetes que se está dando en muchas situaciones. Esas barreras de entrada son el establecimiento de capitales excesivamente altos para que puedan entrar personas que puedan acceder a unas instalaciones que son muy sencillas, que el mismo señor Martínez Baños lo ha mencionado, con una inversión de un millón de euros se puede desarrollar.

En definitiva, entendemos que un proceso de concesión a quince años no es lo deseable. El Gobierno no está siendo en absoluto liberal, no entiendo por qué quiere ser tanto para unas cosas -en el discurso del presidente de la Comunidad Autónoma- y no lo es para otras. Entiendo que está siendo incoherente y entiendo que sus motivos deben ser otros. Desde luego, estamos deseando conocer sus motivaciones, sus estudios, que dice tener y que no muestra, y que me parece muy lamentable que

tengamos que enterarnos por un boletín de la Unión Europea de que se está planteando un concurso en Murcia. Si eso se llama transparencia, que venga Dios y lo diga, ¡que venga Dios y lo diga!, y, evidentemente, entendemos que esa no es la postura.

Defendemos y mantenemos nuestra moción. Entendemos que el modelo que plantea el Partido Socialista es insostenible. La Región de Murcia tiene una deuda de más de 8.000 millones de euros, precisamente en base al establecimiento de muchas empresas públicas que no han mostrado en muchos casos su eficiencia.

Y tampoco entendemos la postura de Podemos, que nos plantea un texto alternativo donde básicamente se defiende a una de las ITV. ¿Qué pasa con el resto de la población que no vive en Alcantarilla o sus alrededores? Entiendo que tendría que ser sumatoria a la otra, a la nuestra. Si se plantea un modelo, defiéndase, pero ahora mismo lo único que se está haciendo es una defensa de una de las instalaciones. Me parece muy pobre, tengo que expresarlo en esos términos.

Y al Partido Popular, a don Domingo Segado, le sigo insistiendo en la incoherencia del discurso. Yo comprendo que el Gobierno pueda tomar sus decisiones, pero tiene que haber una coherencia...

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Señor López Morell, vaya terminando, por favor.

SR. LÓPEZ MORELL:

Voy terminando, señor presidente.

Tiene que haber una coherencia en los discursos que plantean a nivel general y entre su grupo parlamentario, que defiende a ese Gobierno y lo elige, y entendemos que en este caso hay una incoherencia palpable.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Pasamos, por tanto, dado que no ha habido propuesta de transacción, a la votación de la moción. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones.

Pasaríamos a continuación a votar las enmiendas a la totalidad presentadas. La primera, la del Grupo Parlamentario Socialista. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Queda rechazada la enmienda a la totalidad del Grupo Parlamentario Socialista con cuatro votos a favor y cinco en contra.

Pasamos a continuación a la votación de la enmienda a la totalidad presentada por el Grupo Parlamentario de Podemos. Votos a favor. Votos en contra. Queda rechazada la enmienda a la totalidad.

SR. LÓPEZ MORELL:

Perdón, yo querría abstenerme.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Repetimos la votación de esta enmienda, por el empate de votos a favor y votos en contra. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Se ha producido un empate. Hacemos un receso de dos minutos.

Se reanuda la sesión.

Votamos otra vez la enmienda a la totalidad del Grupo Parlamentario de Podemos. Votos a favor. Votos en contra. Abstenciones. Producido de nuevo el empate, por tercera vez, se considera decaída la enmienda.

Siguiente punto del orden del día: [moción sobre solicitud al Gobierno de la nación de actuación](#)

nes y medidas para impulsar el desarrollo e implantación de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico en todo el territorio, formulada por don Alfonso Martínez Baños, del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Gracias, presidente.

El 25% de las emisiones de los gases de efecto invernadero tienen su origen en el transporte, y de estas el 95% casi en el transporte por carretera. La movilidad eléctrica es un elemento importantísimo para lograr los objetivos de la Unión Europea en materia de energía y cambio climático para el año 2020, los objetivos popularmente conocidos como “2020”. La Comisión Europea se propone reducir en un 60% las emisiones de CO₂ en el sector del transporte en el año 2020, tomando siempre como referencia las emisiones del año 1990, y más a corto plazo un 20% en el año 2030 con respecto a las emitidas en el año 2008. Este objetivo afecta muy directamente a España, ya que la emisión de gases de efecto invernadero ha crecido de media un 18,6% con respecto al año 1990, y muy especialmente afecta a nuestra región, a la Región de Murcia, que ha tenido un crecimiento en la emisión de gases de efecto invernadero de más de un 40%, siempre tomando como referencia el año 1990.

La movilidad eléctrica, el coche eléctrico, es un ámbito en rápido... rapidísimo crecimiento. En el primer semestre del año 2016, que son los últimos datos que tenemos, las matriculaciones en Europa han crecido un 21% con respecto al mismo período del año 2015.

Hasta mayo de 2016 circulaban por Europa, aproximadamente, 500.000 vehículos eléctricos (aquí incluyo cualquier tipo de vehículo), una tercera parte de las ventas mundiales. Noruega encabeza el *ranking* de matriculaciones de coches eléctricos con 105.000 unidades, seguido de los Países Bajos con 92.600 unidades y de Francia con casi 90.000 unidades. En cuanto a España, apenas son 12.337 los vehículos eléctricos matriculados, lo que demuestra la nula implicación del Gobierno en incentivar la venta de vehículos eléctricos. La parálisis del Gobierno español contrasta con el objetivo que se ha marcado el Gobierno alemán de disponer de un parque de vehículos eléctricos en el año 2020 de 1 millón de unidades.

El vehículo eléctrico tiene una cuota de mercado en Noruega del 22,39%, es decir, de todo el parque de vehículos que se matriculan en Noruega el 22,39% son vehículos eléctricos; en Holanda, del 9,74%; en Suecia, del 2,62; en Dinamarca, del 2,29; en Francia del 1,19; y en España de tan solo el 0,16%.

En cuanto a la distribución de los vehículos eléctricos matriculados en España, por comunidades autónomas, la nuestra está a la cola, con una cuota de mercado del 1,1% sobre el conjunto del país, muy lejos de Madrid, que tiene el 40,8%, o de Cataluña con el 20,5%.

La moción que hoy traemos pretende impulsar el desarrollo y la implantación de una infraestructura de recarga del vehículo eléctrico por todo el territorio nacional. Lo hacemos porque existe una relación directa entre el desarrollo del vehículo eléctrico y la implantación de las infraestructuras necesarias para atender la demanda de estos vehículos. De hecho, la Directiva 2014/94 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, establece respecto de la recarga de vehículos eléctricos que los Estados miembros deben velar porque los puntos de recarga para vehículos eléctricos estén accesibles al público con la cobertura adecuada. También que el número de dichos puntos debe ser de al menos 1 por cada 10 vehículos eléctricos. Y, en tercer lugar, que las autoridades públicas deben adoptar medidas que ayuden a los usuarios del vehículo eléctrico, garantizando las infraestructuras necesarias con suficientes puntos de recarga. Es decir, que la Unión Europea ya en 2014, a través de su Directiva 94, establecía la obligatoriedad de todos los países miembros de fomento de los puntos de recarga como método para impulsar el vehículo eléctrico.

Noruega es el primer país que ha completado el despliegue de una red de recarga del vehículo eléctrico con cobertura nacional, en concreto una estación de recarga con cargadores rápidos a lo largo de toda la red de carreteras. En estos momentos Noruega dispone de más de 7.500 estaciones de recarga, Francia de casi 6.000 estaciones de recarga, Alemania tiene 5.000 estaciones de recarga y en España tenemos apenas 1.600 estaciones, de las que unas 60, según datos de la propia Dirección General de Industria, están en la Región de Murcia, aunque nosotros tenemos que decir que cuando he-

mos entrado a analizar en qué punto están hemos encontrado concretamente solo 36, pero, bueno, la Dirección General de Industria dice que hay 60.

Las previsiones del Ministerio de Industria, Energía y Turismo son de que en nuestro país tengamos un parque de vehículos eléctricos de 150.000 unidades en el año 2020, objetivo bastante alejado del mercado por Alemania y otros países europeos, pero en este caso lo que más nos preocupa es que este objetivo va a ser muy difícil de cumplir por la nula implicación, por lo menos hasta ahora, del Gobierno de España en el desarrollo del vehículo eléctrico, y esto no es una opinión del Grupo Parlamentario Socialista sino que es una opinión de todo el sector que agrupa al desarrollo del vehículo eléctrico.

Quiero volver a recordarles una vez más, porque de este tema hemos hablado mucho, de nuestros compromisos con la Unión Europea y con el resto de los países del mundo, que se reunieron en diciembre de 2015 en la conocida como Cumbre de París, en materia de energía y cambio climático para el año 2020, compromisos que hoy estamos lejos de cumplir, muy lejos de cumplir en todos los aspectos. Y por eso, señorías, hoy, más allá de los propios intereses partidistas, nosotros, como representantes de los ciudadanos, tenemos la obligación de exigir al Gobierno de España que tome con la máxima urgencia medidas para completar la infraestructura necesaria para atender la demanda que permita el desarrollo del vehículo eléctrico.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Para el turno de presentación de la enmienda de totalidad formulada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Juan Luis Pedreño.

SR. PEDREÑO MOLINA:

Muchas gracias, presidente.

Bien, vamos a tratar hoy una moción del Grupo Socialista sobre el desarrollo de la infraestructura para recarga de vehículos eléctricos. Efectivamente, lo que comentaba su proponente, el señor Martínez Baños, son unas cifras incuestionables. Partimos de una cifra bastante alarmante, más de un 20% de las emisiones contaminantes tienen su origen, efectivamente, en el transporte por carretera, y eso hace que el desarrollo de estrategias en este sentido y en esta dirección sean superimportantes, no solo en la Región de Murcia sino, lógicamente, en todo el panorama nacional. De hecho, se prevé que no solo el año que viene sino con fuerza hasta el año 2020 haya un impulso espectacular de coches eléctricos en España.

De todo el preámbulo de la moción que presenta el Grupo Socialista, efectivamente, hay unas referencias a algunas directivas, a algunas estrategias, a algunos planes que ya están aprobados, o propuestos, o en marcha, y hasta ahí realmente nosotros lo compartimos todo, porque al final son actuaciones que ha desarrollado el Gobierno de España y que van en la línea de favorecer e impulsar todo lo que tiene que ver con la implantación del vehículo eléctrico en España.

En la Región de Murcia, me permiten que hable un minuto sobre ello, somos igual de conscientes que en todo el territorio nacional y, lógicamente, lo tomamos con suma importancia. La penetración del 1,1% de coches eléctricos de la Región de Murcia, que comentaba el señor Martínez Baños, es un dato importante a tener en cuenta, porque, evidentemente, si nos sitúa a la cola quiere decir que tenemos que apretar mucho en lo que es este desarrollo.

Efectivamente, el aumento de los puntos de recarga, por un lado, mejora la infraestructura de carga de coches eléctricos y, por otro lado, lo que es más importante, genera un aumento de la confianza del ciudadano para la adquisición de vehículos eléctricos. Pero, bueno, realmente hasta que se llega al planteamiento de la petición del Grupo Socialista, en cuanto a la moción para el Gobierno de España, nos damos cuenta de que hay muchas cosas que realmente ya están en marcha: en la Región de Murcia, en concreto, el Plan Energético de la Dirección General de Energía y Actividad Industrial y Minera ya contempla muchos de estos aspectos. En efecto, hay 60 puntos de recarga que están solici-

tados en la Comisión Nacional de Mercado y Competencia y que, bueno, yo me he informado y están operativos en la Región de Murcia. En Murcia, de hecho, hace un mes y algo, hace un mes y medio, se inauguró el primer punto de recarga en la Región de Murcia, en la avenida de los Pinos, totalmente desarrollada con energías renovables. Lo cual hace que sigamos en la Región de Murcia pendientes de algo tan importante como es el consumo energético y transportándolo a lo que es la infraestructura de redes de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

En España, y ya me centro en los puntos de la moción, se aprobó el 26 de junio de 2015 por Consejo de Ministros el Acuerdo para la Estrategia de Impulso de Vehículos con Energías Alternativas. Esto al final está enfocado en tres ámbitos: uno es el tema de la industrialización, es decir, favorecer las tecnologías para el desarrollo de vehículos eléctricos; otro desde el punto de vista de mercado, es decir, tomar medidas para favorecer la adquisición de vehículos eléctricos; y, por último, lo que tiene que ver con las infraestructuras de recarga de estos vehículos.

Uno de los puntos que plantea el Grupo Socialista es aprobar de manera urgente el marco de acción nacional para la implantación de las infraestructuras necesarias. Esto se propuso el 14 de octubre de 2016 en el Consejo de Ministros y se aprobó el 9 de diciembre de 2016, con lo cual este punto ya está aprobado. Hay algunos otros aspectos, como, por ejemplo, que la situación de los puntos de recarga de vehículos eléctricos deban cumplir con algunas especificaciones técnicas de lo que incluye el Reglamento de Baja Tensión, pero eso es de obligado cumplimiento, eso casi es innecesario ponerlo aquí. La normativa que regula la figura del gestor de carga es una normativa que ya está escrita y por tanto favorece que un gestor de carga pueda competir en el mercado o pueda comprar en el mercado mayorista. Y el último punto, asegurar a medio plazo una infraestructura de recarga accesible, yo creo, por lo que he comentado, que esto ya se está liderando desde el Gobierno.

Por tanto, quizá nosotros no estamos de acuerdo en la postura del Grupo Socialista cuando comenta, tanto en la moción como en el propio desarrollo posterior, que el Gobierno no ha atendido las actuaciones suficientes. Si no me descuadran mucho las fechas, estamos hablando justo de ese período que tuvo España en el cual no hubo Gobierno, estábamos en funciones, por tanto era difícil tomar alguna medida al respecto.

Efectivamente, muchos de los aspectos de los que se plantean ya se están desarrollando, y por tanto, bueno, no es que sea del todo innecesaria esta moción en cuanto que el sentido que tiene, lógicamente, es impulsar algo que es para todos importantes, para el Gobierno de la nación es importante y para el Gobierno de la Región de Murcia también lo es.

Por tanto, la enmienda a la totalidad que habíamos presentado va en la línea de un aspecto mucho más amplio que el de la infraestructura de puntos de recarga de vehículos eléctricos, que es en concreto el impulsar la adquisición de los vehículos eléctricos, y, lógicamente, incluye todas estas actuaciones.

Lo más importante de la enmienda que presentamos desde el Grupo Popular es un aspecto importante que no se desarrolla en la moción del Grupo Socialista, que es que esta implantación progresiva del vehículo eléctrico incluya inversiones e incluya exenciones. Yo creo que esto es muy importante y no lo contempla el Grupo Socialista en su moción, y sin embargo en su desarrollo, en su debate, comentaba precisamente que la Unión Europea planteaba ya en 2014 que se fomentara un programa de ayudas para la adquisición de estos vehículos, que es lo que nosotros hemos tratado de redactar en la enmienda a la totalidad.

Por tanto, y ya concluyo, la postura del Grupo Popular es seguir impulsando estos planes de despliegue del vehículo eléctrico, tanto del vehículo como de las infraestructuras de recarga que van asociadas, pero añadiendo que se incluyan inversiones y exenciones para fomentar esta infraestructura.

Por tanto a nosotros en este caso nos gustaría pedir al Grupo Socialista que incluyera este aspecto, y en ese caso, de ser así, no tendríamos inconveniente en retirar la enmienda previa a la votación.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

En el turno general de intervenciones tiene la palabra don Andrés Pedreño, del Grupo Parlamentario Podemos.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias, señor presidente.

Los historiadores, con el permiso del señor López Morell, acuñaron la metáfora de la larga siesta para definir cómo este país se quedó al margen del proceso de modernización de la agricultura hasta prácticamente los años 60. Luego, es verdad que esa larga siesta no fue tan larga, pero el caso es que en este país siempre nos pilla durmiendo la siesta cualquier proceso de modernización, y este parece ser el caso del impulso de vehículos con energías alternativas, que es el objeto de la moción del Grupo Parlamentario Socialista.

Dice el señor representante del Grupo Popular que no están durmiendo la siesta sino que tiene que ver con el cambio de Gobierno. No, no lo sé. A mí me da que la explicación es más que este Gobierno no termina de tomarse en serio los desafíos que impone el cambio climático y la necesidad, por tanto, que tenemos de dejar de dormir la siesta y ponernos en marcha para la transición energética que exige el planeta, una transición energética en la que las energías alternativas tienen que ser centrales y en este caso la cuestión del impulso a los vehículos con energías alternativas debe ser una de las prioridades.

Entendemos que esta moción es un llamamiento al Gobierno para que deje de dormir la siesta y presente ya el marco de acción nacional para la implantación de las infraestructuras de recarga de vehículos con energías alternativas, y en ese sentido nos parece que hemos de apoyar esta moción para que así sea, que nos pongamos en marcha y dejemos de dormir la siesta.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Bien, muchas gracias.

En el turno general de intervenciones, tiene la palabra el representante del Grupo Ciudadanos, el señor Miguel Ángel López Morell.

SR. LÓPEZ MORELL:

Muchas gracias, señor presidente.

Agradezco la alusión del señor Andrés Pedreño al clásico trabajo de mi compañero James Simpson, por supuesto, admirado, y en la línea de muchos trabajos históricos y económicos que redundan en ese concepto del retraso de nuestra economía española y la poca ambición, muchas veces, de sus gobernantes, que queda plasmada de nuevo en lo que estamos denunciando esta mañana.

Es realmente descorazonador observar los mapas generales de recargadores que se pueden encontrar fácilmente en la red y cómo proliferan los puntos de carga públicos, privados... En el caso, por ejemplo, de la más potente a nivel mundial, que es Tesla, es realmente ridículo; en España no existe nada más que un cargador Tesla, creo recordar, aunque parece que va a haber una apuesta. Y tampoco son mucho mayores las apuestas de otros fabricantes que, por ejemplo, hablan de 50 puntos de carga, en el caso del consorcio de Volkswagen, Daimler, Ford, BMW, Audi, Porsche, y, evidentemente, es preocupante, porque si no tenemos esos puntos de carga difícilmente podrá crecer esa demanda de vehículos eléctricos, teniendo en cuenta que nuestro país tiene una capacidad de generación eléctrica importante, y no se están desarrollando en su plenitud, y teniendo en cuenta los problemas medioambientales a los cuales todos aludimos.

Evidentemente, apoyamos esta moción. Está en total consonancia con el programa electoral y el mensaje de Ciudadanos, que aboga por el uso de vehículos que usan fuentes de energía alternativa y de bajo nivel de contaminación.

Entendemos que se impone un giro radical en la estrategia del Gobierno, ni siquiera en el horizonte que se plantea, 2020, se pueden entender creíbles las propuestas de desarrollo que hay en este momento. En tanto que otros países, como Noruega y Alemania, como bien se ha indicado en esta sala, se cuentan por miles esos cargadores, en España es realmente ridículo. Y vemos poco motivo de

jolgorio que la Dirección General de Industria y Minas, como se ha citado esta mañana, cuenta por 60 los puntos de recarga que va a tener la Comunidad Autónoma. Entiendo que es realmente penoso, además teniendo en cuenta que, aunque modestamente, nuestra región, no olvidemos, alberga uno de los pocos fabricantes de vehículos eléctricos, aunque sea para usos de servicios industriales, de España, y que no ha parecido ser reforzado en su actividad en ningún momento por parte de la Administración regional, lo cual es una auténtica pena y una pérdida de oportunidades que entendemos que deben de desarrollarse.

Evidentemente, la propuesta del Partido Popular y el Partido Socialista tienen que ir de la mano, pero es que entran de toda lógica. Yo preferiría centrar la apuesta no tanto en un objetivo global, que ya se supone que lo exige la Unión Europea, sino centrarnos en lo que ahora mismo tenemos mayor déficit, que es precisamente en esos puntos de recarga, y por supuesto vamos a poyar esa moción y esperemos que quede mucho más allá del papel y de muchas mociones que se aprueban en esta casa.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Para el turno de fijación del texto de la moción tiene la palabra el ponente de la misma, don Alfonso Martínez Baños.

SR. MARTÍNEZ BAÑOS:

Gracias, presidente.

Efectivamente, estoy plenamente de acuerdo con lo que acaba de decir el representante del Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López Morell, de que más allá de lo que acordemos aquí, efectivamente, estas cosas tengan un traslado a la realidad de los ciudadanos, porque para eso estamos. En cualquier caso, yo creo que es muy importante que estos temas se debatan y los pongamos en la agenda pública porque de lo que estamos hablando es de un futuro inmediato, que además va a beneficiar mucho a todos los ciudadanos.

Yo entiendo que lo que propone el Grupo Parlamentario Socialista y lo que nos propone esta mañana el Grupo Parlamentario Popular son complementarias las dos iniciativas. En la nuestra nos centramos, básicamente, en todo lo que son las infraestructuras de los puntos de recarga, y la propuesta del Grupo Parlamentario Popular habla más del impulso en general del vehículo eléctrico. Por tanto, yo no tengo ningún problema en que el texto de la enmienda que presenta el Grupo Popular se incorpore a la moción y podamos aprobarla por unanimidad.

Estoy totalmente de acuerdo en que son necesarias las inversiones y las exenciones. De hecho, aunque en la moción nuestra no se dice explícitamente, sí implícitamente se está hablando de que hacen falta inversiones para desarrollar infraestructuras, y desde luego las dotaciones que tienen los Presupuestos Generales del Estado en estos momentos para la materia que estamos tratando son absolutamente insuficientes. Por eso me agrada esta enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular, porque espero que insten, además de que lo hagamos aquí, a través de la Asamblea Regional, a sus compañeros en el Gobierno de España a que efectivamente se incrementen las inversiones en el desarrollo de las infraestructuras para los puntos de recarga.

En estos momentos los Presupuestos Generales del Estado recogen 5 millones de euros para esto. Si tenemos en cuenta que una estación de recarga rápida la inversión estaría cercana a los 400.000 euros, estaríamos hablando de que los Presupuestos Generales del Estado realmente están contemplando ahora mismo ayudas para 12 estaciones de recarga de vehículos eléctricos, que son absolutamente insuficientes.

Y en cuanto a las exenciones, pues totalmente de acuerdo. Aunque no era el objeto de esta moción, nosotros ya hemos planteado en esta Asamblea iniciativas en ese sentido. Les quiero recordar que en el debate de los presupuestos del Gobierno regional para el año 2017 el Grupo Parlamentario Socialista planteó una modificación de la ley tributaria de la Región de Murcia, en la que pedíamos una deducción fiscal en el tramo autonómico del IRPF de hasta el cien por cien durante tres años, y con una cuantía máxima, creo recordar, de 7.000 euros para la adquisición de vehículos eléctricos.

Por tanto, estamos en la línea y además en los próximos días presentaremos también iniciativas sobre exenciones fiscales para la promoción del vehículo eléctrico. Por ello manifiesto nuestro acuerdo a incluir esta enmienda y que se aprueben los dos textos conjuntamente, porque será la mejor forma, como dije al principio, de apoyar desde esta Asamblea Regional el desarrollo del vehículo eléctrico.

Gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Dado que se acepta la enmienda presentada por parte del ponente de la moción, entendemos que la enmienda pasaría a ser el punto número dos de la moción, y podríamos también plantear que cambie el texto del objeto de la moción y pase a llamarse “sobre vehículos eléctricos”. Si no hay ningún inconveniente por parte del resto de grupos pasaríamos directamente entonces a la votación.

Votos a favor. Por unanimidad queda por tanto aprobada la moción.

Siguiente punto del orden del día: [moción sobre acuerdo de apoyo para la declaración de interés turístico regional de las fiestas del carnaval de Santiago de la Ribera](#), formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra para su defensa don Miguel Cascales Tarazona... perdón, perdón, el señor Javier Iniesta.

SR. INIESTA ALCÁZAR:

Gracias, señor presidente.

Pese a los comentarios jocosos de mi compañero Cascales, quiero decir lo primero que a mí realmente el llevar la moción hoy es muy de mi agrado porque mi relación con el municipio de Santiago de la Ribera es muy fuerte, y si alguna vez me buscan por Murcia y no estoy, búsqüenme en Santiago de la Ribera. Son más de 50 años que acudo frecuentemente a este municipio como segunda residencia.

Luego, es una localidad que yo creo que es un sitio privilegiado del Mar Menor, tanto por su ubicación, por su clima, por las condiciones que tiene, por el paseo marítimo que tiene, que es algo excepcional, y yo creo que sobre todo por la gente. La gente es muy participativa en este tipo de festejos, que marcan un poco lo que es el carácter cultural y social de los pueblos, para decirlo cariñosamente, ¿no?

En el caso de Santiago de la Ribera nuestra pretensión es apoyar solicitando la declaración de interés turístico regional, fundamentalmente porque yo creo que es justo el reconocimiento pero también por lo que puede suponer como impulso, dada la atracción que tienen este tipo de declaraciones de interés turístico.

Santiago de la Ribera es una localidad que apenas sobrepasa los 8.000 habitantes, está sobre los 8.200, que fue fundada en el siglo XIX, fue una localidad fruto de... gracias a la familia Barnuevo, que convirtió aquellas tierras en lugar de veraneo de familias murcianas, y luego fue adquiriendo la consistencia.

También ayuda la presencia de la Academia General del Aire en la localidad de Santiago de la Ribera, que yo creo que es muy importante para, fundamentalmente, el desarrollo económico y social que ha marcado mucho los últimos cincuenta años de la historia de Santiago de la Ribera.

El carnaval de Santiago de la Ribera nace en el año 88 de una manera oficial, apenas fueron cuatro comparsas. Todo fue una iniciativa de la asociación de amas de casas, aunque ya había tradición en aquella zona de los desfiles de carnaval, la tradición de salir disfrazados, de gastar bromas, de aquellas cosas... pero realmente empieza en el año 88, con cuatro comparsas, a iniciativa de las asociación de amas de casa, que, con motivo entonces del centenario de lo que es el municipio de Santiago de la Ribera, deciden sacar este tipo de desfile. En el año 89 de refuerza un poquito, ya incluso lo hacen en un local al público. Y fue adquiriendo poco a poco, poco a poco, hasta llegar hoy en día, pues eso, a más de veinte comparsas locales, que es un aspecto que le da un carácter de proyección regional, fuera del municipio. Yo creo que han hecho un carnaval muy propio, con un sabor propio de Santiago de la Ribera, que tiene una característica muy importante, y es la gran participación de to-

dos los vecinos, es algo que destaca mucho en este carnaval. Prueba de ello es que, según cálculos de la Policía Local de San Javier, en todas las actividades que forman parte del calendario del carnaval pueden llegar a participar más de 12.000 personas. Yo creo que es un dato también importante, ¿no?

Muchos actos que se celebran durante el carnaval, como la presentación del cartel y la programación del carnaval, la ruta de la tapa, la cena del huevo frito, el pregón, la elección de la reina, el carnaval infantil, la fiesta infantil del carnaval, la fiesta del carnaval de asociaciones, certamen de chirigotas, que tiene mucho éxito, etcétera, yo creo que le dan una consistencia que desde el Grupo Popular hemos querido de alguna manera significar, y por eso les pedimos el apoyo, porque creemos que este tipo de eventos necesita el apoyo de una declaración de interés turístico regional para terminar de darle esa proyección, y sobre todo para traer más turismo, que realmente es la esencia del municipio. Es un municipio que tiene una esencia más bien de turismo, es un sitio privilegiado para la práctica de deportes náuticos y deportivos, el Mar Menor y, cómo no, Santiago de la Ribera.

Bueno, por todas estas razones y sobre todo también por el nivel, ¿no?. Hay un hecho destacable del carnaval de Santiago de la Ribera, y es que en el ya desaparecido certamen que había del carnaval del Mar Menor yo creo que las distinciones que conseguía el carnaval de Santiago de la Ribera eran muy destacadas, y en ese sentido también demuestra el nivel y la implicación que tenían todos los desfiles.

Por todo eso es por lo que les pido, por las razones históricas, por el gran seguimiento, por la participación, por la implicación, y sobre todo, como he reiterado, por la proyección regional que ha demostrado con la participación de muchas comparsas de fuera. Yo creo que es indudable el impacto que puede tener esta declaración y creo que le viene muy bien, y es justo reconocerlo, al carnaval de Santiago de la Ribera. Espero contar con el apoyo de los diferentes grupos.

Nada más y muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Para el turno general de intervenciones tiene la palabra el señor Guillamón, del Grupo Parlamentario Socialista.

SR. GUILLAMÓN INSA:

Gracias, señor presidente.

Debatimos hoy esta iniciativa para apoyar que el carnaval de Santiago de la Ribera sea declarado de interés regional. Y es que, efectivamente, a nuestro juicio, las fiestas populares tradicionales están ligadas a la identidad cultural de los pueblos, y el carnaval de Santiago de la Ribera, como suele suceder en este tipo de festejos, resume elementos socioculturales que, aunque se expresen de un modo sarcástico, como es propio de los carnavales, pero que están relacionados con la época en la que vivimos y vinculados a los procesos de la vida cotidiana de las personas. Esto ya es razón suficiente para conservarlos y para promocionarlos, y, por supuesto, las instituciones públicas deben trabajar para que se desarrollen, para que desarrollen toda su fortaleza y para que perduren en el tiempo. Por eso nos parece acertado que esta Asamblea Regional respalde el carnaval de Santiago de la Ribera. Un carnaval muy conocido no solo en la comarca de Cartagena sino también en cualquiera de los puntos de la Región de Murcia, que se celebró por primera vez, como ha dicho el portavoz del Partido Popular, en 1988, justamente para celebrar el centenario de la fundación de Santiago de la Ribera, y, si mis cuentas no me fallan, en el mes de febrero va hacer 29 años.

Y, efectivamente, comparsas como Amas de Casa, los Pioneros, Albohera o los Ojones fueron las precursoras de lo que hoy son y de lo que hoy representan para el carnaval este tipo de agrupaciones. Comparsas tan legendarias como las que acabado de citar, los Pioneros o la Dorada, que destacaron por sus trajes tan llamativos, que han lucido orgullosos y, por cierto, con enorme éxito por todos los rincones de la geografía murciana. No cabe duda que la participación de las comparsas ha dado una enorme vida al carnaval.

Las comparsas engrandecen esta fiesta cada año, que además es elogiada por cada uno de los pregoneros. Pero creo que merece también una especial mención la gala de la elección de la reina del

carnaval, que, bajo nuestro punto de vista, pone un toque de distinción a la fiesta y que rápidamente se convirtió en uno de los actos, en una de las galas más emblemáticas de su programa.

Pero ninguna fiesta popular sería completa si no consiguiera que las personas participaran, y eso lo ha conseguido con creces, a nuestro juicio, el carnaval de Santiago de la Ribera. Y quizás esa sea una clave de su éxito, la participación, porque ha conseguido implicar a colegios y a asociaciones, que se vuelcan en sus fiestas y, particularmente, en su magnífico desfile.

Como suele suceder cuando acontecimientos como este crecen, pues es necesario un órgano que vele por la organización y que trabaje porque los actos se desarrollen perfectamente. Y esto lo consiguen acertadamente, sin ninguna duda, la Comisión de Comparsas del Carnaval, que desde su creación, efectivamente, también ha dado lugar a nuevos actos, en los que se destaca el concurso del cartel que anuncia las fiestas y el certamen de chirigotas o el certamen de coreografías, que también ha nombrado mi predecesor, que congregan a una enorme cantidad de personas.

Como todo el mundo conoce, Santiago de la Ribera destaca por su esencia marinera y goza de los más extraordinarios parajes del Mar Menor, que influyen en sus costumbres y en su modo de vida. Los ribereños son un pueblo afable, de un carácter abierto y que acogen extraordinariamente a sus visitantes; esto le hace ser un paradero magnífico para quienes desean pasar una buena temporada entre sus gentes, participar en sus fiestas, como el carnaval, y, desde luego, disfrutar de las maravillas que ofrece nuestro Mar Menor.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista desea toda clase de éxitos al carnaval de Santiago de la Ribera, y, por supuesto, va a votar a favor de esta moción apoyando que sea declarado de interés regional.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muy bien, muchas gracias.

Turno general de intervenciones. Tiene la palabra el señor Andrés Pedreño, del Grupo Parlamentario Podemos.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias, señor presidente.

Por nuestra parte, apoyaremos la moción presentada por el Grupo Popular. Creo que tanto el señor Iniesta, como ponente de la moción, y el señor Guillamón han hecho una excelente publicidad parlamentaria de este carnaval, que merece, como se propone en la moción, ser respaldado con la etiqueta de “Fiesta de interés turístico regional”, que garantice, digamos, elevar su promoción. Además este año, con el carácter socarrón y crítico que siempre tiene el carnaval, seguro que habrá muchas referencias al estado del Mar Menor y merecerá la pena asistir y ver lo que se expresa desde esta comunidad local.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias.

Turno general de intervenciones. Tiene la palabra, por el Grupo Ciudadanos, el señor Miguel Ángel López Morell.

SR. LÓPEZ MORELL:

Muchas gracias, señor presidente.

Pues, efectivamente, no se puede más sino apoyar esta iniciativa. Nos parece, por supuesto, importante todo aquello que suponga ayudar esas iniciativas que redundan en el acervo colectivo y en

aquellas expresiones culturales que contribuyen a acentuar esa conciencia colectiva, en este caso de los ribereños, teniendo en cuenta que el municipio ya hace tiempo que se puede considerar que ha consolidado su acervo histórico. Ya pasó hace mucho desde el tiempo en el que, efectivamente, como se ha nombrado, la familia Barnuevo y otras familias pudientes de Murcia acudían a la localidad buscando durante los meses del estío esos primeros atisbos del veraneo.

Y creo que es importante potenciar este tipo de actividades como complemento al fomento del turismo en la Región y de la localidad en particular. Entendemos que faltan en algunas ocasiones ese tipo de actividades que atraen al turista y que consolidan el ocio de aquellos que acuden con mayor regularidad a la localidad, como acaba de comentar el propio ponente. Y, efectivamente, lo que deseamos es que estos pueblos, que muchas veces quedan vacíos fuera del verano, pues tengan ese tipo de actividades que desestacionalicen y lo lleven, digamos, a la altura de otras tradiciones, como, por ejemplo, las que pueda ocurrir en Águilas u otras localidades costeras.

El carnaval tiene una tradición extensísima dentro de la historia de nuestra Europa, en su conjunto. Entendemos que hay recuperarlo, en el sentido de que es fruto del pueblo, de sus sentimientos. Y, desgraciadamente, en otras épocas de menos libertad pues se intentó acabar con este tipo de iniciativas. Y yo entiendo que hay cuestiones de ocio que siempre que redunden en la concienciación social son positivas y hay que apoyarlas en todo su contexto. Por lo tanto, mi Grupo va a apoyar en toda su extensión esta moción.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Para el turno final, por el proponente de la moción, tiene la palabra de nuevo el señor Javier Iniesta.

SR. INIESTA ALCÁZAR:

Bueno, yo lo primero que quiero hacer es agradecerles a los grupos el apoyo. Yo creo que el carnaval de Santiago de la Ribera se merece este tipo de reconocimiento. Yo creo que la moción de hoy no es una moción solo del Partido Popular sino es de todos los grupos parlamentarios. Yo creo que damos un impulso a un carnaval, pero no tengan ninguna duda de que lo hacemos por justicia. Yo creo que si algo define a ese carnaval, como hemos dicho, es la participación, la implicación y la proyección regional.

Reiterar el agradecimiento del Grupo Popular. Yo creo que es una buena noticia para Santiago de la Ribera, para el municipio de San Javier, que este carnaval, que cuenta con una gran participación, vaya a tener esa declaración, o por lo menos el impulso de la Asamblea Regional para que sea declarado por el Consejo de Gobierno de interés turístico regional. Y en ese sentido, bueno, pues reiterar el agradecimiento.

Nada más y muchas gracias.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS (PRESIDENTE):

Pasamos, por tanto, al turno de votación de la moción. Votos a favor. Queda aprobada la moción por unanimidad.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Bien, continuamos con la [moción sobre solicitud al Gobierno de la nación de aumento de plazas para bicicletas en trenes de línea C2, Murcia-Águilas, Cartagena y Alicante y Feve Cartagena, por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias](#), formulada por don Andrés Pedreño, del Grupo Parlamentario Podemos.

Para la presentación de la moción, por este grupo proponente, tiene la palabra el señor Pedreño.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias, señor presidente.

Esta moción tiene como objeto hacer un llamamiento, en este caso al administrador del ferrocarril, a ADIF, para el apoyo o la ampliación de las bicicletas que puedan entrar en las líneas de cercanías de esta región. En ese sentido, de alguna forma también es una defensa de un medio de transporte, si se quiere más humilde, pero que también tiene que tener su centralidad en este modelo que defendíamos anteriormente, cuando hablábamos de los vehículos eléctricos; la bicicleta también tiene que tener un lugar, insisto, si se quiere más humilde, en esta transición hacia un modelo de transporte sostenible.

Seguramente el interés que tiene el ampliar las plazas para bicicletas y la adecuación de espacios en el ferrocarril también tiene una consideración turística indudable, en la medida en que es una demanda por parte de muchos clubes de cicloturismo habilitar estos espacios en los trenes, de tal forma que se potencie esta actividad que tiene que ver con el turismo deportivo, con la práctica del ciclismo o, incluso, con la compatibilidad entre el ciclismo de carretera y de montaña, etcétera.

Renfe ha comenzado a apostar, sobre todo en las grandes ciudades, por la bicicleta dentro de este concepto, que es el de la intermodalidad. Ya se puede, insisto, sobre todo en las grandes ciudades, a la hora de comprar un billete se puede elegir la opción de viajar con bicicleta, y en ese sentido la moción propone seguir avanzando en esta línea abierta, en esta apuesta de Renfe.

Las líneas de cercanías en esta Región, la de Murcia-Águilas, Murcia-Cartagena, Murcia-Alicante y también el Feve de Cartagena hacia el Mar Menor podrían adaptarse para aumentar el número de plazas de bicicletas, de tal forma que fomentaríamos esta opción, insisto, ecológica y sostenible para los desplazamientos, además de que redundaría en el cicloturismo, dado que estas líneas de cercanías transcurren por espacios de indudable interés desde el punto de vista turístico. Estamos hablando de que el Feve va hacia el Mar Menor, la línea de Murcia-Águilas recorre el Valle del Guadalentín, hay varios espacios naturales protegidos en sus inmediaciones, etcétera.

De tal forma que la moción es un llamamiento, insisto, para que ADIF incorpore en las líneas de cercanías regionales y en el Feve la ampliación del número de plazas de bicicleta, de tal forma que apoyemos esta forma de intermodalidad.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias, en el turno general de intervenciones tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Antonio Guillamón.

SR. GUILLAMÓN INSA:

Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quería decir que, efectivamente, comparto con usted, señor Pedreño, ese llamamiento al administrador del ferrocarril, a ADIF, para favorecer el transporte de las bicicletas en este medio de locomoción. Creo que es necesario que se desarrolle cuanto antes.

Creemos en un modelo de transporte sostenible, por eso consideramos que hay que favorecer el uso de la bicicleta, que cada vez, progresivamente, es mayor.

Esperamos que Renfe apueste por la bicicleta no solo en las grandes ciudades sino también en otras, como en nuestra comunidad autónoma, en la Región de Murcia, porque actualmente las plazas de bicicletas por vagones es irrisoria. Solo hace falta echar un vistazo a la página web de Renfe para comprobarlo, y por tanto esta situación es francamente mejorable.

Señorías, el derecho a la movilidad de la ciudadanía ha sido y es una reivindicación reiterada de los socialistas en este Parlamento. Creemos en lo fundamental en dicho derecho, razón por la cual trasladamos la responsabilidad a las distintas administraciones públicas, para que se adopten las medidas que sean necesarias y que permitan el ejercicio de este derecho.

La movilidad sostenible, como decía, se encuentra ligada a la óptima planificación y organización del transporte público, a una apuesta por la intermodalidad y por la potenciación de medios de transporte como la bicicleta.

Desde luego, tiene una importante vertiente social, máxime en los tiempos de crisis en los que estamos viviendo en la actualidad. Creemos que desarrollando políticas adecuadas en esta materia colaboraremos de manera definitiva en la construcción de una sociedad en la que la igualdad de oportunidades sea real.

En la Región de Murcia son muy escasos los esfuerzos del Gobierno regional respecto al fomento del uso de la bicicleta. Prueba de ello es el Plan Director por la Bicicleta de la Región de Murcia, que, como ustedes saben, fue aprobado en el año 2010 pero que apenas ha sido desarrollado. Y esto determina, evidentemente, la falta de una apuesta por parte del Gobierno regional por este modo de transporte, porque son miles los ciudadanos que usan la bicicleta para sus desplazamientos habituales cada día, y al mismo tiempo estamos asistiendo a una disminución del estado de la conservación de las infraestructuras de carretera, de la existencia de carriles bici o de la aplicación de medidas de seguridad, que nos hacen lamentar el progresivo crecimiento de los fallecimientos de ciclistas.

La moción del Grupo Parlamentario Podemos nos parece acertada, pues es una reivindicación de los usuarios del transporte ferroviario de cercanías para tener mayor espacio, de modo que puedan transportar sus bicicletas en los trenes que discurren por la Región de Murcia. Ya en el año 2013, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una moción en estos mismos términos a petición de la Asociación Murcia en Bici, ante las restricciones de Renfe a limitar el acceso del número de bicicletas que podían transportarse en cada vagón.

Es precisa, por tanto, una apuesta del Gobierno regional firme, decidida, para el fomento del uso de la bicicleta. Está casi todo por hacer, pero con independencia de ello vamos a apoyar esta moción, porque implica una medida interesante para facilitar el uso de la bicicleta en nuestra Región.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias.

En el turno general de intervenciones tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, el señor López Morell.

SR. LÓPEZ MORELL:

Muchas gracias, señor presidente.

Como no podía ser de otra manera, apoyamos en todas sus medidas la propuesta del Grupo Parlamentario Podemos. Solamente una pequeña matización de contenido, nos llama la atención que vincule su petición a ADIF, que es la empresa responsable de la infraestructura en sí, pero los operadores son Renfe y Feve, en este caso. Quizá se están adelantando al anunciar la integración de ADIF y Renfe, que se anuncia en los mentideros de Madrid y que no sabemos si se hará efectiva tarde o temprano, pero, evidentemente, los responsables del transporte son los operadores, Renfe y Feve, y quizá podría ser menester hacer una pequeña alusión.

Desde luego, Renfe en su página web anuncia claramente facilidades para el uso de la bicicleta, y parece un poco contraproducente que, habida cuenta de esta apuesta que ha dado en su propio portal, su propia infraestructura de comunicación, haya una limitación realmente absurda en este concepto.

Nosotros, desde Ciudadanos, apostamos por la creación de una red de transporte sostenible, que entendemos que genera buenos planes de movilidad, encaminados a reducir trayecto, tipo de desplazamiento, ruidos y, por supuesto, estas emisiones atmosféricas, reutilizando, como se está haciendo, corredores antiguos de trazado ferroviario, vías pecuarias..., y en las propias ciudades potenciar ese transporte en bicicleta, como hacen desde hace mucho tiempo ya en otros muchos países, no hay que irse solo a Holanda, sino en muchas localidades de Europa, donde se favorece el transporte gracias a las buenas condiciones geográficas, y en el caso, por ejemplo, de la ciudad de Murcia y de muchas ciudades de la Región la tienen, porque tenemos la suerte de tener una región muy plana y que favo-

rece ese transporte por bicicleta que se está imponiendo. En este caso la sociedad va por delante de las iniciativas de los gobiernos y está empezando un uso masivo de este medio de transporte, y, desgraciadamente, no siempre tiene la contraprestación en el uso de los responsables de lo público, en tanto en cuanto el mantenimiento de las vías verdes, por ejemplo, es lento, no se acude con celeridad, por ejemplo, a las destrucciones que produce cualquier pequeño conato de mal tiempo, aunque el último no ha sido precisamente pequeño, y también una mayor concienciación, no solamente hablando del Gobierno, de los gobiernos locales y regionales y del conjunto de la sociedad, para respetar esos accesos de bicicletas, respetar a los usuarios, etcétera, etcétera.

En definitiva, si el problema es fundamentalmente el número que burocráticamente aparece de acceso a bicicletas a los trenes, como complemento de estos planes de intermodalidad, pues, efectivamente, nosotros apoyamos en todo su conjunto esta petición y esperemos que pueda resolverse lo antes posible.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias.

Finalmente, en el turno general de intervenciones tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Juan Guillamón.

SR. GUILLAMÓN ÁLVAREZ:

Sí, muchas gracias, señor vicepresidente.

Estamos de acuerdo, pero además directamente, sin reparo ni ideológico ni estratégico siquiera con la moción que presenta el Grupo de Podemos. Estamos de acuerdo totalmente con el llamamiento que se hace y no voy a extenderme en hacer un canto a la bici, puesto que ya los diferentes grupos lo han expresado, pero sí participar que la bicicleta es, curiosamente, parte de un transporte intermodal en ciudades que tienen las características planas, como puede ser Alicante, como puede ser Murcia, como puede ser Cartagena o como puede ser Águilas. Es decir, en Murcia hasta hace 50 o 60 años el modo de transporte era la bicicleta. La gente de las pedanías venía en bicicleta y había aparcamientos de bicicletas. El Ayuntamiento de Murcia, sin ir más lejos, ha hecho un proyecto de vías ciclables y utiliza la bicicleta. Por consiguiente, el pedir a Renfe, el pedir a Feve, que aumente la capacidad para meter bicicletas yo creo que es necesario, tiene la condición de necesidad.

Por consiguiente, vamos a votar que sí, pero también le vamos a decir a Podemos que debería completar esta moción explicando cómo sería el proyecto, el coste, la cabida y la organización de estas cuestiones, y esta propuesta sería incorporada a la instancia que vamos a hacer desde esta Asamblea al Gobierno regional, para que a su vez lo inste al Gobierno de la nación y que reparta en la empresa pública, en Renfe y Feve, digamos, la recomendación, que tiene por objeto facilitar que los viajeros de cercanías, en el caso de Murcia, puedan utilizar la bicicleta una vez llegados a su lugar de destino.

Muchas gracias.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias.

Turno final por el proponente de la moción, señor Andrés Pedreño.

SR. PEDREÑO CÁNOVAS:

Muchas gracias.

Muchas gracias a todos los grupos parlamentarios por el respaldo a la moción. Creo que es una buena noticia que desde esta Asamblea Regional salga una unanimidad en apoyo a este llamamiento,

insisto, para que se dote de mayor número de plazas a la red de cercanías y al Feve en esta región para el uso de la bicicleta.

Recordaba el señor Guillamón que ya en el 2013 se aprobó una moción en este sentido. Cuatro años después volvemos a tener una moción de reivindicación de la bicicleta en los trenes de cercanías y Feve. Lo que hablábamos antes de esta tendencia a dormirnos; a ver si conseguimos, moción tras moción, despertar al Gobierno de la Región, que podría mostrar, efectivamente, intencionalidad política y sensibilidad política con esta reivindicación, adoptando las demandas que nos hace el señor Guillamón. Es decir, que el Gobierno de la Región haga un proyecto de cómo se podría hacer viable técnicamente esta ampliación del número de plazas para bicicleta en los trenes de cercanías y que incluso lo presupueste, de tal forma que haciendo esto el Gobierno de la Región mostraría intencionalidad y sensibilidad política, y avanzaríamos en este llamamiento, que de nuevo, cuatro años después, hace la Asamblea Regional.

En cualquier caso, reitero mi agradecimiento por el apoyo dado por parte del resto de grupos a esta moción.

SR. PEDREÑO MOLINA (VICEPRESIDENTE):

Muchas gracias.

Procedemos, por tanto, a la votación de la moción. Votos a favor, nueve. Queda aprobada la moción por unanimidad.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.